



(19) SU (11) 1601922 A1

(51) B 65 D 88/10

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ
ПО ИЗОБРЕТЕНИЯМ И ОТКРЫТИЯМ
ПРИ ГКНТ СССР

ОПИСАНИЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ

К АВТОРСКОМУ СВИДЕТЕЛЬСТВУ

1

2

(21) 3857112/27-63

(22) 13 02 85

(75) М И Мануйлов

(53) 681 869(088 8)

(56) Патент Великобритании № 2078681,
кл. МКИ В 65 D 88/14, кл. НКИ З В Р, 1982

Дегтярев В Н и др. Применение кон-
тейнеров при перевозке промышленных
грузов за рубежом. - Цветметинформация,
М., 1975, с. 12, 13, рис. 2, 3

(54) КОНТЕЙНЕР М И МАНУИЛОВА

(57) Изобретение относится к конструкции
контейнеров для перевозки тарно-штучных
промышленных грузов различными видами
транспорта. Цель изобретения - расшире-
ние функциональных возможностей путем
обеспечения установки контейнера во вто-

рой ярус на железнодорожной платформе.
Верхние скошенные части 7 боковых стенок
2 контейнера скошены, чтобы вписаться в
принятый габарит транспортной системы.
Верхние фитинги 6 смонтированы на откид-
ных опорных стойках 8, которые шарнирно
установлены на верхних скошенных частях
7 внизу. Эти стойки в рабочем и сложенном
транспортном состоянии фиксируются по-
средством удерживающей планки 11, снаб-
женной фиксатором 12. Складные опоры в
виде стоек 8 и планок 11 и верхние скошен-
ные части 7 боковых стенок решают задачу
максимального использования габарита
сводчатого профиля транспортных систем
при возможности применения стандартных
грузозахватов для контейнеров 1 з п. ф-лы,
7 ил.

Изобретение относится к конструкции
контейнеров для перевозки тарно-штучных
промышленных грузов железнодорожным,
автомобильным, водным и другими видами
транспорта.

Цель изобретения - расширение функ-
циональных возможностей путем обеспе-
чения установки контейнера во второй ярус на
железнодорожной платформе.

На фиг. 1 представлен общий вид кон-
тейнера сбоку, на фиг. 2 - вид с торца, на фиг. 3 -
на фиг. 4 - вид сверху, на фиг. 5 - вид сзади, на
фиг. 6 - узел I на фиг. 1, вид с торца, на фиг. 7 - вид
сбоку узла I на фиг. 1.

Предлагаемый контейнер содержит
дно 1, боковые 2 и торцовые 3 стенки,
верхнее перекрытие 4, силовую обвязку

(каркас), которая может быть выполнена по
дну и стенкам и верху контейнера, в ниж-
них и верхних углах контейнера установле-
ны фитинги 5, 6, расположенные друг над
другом.

Верхние скошенные части 7 боковых
стенок 2 скошены так, что профиль конте-
нера соответствует железнодорожному га-
бариту.

Верхние фитинги 6 смонтированы на
складных (откидных) опорах, закрепленных
на верхних скошенных частях 7 боковых сте-
нок. Каждая складная опора выполнена в
виде опорной стойки 8, несущей на себе
верхний фитинг 6 и закрепленной посред-
ством продольного шарнира 9 внизу скошен-
ной части боковой стенки. Раскос 10
обеспечивает лучшую устойчивость в про-
дольном направлении.

(19) SU (11) 1601922 A1

Кроме того, складная опора включает удерживающую планку 11 с фиксатором 12, закрепленную с помощью шарнира 13 вверху скошенной части боковой стенки. Фиксатор 12 взаимодействует в рабочем и сложенном состоянии с опорной стойкой 8, для чего на последней имеются ответные гнезда, тем самым обеспечивается фиксация складной опоры. Фиксатор 12 может быть выполнен в любом известном виде и содержать возвратную пружину (не показано).

При установке предлагаемого контейнера на другие контейнеры 14 как при транспортировке, так и на складе применяется дополнительный крепеж 15.

Перед осуществлением операций погрузки-разгрузки предлагаемого контейнера рабочий поворачивает вокруг шарниров 9 опорные стойки 8 и закрепляет их в рабочем положении посредством удерживающей планки 11 и фиксатора 12. В результате верхние фитинги 6 оказываются ориентированными строго под штыри стандартной траверсы контейнерного захвата. Такое же положение складных опор позволяет штабелировать предлагаемые контейнеры как на складе, так и при их транспортировании. При этом производится закрепление верхних контейнеров к нижним (последние могут быть обычной прямоугольной формы, фиг. 4, 5) с помощью крепежа 15 за фитинги. В качестве такого крепежа может использоваться проволока или специальные крепежные элементы. При транспортировке опорные стойки 8 и планки 11 уложены на боковые верхние скошенные части 7 с фиксацией с помощью фиксаторов 12 (фиг. 6).

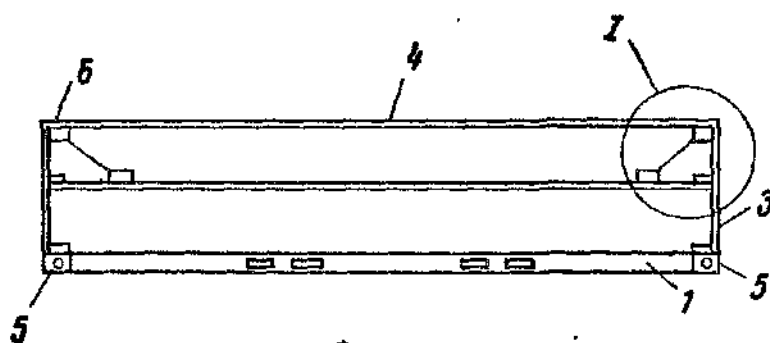
В зависимости от вида грузов предлагаемый контейнер может быть снабжен загрузочными горловинами (фиг. 3), а также обеспечивать загрузку длинномерных материалов (фиг. 5).

Выполнение контейнера со скошенными боковыми стенками и складными опорами, имеющими фитинги, решает задачу максимального использования габарита сводчатого профиля транспортных систем (железнодорожного, авиационного, трубопроводного и пр.) при возможности применения стандартных грузозахватов для контейнеров.

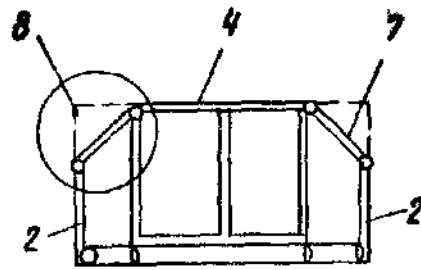
Формула изобретения

1. Контейнер, содержащий днище, боковые и торцовые стенки, верхнее перекрытие и силовую обвязку, а также расположенные друг под другом в верхних и нижних углах контейнера фитинги, отличающийся тем, что, с целью расширения функциональных возможностей путем обеспечения установки контейнера во второй ярус на железнодорожной платформе, верхние части боковых стенок скошены с образованием профиля, соответствующего железнодорожному габариту, а верхние фитинги смонтированы на складных опорах, закрепленных на скошенных частях боковых стенок.

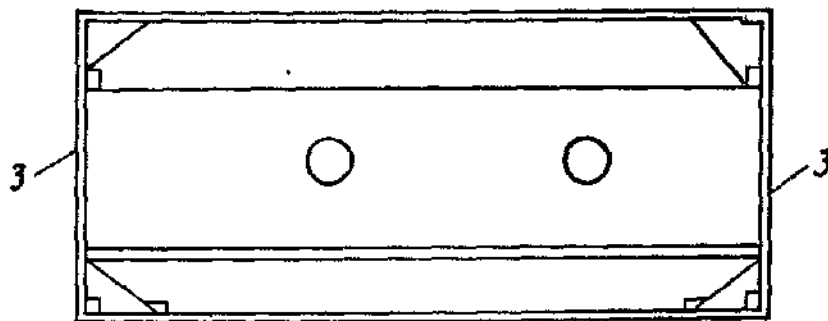
2. Контейнер по п. 1, отличающийся тем, что каждая складная опора выполнена в виде несущей на себе фитинг опорной стойки, закрепленной посредством продольного шарнира внизу скошенной части боковой стенки, и удерживающей планки с фиксатором, закрепленной шарнирно вверху скошенной части боковой стенки.



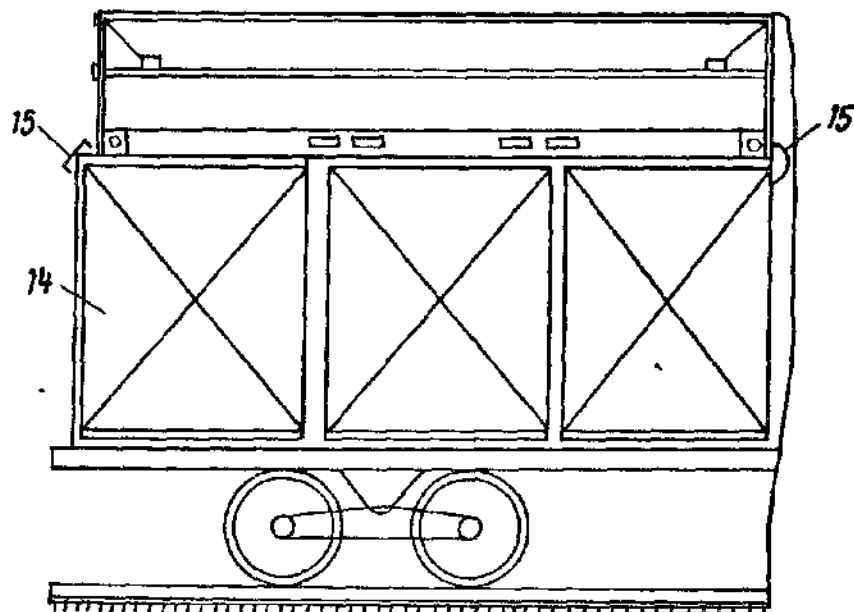
Фиг. 1



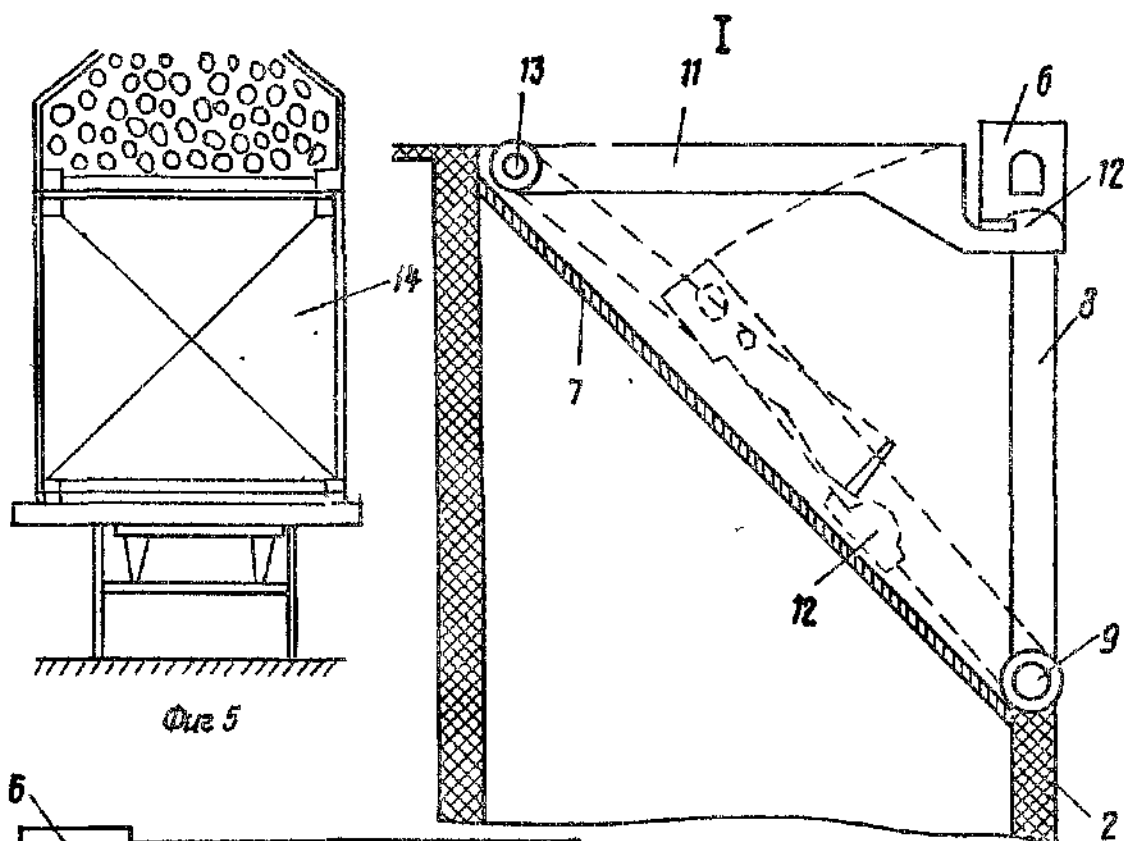
Фиг. 2



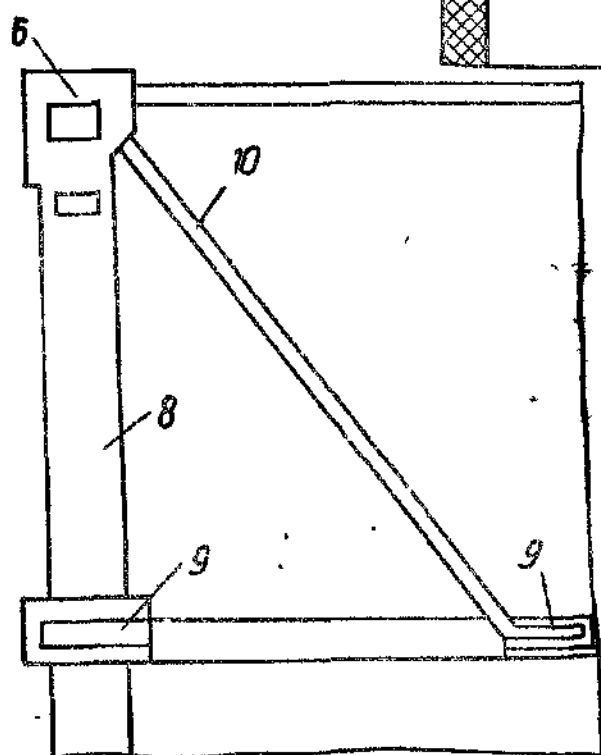
Фиг. 3



Фиг. 4



Page 5



Фиг. 5

Фиг 7 Составитель В Никольский

Редактор С Хейфиц

Техред М. Моргентал

Корректор Э Лончакова

Заказ 3637/ДСП

Тираж 350

Подписное

ВНИИПИ Государственного комитета по изобретениям и открытиям при ГКНТ СССР
113035, Москва Ж-35 Раушская наб 4/5

Производственно-издательский комбинат "Патент", г. Ужгород, ул. Гагарина, 101