



УКРАЇНА

(19) UA (11) 15345 (13) U
(51) МПК (2006)
B65B 27/00

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ
І НАУКИ УКРАЇНИ

ДЕРЖАВНИЙ ДЕПАРТАМЕНТ
ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ
ВЛАСНОСТІ

ОПИС

ДО ДЕКЛАРАЦІЙНОГО ПАТЕНТУ
НА КОРИСНУ МОДЕЛЬ

видається під
відповідальність
власника
патенту

(54) ТРАНСПОРТНИЙ ПАКЕТ БУДІВЕЛЬНИХ ВИРОБІВ

1

2

(21) u200600987

(22) 02.02.2006

(24) 15.06.2006

(46) 15.06.2006, Бюл. № 6, 2006 р.

(72) Іщенко Валерій Олексійович

(73) Іщенко Валерій Олексійович

(57) 1. Транспортний пакет будівельних виробів, що містить щільно покладені шарами один на один з формуванням горизонтальних та вертикальних рядів будівельні вироби, скріплені утримуючою обв'язкою, а також захватні пази, утворені в одному із нижніх шарів будівельних виробів, який **відрізняється** тим, що захватні пази сформовані на його протилежних бічних гранях.

2. Транспортний пакет будівельних виробів за п. 1, який **відрізняється** тим, що він сформований у

вигляді горизонтально розташованого прямокутного паралелепіпеда, а утримуючу обв'язку виконано у вигляді поперечних та поздовжніх вертикальних обв'язуючих стрічок.

3. Транспортний пакет будівельних виробів за будь-яким із пп. 1,2, який **відрізняється** тим, що обв'язуючі стрічки виконані із еластичного пластичного матеріалу.

4. Транспортний пакет будівельних виробів за будь-яким із пп. 1-3, який **відрізняється** тим, що в захватні пази укладені прямокутні жолоби або кутники.

5. Транспортний пакет будівельних виробів за будь-яким із пп. 1-4, який **відрізняється** тим, що прямокутний жолоб або кутник виконаний із дерева або пластмаси, або металу.

Корисна модель відноситься до промисловості будівельних матеріалів, а саме до транспортних упаковок будівельних блоків, наприклад, цегли.

Відомий транспортний пакет будівельних виробів, який містить піддон з опорною і захватною поверхнями, ущільнені поміж собою будівельні вироби (цеглини), встановлені на опорній поверхні піддона і покладені шарами один на інший по розміру піддона, орієнтовані в шарах однаковим чином з утворенням рядів і стосів та скріплені утримуючою обв'язкою, причому утримуюча обв'язка виконана у вигляді обв'язувальних стрічок (наприклад, з еластичного пластикового матеріалу) (1;2).

Недоліком відомого транспортного пакета є необхідність використання опорної платформи (піддона), що збільшує вартість пакета та призводить до нераціональних витрат деревини.

Відомий також транспортний пакет будівельних виробів, який містить щільно покладені шарами один на один з формуванням горизонтальних та вертикальних рядів будівельні вироби, скріплені утримуючою обв'язкою, а також горизонтальні захватні пази під захватний робочий орган, утворені в одному із нижніх шарів пакету, причому захватні пази сформовані усередині пакета (3).

Недоліком відомого технічного рішення, вибраного у якості прототипа, є недостатня надійність

пакета, можливість його деформації та навіть руйнування під час проведення вантажно-розвантажувальних робіт, що пов'язано з недостатніми силами зчеплення поміж вертикальними рядами пакета, внаслідок чого вірогідне руйнування цеглин утримуючого шару пакета.

Задачею, яка покладена в основу конструктивного рішення даної корисної моделі, є створення простої та економічної конструкції транспортного пакета, який водночас забезпечував би дотримання вимог техніки безпеки при проведенні вантажно-розвантажувальних робіт, а також забезпечував цілісність будівельних блоків під час його транспортування.

Поставлена задача вирішується тим, що у транспортному пакеті будівельних виробів, який містить щільно покладені шарами один на один з формуванням горизонтальних та вертикальних рядів будівельні вироби, скріплені утримуючою обв'язкою, а також захватні пази під захватний робочий орган, утворені в одному із нижніх шарів будівельних виробів, відповідно до корисної моделі, захватні пази сформовані на його протилежних бічних гранях.

В особливому виконанні транспортний пакет будівельних виробів сформований у вигляді горизонтально розташованого прямокутного паралеле-

UA (19) 15345 (11) 15345 (13) U

лепіеда, утримуюча обв'язка виконана у вигляді поперечних та поздовжніх вертикальних обв'язуючих стрічок, причому останні виготовлені із еластичного пластикового матеріалу, в захватні пази укладені прямокутні жолоби або кутники, виготовлені із дерева, пластмаси або металу.

Створення захватних пазів під захватний робочий орган на протилежних бічних гранях одного з нижніх шарів будівельних виробів закладає умови для виникнення горизонтальної складової сил тиску поміж будівельними виробами під час проведення вантажно-розвантажувальних робіт, тому ця ознака є суттєвою для одержання бажаного технічного результату - забезпечення надійного зчеплення поміж вертикальними рядами будівельних виробів (цегли) і, як наслідок, цілісності пакету під час проведення найбільш відповідальних технологічних операцій. Встановлення в захватних пазах прямокутних жолобів або кутників підвищують надійність пазів пакету. Інші ознаки є уточнюючими.

Конструктивне виконання транспортного пакета наведене на кресленнях:

Фіг.1 - загальний вигляд транспортного пакета під час вантажно-розвантажувальних робіт.

Фіг.2 - транспортний пакет, вигляд з торця.

Фіг.3 - транспортний пакет, вигляд збоку.

Транспортний пакет складається із будівельних виробів (наприклад, цегли, пінобетонних блоків тощо) щільно укладених шарами у горизонтальні 1 і вертикальні 2 ряди та скріплених утримуючою обв'язкою у вигляді поперечних 3 та поздовжніх 4 вертикальних обв'язуючих стрічок. В одному із нижніх шарів (наприклад, 2-й знизу) на протилежних бічних гранях 5 утворені захватні пази 6 під захватний робочий орган, у якості якого під час проведення вантажно-розвантажувальних робіт використовують захватний стрижень 7. В захватні пази 6 укладені прямокутні жолоби 8 або кутники (не показані).

Транспортний пакет будівельних виробів фо-

рмують у такий спосіб.

Після випуску цегли з автоклава пачка цегли в кількості 864 шт. за допомогою автоматичного укладальника ставиться на платформу, призначену для формування пакета. На платформу викладають по чотири поперечні і поздовжні обв'язуючі стрічки та розташовують перший шар цегли. З двох протилежних поздовжніх боків першого шару цегли встановлюють прямокутні жолоби 8, поміж якими викладають другий шар цегли у поперечному напрямку відносно першого шару та зі зсувом на $\frac{1}{2}$ цеглини від поздовжніх боків. Третій та наступні шари цегли викладають аналогічно, як і перший шар, після чого за допомогою стрічко-обв'язуючого механічного пристрою (не показаний) натягують обв'язуючі стрічки з ущільненням рядів цегли та зварюють.

Під час проведення вантажно-розвантажувальних робіт в прямокутні жолоби 8 встановлюють захватні стрижні 7, які з'єднують зі стропами 9 та підіймають за допомогою крюка вантажно-підйомного крана (не показано).

Сила натягу F строп (див. Фіг.2) розкладається на вертикальну F_L і горизонтальні F_S складові, причому F_S , яка тим більше, чим більше вага пакета, і є силою, що забезпечує надійне скріплення вертикальних рядів пакета, та, як наслідок, досягнення бажаного технічного результату.

Джерела інформації:

1. Деклараційний патент України на корисну модель №2207, МПК В 65 В 27/02, 2003р.

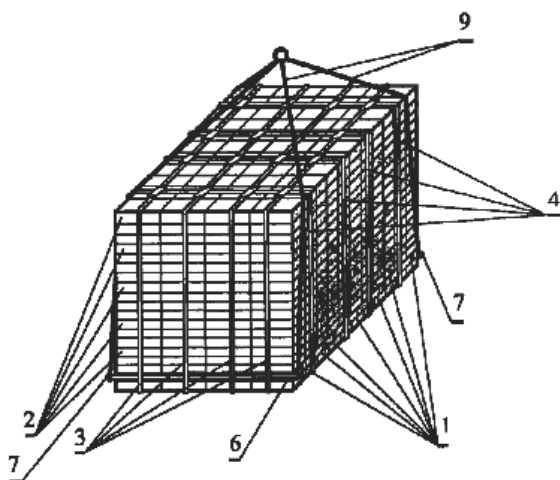
2. Деклараційний патент України на корисну модель №2221, МПК В 65 В 27/02, 2003р.

3. Деклараційний патент України на винахід №30897А, МПК В 65 В 27/02, 2000р. (прототип).

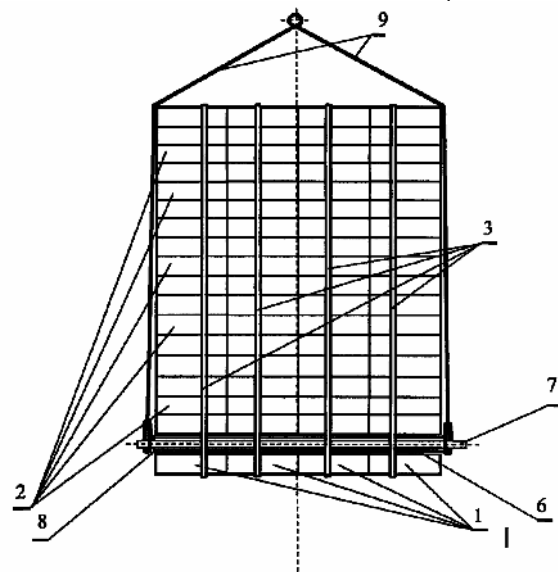
4. А.С. СРСР №1188052, МПК В 65 В 27/02, 1985р.

5. Деклараційний патент України на винахід №58399А, МПК В 65 В 27/02, 2003р.

6. Деклараційний патент України на корисну модель №2273, МПК В 65 В 27/02, 2004р



Фіг. 1



Фіг. 2

