

(19)



**Евразийское
патентное
ведомство**

(11) **040449**(13) **B1**

(12) ОПИСАНИЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ К ЕВРАЗИЙСКОМУ ПАТЕНТУ

(45) Дата публикации и выдачи патента
2022.06.03

(51) Int. Cl. **B65D 88/52 (2006.01)**

(21) Номер заявки
201991875

(22) Дата подачи заявки
2017.12.14

(54) СКЛАДНОЙ ИНТЕРМОДАЛЬНЫЙ КОНТЕЙНЕР

(31) **2017900426; 2017900998**

(56) **US-A-3752349**

(32) **2017.02.10; 2017.03.21**

US-A-3799384

(33) **AU**

US-A-5251772

(43) **2020.01.31**

JP-A-2002264993

(86) **PCT/AU2017/000275**

US-A-3612330

(87) **WO 2018/145140 2018.08.16**

US-B2-7240799

(71)(73) Заявитель и патентовладелец:
СПЕКТЕЙНЕР ПТИ ЛТД (AU)

US-B2-7823739

(72) Изобретатель:
**Пресс Николас Оливер, Тиллер
Роберт Брюс, Хилл Стивен Ричард,
Сэлмон Дэниел Грэхем, Хершковитц
Лиор (AU)**

(74) Представитель:
Фелицына С.Б. (RU)

(57) Предлагается складной интермодальный контейнер (10, 10', 10"), содержащий первую и вторую противоположные боковые стенки (12, 14), причем первая боковая стенка (12) проходит по существу параллельно второй боковой стенке (14) и каждая из первой и второй боковых стенок (12, 14) имеет нижнюю концевую часть (12b, 14b) и верхнюю концевую часть (12a, 14a); верхнюю стенку (16), шарнирно соединенную с верхней концевой частью (12b) первой боковой стенки (12); и нижнюю стенку (18), шарнирно соединенную с нижней концевой частью (14a) второй боковой стенки (14). Складной интермодальный контейнер (10, 10', 10") выполнен с возможностью изменения конфигурации между смонтированной конфигурацией, в которой верхняя стенка (16) проходит от верхней концевой части (12a) первой боковой стенки (12) до верхней концевой части (14a) второй боковой стенки (14), а нижняя стенка (18) проходит от нижней концевой части (14b) второй боковой стенки (14) до нижней концевой части (12b) первой боковой стенки (12), так что первая и вторая боковые стенки (12, 14) расположены на первом расстоянии (D1) друг от друга с образованием внутреннего пространства (28) для хранения товаров; и сложенной конфигурацией, в которой верхняя стенка (16) проходит вниз от верхней концевой части (12b) первой боковой стенки (12), а нижняя стенка (18) проходит вверх от нижней концевой части (14b) второй боковой стенки (14), так что первая и вторая боковые стенки (12, 14) расположены друг от друга на втором расстоянии (D2), которое меньше первого расстояния (D1).

B1**040449****040449****B1**

Область изобретения

Настоящее изобретение относится к складному интермодальному контейнеру для использования при транспортировке или перевозке грузов.

Уровень техники

Интермодальные контейнеры, также известные как стандартные контейнеры ISO или контейнеры для морских грузовых перевозок, используют для хранения широкого ассортимента товаров для транспортировки. В целом интермодальный контейнер представляет собой прямоугольную стальную коробку с дверями на обоих торцах для обеспечения доступа во внутреннее пространство, в котором хранятся товары. Кроме того, интермодальный контейнер содержит литую арматуру на каждом углу для взаимодействия с поворотными замками и/или мостовыми зажимами для фиксации интермодального контейнера на месте или сцепления с другими интермодальными контейнерами, когда они сложены вместе.

В международной торговле обычно наблюдается торговый дисбаланс между экспортирующей страной и импортирующей страной. Как правило, интермодальные контейнеры загружают товарами в экспортирующей стране и затем транспортируют в импортирующую страну. Однако после прибытия интермодальных контейнеров в импортирующую страну и разгрузки товаров интермодальные контейнеры транспортируют обратно в экспортирующую страну в пустом состоянии для повторного использования из-за торгового дисбаланса. Транспортировка порожних интермодальных контейнеров крайне неэффективна и связана со значительными расходами, особенно в отношении топлива, погрузочно-разгрузочных работ и хранения. В определенных обстоятельствах может стать более экономически эффективным просто хранить и/или выбрасывать пустые интермодальные контейнеры в импортирующей стране, а не транспортировать их обратно для повторного использования.

Кроме того, во внутренней логистической деятельности могут возникать аналогичные дисбалансы и, следовательно, аналогичные недостатки. Например, транспортировка порожних интермодальных контейнеров производителю для погрузки товара перед вывозом.

Задача изобретения

Задачей настоящего изобретения является по существу преодоление или улучшение одного или более из вышеуказанных недостатков или, по меньшей мере, обеспечение полезной альтернативы.

Раскрытие сущности изобретения

В настоящем описании раскрыт складной интермодальный контейнер, содержащий первую и вторую противоположные боковые стенки, причем первая боковая стенка проходит по существу параллельно второй боковой стенке и каждая из первой и второй боковых стенок имеет нижнюю концевую часть и верхнюю концевую часть; верхнюю стенку, шарнирно соединенную с верхней концевой частью первой боковой стенки; и нижнюю стенку, шарнирно соединенную с нижней концевой частью второй боковой стенки, причем складной интермодальный контейнер выполнен с возможностью изменения конфигурации между

смонтированной конфигурацией, в которой верхняя стенка проходит от верхней концевой части первой боковой стенки до верхней концевой части второй боковой стенки, а нижняя стенка проходит от нижней концевой части второй боковой стенки до нижней концевой части первой боковой стенки, так что первая и вторая боковые стенки расположены на первом расстоянии друг от друга с образованием внутреннего пространства для хранения товаров; и

сложенной конфигурацией, в которой верхняя стенка проходит вниз от верхней концевой части первой боковой стенки, а нижняя стенка проходит вверх от нижней концевой части второй боковой стенки, так что первая и вторая боковые стенки расположены друг от друга на втором расстоянии, которое меньше первого расстояния.

При переводе складного интермодального контейнера из смонтированной конфигурации в сложенную конфигурацию верхняя стенка может поворачиваться, например посредством шарнирного соединения, к первой боковой стенке, а нижняя стенка может поворачиваться, например посредством шарнирного соединения, ко второй боковой стенке.

В сложенной конфигурации верхняя стенка может по существу прилегать к нижней стенке и проходить по существу параллельно ей.

В смонтированной конфигурации верхняя стенка и нижняя стенка могут отстоять друг от друга и верхняя стенка может проходить по существу параллельно нижней стенке.

Складной интермодальный контейнер может дополнительно содержать верхний соединительный элемент, первый конец которого шарнирно соединен с верхней концевой частью второй боковой стенки, а второй конец которого шарнирно соединен с верхней стенкой, и может дополнительно содержать нижний соединительный элемент, первый конец которого шарнирно соединен с нижней концевой частью первой боковой стенки, а второй конец которого шарнирно соединен с нижней стенкой.

При переводе складного интермодального контейнера из смонтированной конфигурации в сложенную конфигурацию верхний соединительный элемент может поворачиваться ко второй боковой стенке, а нижний жесткий элемент может поворачиваться к первой боковой стенке.

Складной интермодальный контейнер может дополнительно содержать множество указанных верх-

них соединительных элементов и указанных нижних соединительных элементов.

Складной интермодальный контейнер может дополнительно содержать торцевой узел для закрытия торца контейнера в смонтированной конфигурации и при необходимости для обеспечения доступа во внутреннее пространство, например через одну или более дверей, выполненных в торцевом узле, причем торцевой узел шарнирно соединен с одной из первой и второй боковых стенок таким образом, что может поворачиваться между

закрытым положением, в котором торцевой узел проходит по существу перпендикулярно указанной одной из первой и второй боковых стенок, и

открытым положением, в котором торцевой узел проходит по существу параллельно указанной одной из первой и второй боковых стенок и прилегает к ней.

В смонтированной конфигурации торцевой узел в закрытом положении может быть выполнен с возможностью взаимодействия с другой из первой и второй боковых стенок для запираания складного интермодального контейнера в смонтированной конфигурации. Каждая из первой и второй боковых стенок может содержать пару элементов взаимодействия, а торцевой узел может содержать периферийную жесткую раму, задающую четыре отверстия для соответствующего приема элементов взаимодействия, так что перемещение между первой и второй боковыми стенками по существу ограничено, и первая и вторая боковые стенки по существу поддерживаются периферийной жесткой рамой. Торцевой узел может дополнительно содержать четыре литых уголка для взаимодействия с поворотными замками, причем каждый литой уголок расположен на соответствующем углу периферийной жесткой рамы. Элементы взаимодействия могут соответственно примыкать к литым уголкам, когда находятся в отверстиях периферийной жесткой рамы.

Складной интермодальный контейнер предпочтительно содержит два из указанных торцевых узлов, по меньшей мере один из которых содержит одну или более дверей для осуществления доступа к внутреннему пространству контейнера в смонтированной конфигурации. Торцевой узел складного интермодального контейнера, имеющий одну или более дверей, также называется в настоящем описании "дверным узлом". Одна или более дверей (например, предпочтительно две двери) торцевого узла или дверного узла обычно поддерживаются в периферийной жесткой раме торцевого узла. Торцевой узел складного интермодального контейнера, не имеющий никакой двери, предпочтительно содержит торцевую стенку, поддерживаемую в периферийной жесткой раме.

Первое расстояние может находиться в диапазоне от 201 до 226 см. Первое расстояние может составлять около 221 см.

Второе расстояние может находиться в диапазоне от 23 до 98 см. Второе расстояние может составлять около 33 см.

В настоящем описании также раскрыт складной интермодальный контейнер, содержащий

первую и вторую противоположные боковые стенки, причем первая боковая стенка соединена со второй боковой стенкой так, что складной интермодальный контейнер выполнен с возможностью изменения конфигурации между смонтированной конфигурацией, в которой первая и вторая боковые стенки по существу параллельны и отстоят друг от друга на первое расстояние с образованием внутреннего пространства для хранения товаров, и сложенной конфигурацией, в которой первая и вторая боковые стенки по существу параллельны и отстоят друг от друга на второе расстояние, которое меньше первого расстояния; и

передний и задний торцевые узлы для закрытия передних и задних торцов контейнера и для управления доступом к внутреннему пространству в смонтированной конфигурации, причем каждый из переднего и заднего торцевых узлов шарнирно соединен с первой боковой стенкой и выполнен с возможностью поворота между закрытым положением, в котором соответствующий торцевой узел проходит по существу перпендикулярно от первой боковой стенки, и открытым положением, в котором соответствующий торцевой узел проходит по существу параллельно первой боковой стенке и прилегает к ней;

причем когда складной интермодальный контейнер находится в смонтированной конфигурации, передний и задний торцевые узлы выполнены с возможностью взаимодействия со второй боковой стенкой для закрепления первой боковой стенки относительно второй боковой стенки в закрытом положении, а когда складной интермодальный контейнер находится в сложенной конфигурации, передний и задний торцевые узлы выполнены с возможностью взаимодействия с первой боковой стенкой и проходят по существу параллельно первой боковой стенке и прилегают к ней в открытом положении.

В предпочтительном варианте осуществления изобретения вторая боковая стенка содержит верхний и нижний выступающие вперед элементы; и верхний и нижний выступающие назад элементы. Верхний и нижний выступающие вперед элементы второй боковой стенки выполнены с возможностью взаимодействия с передним торцевым узлом в закрытом положении, а верхний и нижний выступающие назад элементы второй боковой стенки выполнены с возможностью взаимодействия с задним торцевым узлом в закрытом положении, так что вторая боковая стенка, по меньшей мере частично, поддерживается передним и задним торцевыми узлами.

В предпочтительном варианте каждый из переднего и заднего торцевых узлов содержит периферийную жесткую раму. Жесткая рама содержит первую и вторую боковые стойки, каждая из которых

имеет верхний и нижний концы; четыре угловых части или блока, соответственно установленных на концах первой и второй боковых стоек; и верхнюю и нижнюю поперечины. Верхняя поперечина проходит от углового блока, прикрепленного к верхнему концу первой боковой стойки, до углового блока, прикрепленного к верхнему концу второй боковой стойки, а нижняя поперечина проходит от углового блока, прикрепленного к нижнему концу первой боковой стойки, до углового блока, прикрепленного к нижнему концу второй боковой стойки.

Таким образом, когда верхний и нижний выступающие вперед элементы второй боковой стенки находятся во взаимодействии с передним торцевым узлом, верхний выступающий вперед элемент предпочтительно примыкает к угловому блоку, прикрепленному к верхнему концу второй боковой стойки переднего торцевого узла или верхней поперечине переднего торцевого узла, а нижний выступающий вперед элемент предпочтительно примыкает к угловому блоку, прикрепленному к нижнему концу второй боковой стойки переднего торцевого узла или нижней поперечине переднего торцевого узла. Аналогичным образом, когда верхний и нижний выступающие назад элементы второй боковой стенки находятся во взаимодействии с задним торцевым узлом, верхний выступающий назад элемент предпочтительно примыкает к угловому блоку, прикрепленному к верхнему концу второй боковой стойки заднего торцевого узла или верхней поперечине заднего торцевого узла, а нижний выступающий назад элемент предпочтительно примыкает к угловому блоку, прикрепленному к нижнему концу второй боковой стойки заднего торцевого узла или нижней поперечине заднего торцевого узла.

В предпочтительном варианте осуществления изобретения складной интермодальный контейнер содержит верхнюю стенку, шарнирно соединенную с верхней концевой частью одной из первой и второй боковых стенок; и нижнюю стенку, шарнирно соединенную с нижней концевой частью другой из первой и второй боковых стенок. В смонтированной конфигурации верхняя стенка проходит между верхними концевыми частями первой и второй боковых стенок, а нижняя стенка проходит между нижними концевыми частями первой и второй боковых стенок. В сложенной конфигурации верхняя стенка проходит вниз от верхней концевой части указанной одной из первой и второй боковых стенок, с которой она шарнирно соединена, а нижняя стенка проходит вверх от нижней концевой части другой из первой и второй боковых стенок, с которой она шарнирно соединена. Как уже отмечено выше, в сложенной конфигурации верхняя стенка может по существу прилегать к нижней стенке и проходить по существу параллельно ей.

В предпочтительном варианте осуществления изобретения складной интермодальный контейнер дополнительно содержит по меньшей мере одну подъемную систему для использования при приведении контейнера в смонтированную конфигурацию. Каждая подъемная система содержит удлиненный, предпочтительно гибкий, линейный или натяжной элемент, такой как трос, шнур, лента или цепь или тому подобное, для использования при подъеме верхней стенки в соответствующее положение при приведении контейнера в смонтированную конфигурацию. Кроме того, в дополнение к гибкому линейному или натяжному элементу подъемная система предпочтительно содержит роликовый механизм для поддержки перемещения гибкого линейного или натяжного элемента при его натягивании или вытягивании, и удерживающий элемент. Одна концевая область линейного или натяжного элемента закреплена или прикреплена к области свободного края верхней стенки, от которой затем линейный или натяжной элемент проходит через роликовый механизм или поверх него к наружной стороне другой боковой стенки, к которой верхняя стенка шарнирно не прикреплена. Удерживающий элемент закреплён или прикреплен к противоположной концевой области линейного или натяжного элемента для обеспечения оператору возможности удержания и протягивания этого линейного или натяжного элемента через роликовый механизм или поверх него для подъема области свободного края верхней стенки при приведении контейнера в смонтированную конфигурацию. Следует отметить, однако, что линейный или натяжной элемент каждой подъемной системы также может быть использован для опускания верхней стенки при приведении контейнера в сложенную конфигурацию.

Складной интермодальный контейнер желательнее содержит множество подъемных систем, разнесенных вдоль длины боковой стенки.

Удерживающий элемент может быть выполнен в виде рукоятки для захвата рукой для приложения натяжения к линейному или натяжному элементу и/или в виде опоры для ноги для вставки ноги с целью приложения натяжения к линейному или натяжному элементу.

По меньшей мере одна подъемная система может содержать направляющую или рельс, прикрепленный к наружной стороне боковой стенки, для направления перемещения удерживающего элемента при приведении складного интермодального контейнера в смонтированную конфигурацию. Подъемная система может дополнительно включать в себя кронштейн, прикрепленный к наружной стороне боковой стенки, предпочтительно на ее нижнем конце или рядом с ним, к которому может быть прикреплен или на котором может быть закреплён удерживающий элемент при нахождении интермодального контейнера в смонтированной конфигурации. Это может способствовать запиранию или удержанию контейнера в смонтированной конфигурации; то есть посредством закрепления или прикрепления удерживающего элемента к кронштейну, когда линейный или натяжной элемент находится в полностью выдвинутом положении при поднятой по существу в горизонтальное положение верхней стенке.

Краткое описание чертежей

Далее исключительно в качестве примера описаны предпочтительные варианты осуществления изобретения со ссылкой на сопроводительные чертежи, на которых

фиг. 1 изображает перспективный вид первого варианта осуществления складного интермодального контейнера в смонтированной конфигурации, торцевые узлы или дверные узлы которого находятся в закрытом положении;

фиг. 1а изображает увеличенный вид угла интермодального контейнера, представленного на фиг. 1;

фиг. 2 изображает перспективный вид складного интермодального контейнера, представленного на фиг. 1, торцевые узлы или дверные узлы которого находятся в открытом положении;

фиг. 3 изображает вид сверху складного интермодального контейнера, представленного на фиг. 2;

фиг. 4 изображает первый вид в разрезе складного интермодального контейнера, представленного на фиг. 1;

фиг. 5 изображает второй вид в разрезе складного интермодального контейнера, представленного на фиг. 1;

фиг. 6 изображает увеличенный вид спереди складного интермодального контейнера, представленного на фиг. 2;

фиг. 7 изображает перспективный вид складного интермодального контейнера, представленного на фиг. 2, переводимого из смонтированной конфигурации в сложенную конфигурацию;

фиг. 8 изображает вид сверху складного интермодального контейнера, представленного на фиг. 7;

фиг. 9 изображает увеличенный вид спереди складного интермодального контейнера, представленного на фиг. 7;

фиг. 10 изображает перспективный вид складного интермодального контейнера, представленного на фиг. 2, в сложенной конфигурации;

фиг. 11 изображает вид сверху складного интермодального контейнера, представленного на фиг. 10;

фиг. 12 изображает увеличенный вид спереди складного интермодального контейнера, представленного на фиг. 10;

фиг. 13 изображает перспективный вид второго варианта осуществления складного интермодального контейнера в смонтированной конфигурации, торцевые узлы или дверные узлы которого находятся в закрытом положении;

фиг. 14 изображает увеличенный частичный вид подъемной системы или ременной системы складного интермодального контейнера, представленного на фиг. 13;

фиг. 15 изображает увеличенный частичный вид подъемной системы или ленточной системы, показанной на фиг. 14, при нахождении складного интермодального контейнера в сложенной конфигурации;

фиг. 16 изображает увеличенный частичный вид опоры для ноги и кронштейна подъемной системы или ленточной системы, показанной на фиг. 14;

фиг. 17 изображает вид спереди складного интермодального контейнера, представленного на фиг. 13, торцевые узлы или дверные узлы которого находятся в открытом положении;

фиг. 18 изображает увеличенный вид выносного элемента А на фиг. 17;

фиг. 19 изображает увеличенный вид выносного элемента В на фиг. 17;

фиг. 20 изображает вид спереди складного интермодального контейнера, представленного на фиг. 17, переводимого из сложенной конфигурации в смонтированную конфигурацию;

фиг. 21 изображает вид спереди складного интермодального контейнера, представленного на фиг. 17, в сложенной конфигурации;

фиг. 22 изображает перспективный вид третьего варианта осуществления складного интермодального контейнера в смонтированной конфигурации, торцевые узлы или дверные узлы которого перемещены к закрытому положению, но еще не находятся полностью в закрытом положении;

фиг. 23 изображает увеличенный более подробный перспективный вид области, обозначенной "В", интермодального контейнера, представленного на фиг. 22;

фиг. 24 изображает увеличенный более подробный перспективный вид области, обозначенной "С", интермодального контейнера, представленного на фиг. 22;

фиг. 25 изображает перспективный вид, соответствующий виду, представленному на фиг. 23, но на котором торцевые узлы или дверные узлы складного интермодального контейнера находятся в закрытом положении.

Осуществление изобретения

На фиг. 1-12 сопроводительных чертежей показан первый вариант осуществления складного интермодального контейнера 10. Контейнер 10 содержит правую боковую стенку 12 и левую боковую стенку 14. Боковые стенки 12, 14 расположены напротив друг друга и по существу параллельны друг другу. Каждая из боковых стенок 12, 14 выполнена из прямоугольной рифленой стальной панели, окруженной прямоугольной стальной рамой. Правая боковая стенка 12 ограничена верхним продольным концом 12a, нижним продольным концом 12b, передним концом 12c и задним концом 12d. Левая боковая стенка 14 ограничена верхним продольным концом 14a, нижним продольным концом 14b, передним концом 14c и задним концом 14d.

Как показано на фиг. 4, правая боковая стенка 12 содержит нижний фланец 12е, расположенный на нижнем продольном конце 12b и проходящий в направлении нижнего продольного конца 14b левой боковой стенки 14. Правая боковая стенка 12 дополнительно содержит три стопорных элемента 12f, расположенных на верхнем продольном конце 12a и равномерно разнесенных между передним концом 12c и задним концом 12d. Каждый из стопорных элементов 12f выполнен из стального швеллера и проходит вверх. Кроме того, правая боковая стенка 12 содержит восемь штыреобразных выступов 12g. Четыре выступа 12g расположены на переднем конце 12c и равномерно разнесены между продольными концами 12a, 12b. Другие четыре выступа 12g расположены на заднем конце 12d и равномерно разнесены между продольными концами 12a, 12b. Каждый из выступов 12g проходит вправо (т.е. наружу). Как лучше всего показано на фиг. 9, правая боковая стенка 12 дополнительно содержит три круглых стальных стержня 12h, расположенных на нижнем продольном конце 12b и равномерно разнесенных между передним концом 12c и задним концом 12d. Каждый из стержней 12h проходит по существу горизонтально влево в направлении нижнего продольного конца 14b левой боковой стенки 14. Кроме того, правая боковая стенка 12 содержит четыре элемента взаимодействия в виде четырех стальных угловых пластин 12i. Две угловые пластины 12i расположены на переднем конце 12c и проходят вперед. Другие две угловые пластины 12i расположены на заднем конце 12d и проходят назад.

Левая боковая стенка 14 содержит верхний фланец 14е, расположенный на верхнем продольном конце 14a и проходящий в направлении верхнего продольного конца 12a правой боковой стенки 12. Левая боковая стенка 14 дополнительно содержит три круглых стальных стержня 14f, расположенных на верхнем продольном конце 14a и немного выше верхнего фланца 14е. Стержни 14f равномерно разнесены между передним концом 14c и задним концом 14d. Каждый из стержней 14f проходит по существу горизонтально вправо в направлении соответствующего стопорного элемента 12f и по существу выровнен с ним. Кроме того, левая боковая стенка 14 содержит четыре элемента взаимодействия в виде четырех стальных угловых пластин 14g. Две угловые пластины 14g расположены на переднем конце 14c и проходят вперед. Другие две угловые пластины 14g расположены на заднем конце 14d и проходят назад.

Контейнер 10 также содержит верхнюю стенку 16, расположенную между правой боковой стенкой 12 и левой боковой стенкой 14. Верхняя стенка 16 выполнена из прямоугольной рифленой стальной панели. Верхняя стенка 16 ограничена правым продольным концом 16a, левым продольным концом 16b, передним концом 16c и задним концом 16d. Левый продольный конец 16b выполнен с возможностью взаимодействия с верхним фланцем 14е левой боковой стенки 14 для разъемного соединения (например, посредством винтов и/или болтов). Верхняя стенка 16 содержит восемь проушин 16е, расположенных на верхней поверхности верхней стенки 16. Проушины 16е равномерно разнесены между передним концом 16c и задним концом 16d, и каждая проушина 16е проходит вверх от верхней поверхности верхней стенки 16. Как лучше всего видно на фиг. 5 и 6, верхняя стенка 16 также содержит правый фланец 16f, расположенный на правом продольном конце 16a. Правый фланец 16f шарнирно соединен с верхним продольным концом 12a правой боковой стенки 12 таким образом, что верхняя стенка 16 может поворачиваться относительно правой боковой стенки 12 посредством шарнирного соединения. Как лучше всего видно на фиг. 6, 9 и 12, с учетом того, что правый продольный конец 16a верхней стенки 16 примыкает к верхнему продольному концу 12a правой боковой стенки 12 при повороте верхней стенки 16 по существу в горизонтальное положение, следует понимать, что поворотное перемещение верхней стенки 16 ограничено примерно 90° относительно правой боковой стенки 12.

Контейнер 10 также содержит нижнюю стенку 18, расположенную между правой боковой стенкой 12 и левой боковой стенкой 14. Нижняя стенка 18 выполнена из стали и имеет по существу прямоугольную форму. Нижняя стенка 18 ограничена правым продольным концом 18a, левым продольным концом 18b, передним концом 18c и задним концом 18d. Правый продольный конец 18a выполнен с возможностью взаимодействия с нижним фланцем 12е правой боковой стенки 12 для разъемного соединения (например, посредством винтов и/или болтов). Нижняя стенка 18 содержит восемь проушин 18е, расположенных на нижней поверхности нижней стенки 18. Проушины 18е равномерно разнесены между передним концом 18c и задним концом 18d, и каждая проушина 18е проходит вниз от нижней поверхности нижней стенки 18.

Как лучше всего видно на фиг. 4 и 5, в изображенном варианте осуществления изобретения левый продольный конец 18b содержит левый фланец 18f, шарнирно соединенный с нижним продольным концом 14b левой боковой стенки 14 таким образом, что нижняя стенка 18 может поворачиваться относительно левой боковой стенки 14 посредством шарнирного соединения. Как лучше всего видно на фиг. 6, 9 и 12, с учетом того, что левый продольный конец 18b нижней стенки 18 примыкает к нижнему продольному концу 14b левой боковой стенки 14 при повороте нижней стенки 18 по существу в горизонтальное положение, следует понимать, что поворотное перемещение нижней стенки 18 ограничено примерно 90° относительно левой боковой стенки 14.

Контейнер 10 дополнительно содержит восемь верхних соединительных элементов 20 и восемь нижних соединительных элементов 22. Каждый из верхних и нижних соединительных элементов 20, 22 имеет удлиненную форму и выполнен из стали. Каждый верхний соединительный элемент 20 имеет первый конец 20a, шарнирно соединенный с верхним фланцем 14е, и второй конец 20b, шарнирно соеди-

ненный с соответствующей проушиной 16е верхней стенки 16, так что верхние соединительные элементы 20 могут поворачиваться относительно левой боковой стенки 14. Каждый нижний соединительный элемент 22 имеет первый конец 22а, шарнирно соединенный с нижним фланцем 12е, и второй конец 22b, шарнирно соединенный с соответствующей проушиной 18е нижней стенки 18, так что нижние соединительные элементы 22 могут поворачиваться относительно правой боковой стенки 12.

Контейнер 10 дополнительно содержит передний торцевой узел 24 и задний торцевой узел 26, причем передний и задний торцевые узлы 24, 26 выполнены с возможностью закрытия переднего и заднего торцов контейнера 10 в смонтированной конфигурации и с возможностью управления доступом во внутреннее пространство контейнера 10. В этом варианте осуществления изобретения торцевые узлы 24, 26 содержат дверные панели для обеспечения доступа к внутреннему пространству контейнера 10 в смонтированной конфигурации. Соответственно передний и задний торцевые узлы 24, 26 в настоящем описании называются также передним и задним дверными узлами 24, 26. Торцевой узел складного интермодального контейнера 10, не имеющий никакой двери, как правило, просто содержит торцевую стенку, поддерживаемую в периферийной жесткой раме.

Передний дверной узел 24 содержит прямоугольную периферийную жесткую раму, выполненную из стали и образующую дверной проем. Жесткая рама переднего дверного узла 24 содержит правую стойку 24а, левую стойку 24b, верхнюю поперечину 24с и нижнюю поперечину 24d. На каждом углу жесткой рамы переднего дверного узла 24 расположен литой уголок 25 для взаимодействия с поворотными замками и/или мостовыми зажимами. В изображенном варианте осуществления изобретения левая стойка 24b шарнирно соединена с передним торцом 14с левой боковой стенки 14, так что передний дверной узел 24 может поворачиваться относительно левой боковой стенки 14. В частности, передний дверной узел 24 может поворачиваться между закрытым положением, в котором передний дверной узел 24 проходит по существу перпендикулярно от левой боковой стенки 14 (см. фиг. 1), и открытым положением, в котором передний дверной узел 24 проходит по существу параллельно левой боковой стенке 14 и прилегает к ней (см. фиг. 2). Передний дверной узел 24 также содержит правую дверную панель 24е, шарнирно соединенную с правой стойкой 24а, и левую дверную панель 24f, шарнирно соединенную с левой стойкой 24b, так что дверные панели 24е, 24f могут открывать и закрывать дверной проем аналогично французским дверям.

Как показано на фиг. 1 и 1а, передний дверной узел 24 также содержит откидной элемент 24g в виде удлиненной плоской стальной детали. Откидной элемент 24g шарнирно соединен с правой стойкой 24а вдоль одной из ее продольных сторон, так что откидной элемент 24g может поворачиваться относительно правой стойки 24а. Откидной элемент 24g содержит четыре отверстия 24h, равномерно разнесенных вдоль его длины, каждое из которых выполнено с возможностью приема соответствующего выступа 12g, выполненного на переднем конце 12с, для разъемного соединения правой стойки 24а переднего дверного узла 24 с передним концом 12с правой боковой стенки 12. Передний дверной узел 24 также содержит четыре угловых кронштейна 24z, расположенных на каждом углу. Как лучше всего видно на фиг. 1а, каждый угловой кронштейн 24z образует отверстие для приема с возможностью скольжения соответствующей угловой пластины 12i, 14g, выполненной на переднем конце 12с, 14с, так что соответствующая угловая пластина 12i, 14g примыкает к смежному уголку 25 при приеме.

С учетом того, что в данном изображенном варианте осуществления передний дверной узел 24 и задний дверной узел 26 по существу одинаковы, выше подробно описан только передний дверной узел 24. Специалистам в данной области техники понятно, что задний дверной узел 26 работает по существу таким же образом и содержит компоненты, по существу идентичные описанным выше. Однако следует отметить, что в заднем дверном узле 26 левая стойка шарнирно соединена с задним концом 14d левой боковой стенки 14, а отверстия откидного элемента заднего дверного узла 26 выполнены с возможностью соответствующего приема выступов 12g, выполненных на заднем конце 12d, для разъемного соединения правой стойки заднего дверного узла 26 с задним концом 12d правой боковой стенки 12. Кроме того, в заднем дверном узле 26 отверстия, образованные угловыми кронштейнами, выполнены с возможностью соответствующего приема угловых пластин 12i, 14g, выполненных на задних концах 12d, 14d.

Контейнер 10 выполнен с возможностью перевода между смонтированной конфигурацией и сложенной конфигурацией.

Как лучше всего показано на фиг. 1-6, в смонтированной конфигурации верхняя стенка 16 проходит от верхнего продольного конца 12а правой боковой стенки 12 к верхнему продольному концу 14а левой боковой стенки 14 таким образом, что верхняя стенка 16 по существу перпендикулярна правой и левой боковым стенкам 12, 14. Левый продольный конец 16b примыкает к верхнему фланцу 14е левой боковой стенки 14 и взаимодействует с ним. Верхние соединительные элементы 20 расположены над верхней стенкой 16.

Кроме того, в смонтированной конфигурации нижняя стенка 18 проходит от нижнего продольного конца 14b левой боковой стенки 14 к нижнему продольному концу 12b правой боковой стенки 12 таким образом, что нижняя стенка 18 по существу перпендикулярна правой и левой боковым стенкам 12, 14. Правый продольный конец 18а примыкает к нижнему фланцу 12е правой боковой стенки 12 и взаимодействует с ним. Нижние соединительные элементы 22 расположены под нижней стенкой 18.

В смонтированной конфигурации верхняя стенка 16 расположена на некотором расстоянии от нижней стенки 18 и проходит параллельно ей, так что внутренняя поверхность верхней стенки 16 в целом параллельна внутренней поверхности нижней стенки 18. Соответственно, как лучше всего показано на фиг. 6, правая боковая стенка 12 и левая боковая стенка 14 расположены друг от друга на первом нормальном расстоянии D1, составляющем около 221 см, с образованием внутреннего пространства 28 для хранения товаров. Первое нормальное расстояние D1 (т.е. ширина внутреннего пространства 28) соответствует требованиям, предъявляемым Международной организацией по стандартизации (International Standard Organization, ISO) в отношении стандартизированных интермодальных контейнеров.

Следует отметить, что в других вариантах осуществления изобретения первое нормальное расстояние D1 может составлять от 201 до 226 см.

Как показано на фиг. 1 и 1а, когда контейнер 10 находится в смонтированной конфигурации, дверные узлы 24, 26 находятся в закрытом положении, в котором жесткая рама переднего дверного узла 24 примыкает к передним концам 12с, 14с, 16с, 18с, а жесткая рама заднего дверного узла 26 примыкает к задним концам 12d, 14d, 16d, 18d, закрывая внутреннее пространство 28. Кроме того, отверстия откидных элементов дверных узлов 24, 26 принимают соответствующие выступы 12g для разъемного соединения. Следует отметить, что после размещения в отверстиях выступы 12g могут быть прикреплены к откидным элементам дверных узлов 24, 26 посредством болтового крепления или другим способом. Более того, отверстия, образованные угловыми кронштейнами дверных узлов 24, 26, принимают угловые пластины 12i, 14g, так что угловые пластины 12i, 14g примыкают к соответствующим смежным литым уголкам 25. Это располагает передний и задний дверные узлы 24, 26 относительно боковых стенок 12, 14 в смонтированной конфигурации и обеспечивает поддержание стенок 12, 14, 16, 18 жесткими рамами дверных узлов 24, 26, так что вес стенок 12, 14, 16, 18 передается на дверные узлы 24, 26. Кроме того, это обеспечивает возможность запирания контейнера 10 жесткими рамами дверных узлов 24, 26 в смонтированном положении посредством ограничения перемещения между правой и левой боковыми стенками 12, 14 и возможность придания контейнеру достаточной конструкционной прочности и жесткости в смонтированной конфигурации. В изображенном варианте осуществления изобретения конструкционная прочность контейнера 10 в смонтированной конфигурации отвечает требованиям, предъявляемым ISO в отношении стандартизированных интермодальных контейнеров. Следует отметить, что доступ во внутреннее пространство 28 можно контролировать посредством открывания и закрывания дверных панелей каждого дверного узла 24, 26.

Для перевода контейнера 10 из смонтированной конфигурации в сложенную конфигурацию выступы 12g извлекают из отверстий откидных элементов дверных узлов 24, 26 посредством поворота откидных элементов дверных узлов 24, 26 в сторону от правой стенки 12. Затем угловые пластины 12i, 14g извлекают со скольжением из отверстий, образованных кронштейнами дверных узлов 24, 26, при повороте дверных узлов 24, 26 в открытые положения (см. фиг. 2, 3 и 6). После этого, при переводе контейнера 10 из смонтированной конфигурации в сложенную конфигурацию (см. фиг. 7-9) верхняя стенка 16 поворачивается к правой боковой стенке 12, а нижняя стенка 18 поворачивается к левой боковой стенке 14. Следовательно, верхние соединительные элементы 20 поворачиваются к левой боковой стенке 14, а нижние соединительные элементы 22 поворачиваются к правой боковой стенке 12. Эти повороты позволяют правой боковой стенке 12 переместиться ближе к левой боковой стенке 14. В изображенном варианте осуществления изобретения при переводе контейнера 10 из смонтированной конфигурации в сложенную конфигурацию верхняя стенка 16 все также остается проходящей по существу параллельно нижней стенке 18, как лучше всего показано на фиг. 9.

Как лучше всего показано на фиг. 10-12, после того, как стальные стержни 14f примыкают к опорным элементам 12f, а стальные стержни 12h примыкают к нижнему продольному концу 14b левой боковой стенки 14, правая боковая стенка 12 не может дальше перемещаться в направлении левой боковой стенки 14, и контейнер 10 находится в сложенной конфигурации. В этой конфигурации верхняя стенка 16 проходит вниз от верхнего продольного конца 12а правой боковой стенки 12. Верхние соединительные элементы 20 проходят вниз от верхнего фланца 14е и расположены между левой боковой стенкой 14 и верхней стенкой 16. Кроме того, в сложенной конфигурации нижняя стенка 18 проходит вверх от нижнего продольного конца 14b левой боковой стенки 14. Нижние соединительные элементы 22 проходят вверх от нижнего фланца 12е правой боковой стенки 12 и расположены между правой боковой стенкой 12 и нижней стенкой 18.

В сложенной конфигурации верхняя стенка 16 расположена рядом с нижней стенкой 18 или примыкает к ней. Верхняя стенка 16 проходит по существу параллельно нижней стенке 18 таким образом, что внутренняя поверхность верхней стенки 16 по существу параллельна внутренней поверхности нижней стенки 18.

Соответственно правая боковая стенка 12 и левая боковая стенка 14 расположены друг от друга на втором нормальном расстоянии D2, составляющем около 33 см, которое меньше первого нормального расстояния D1.

Следует отметить, что в других вариантах осуществления изобретения второе нормальное расстояние D2 может составлять от 23 до 98 см.

В приведенном в качестве примера способе контейнер 10 переводят из смонтированной конфигурации в сложенную конфигурацию посредством перемещения вручную дверных узлов 24, 26 в открытые положения. Затем правую стенку 12 фиксируют относительно неподвижной конструкции и перемещают левую стенку 14 к правой стенке 12 при помощи исполнительного механизма, такого как гидравлический исполнительный механизм, до тех пор, пока стальные стержни 14f не примкнут к стопорным элементам 12f, и стальные стержни 12h не примкнут к нижнему продольному концу 14b левой боковой стенки 14. Для осуществления обратного процесса (т.е. перевода контейнера 10 из сложенной конфигурации в смонтированную конфигурацию) правую стенку 12 снова прикрепляют к неподвижной конструкции и перемещают левую стенку 14 от правой стенки 12 при помощи исполнительного механизма до тех пор, пока соединительные элементы 20, 22 не предотвратят дальнейшее перемещение левой стенки 14.

В соответствии с изображенным вариантом осуществления изобретения контейнер 10 в смонтированной конфигурации отвечает техническим требованиям, предъявляемым ISO, в частности ISO 1496-1:2013 - контейнеры грузовые серии 1, и, следовательно, может быть легко использован с существующей транспортной инфраструктурой. Кроме того, при переводе контейнера 10 из смонтированной конфигурации в сложенную конфигурацию его ширина может существенно уменьшаться. Это обеспечивает возможность транспортировки большего количества порожних контейнеров 10 в одной поставке по сравнению со стандартными интермодальными контейнерами. Кроме того, это обеспечивает возможность хранения большего количества контейнеров 10 на заданной площади по сравнению со стандартными контейнерами. Более того, контейнер 10 может быть легко переведен между смонтированной конфигурацией и сложенной конфигурацией без необходимости сборки и/или удаления деталей.

На фиг. 13-21 сопроводительных чертежей показан второй вариант осуществления складного интермодального контейнера 10'. Элементы складного интермодального контейнера 10', которые по существу идентичны или аналогичны элементам складного интермодального контейнера 10, имеют такие же ссылочные позиции.

Складной интермодальный контейнер 10' по существу идентичен складному интермодальному контейнеру 10. Однако, как лучше всего видно на фиг. 13, складной интермодальный контейнер 10' дополнительно содержит четыре подъемных системы 30a, 30b, 30c, 30d для использования при приведении контейнера в смонтированную конфигурацию. Каждая из подъемных систем 30a, 30b, 30c, 30d содержит удлиненную гибкую ленту 32 для использования во время подъема верхней стенки 16 в соответствующее положение при приведении контейнера 10' в смонтированную конфигурацию. По этой причине подъемные системы 30a, 30b, 30c, 30d в настоящем описании также называются ленточными системами 30a, 30b, 30c, 30d, и одна из этих ленточных систем 30a описана далее более подробно.

Ленточная система 30a содержит ленту 32, один конец 34 которой прикреплен к левому продольному концу 16b верхней стенки 16 (см. фиг. 18), а другой конец 36 которой прикреплен к опоре 38 для ноги (см. фиг. 19). Опора 38 для ноги выполнена в виде стальной рамы, содержащей участок 40 выступа и отверстие 42. Ленточная система 30a дополнительно содержит роликовый механизм 44, содержащий корпус 46, прикрепленный к верхнему продольному концу 14a, и пару противоположных роликов 48, 50, прикрепленных с возможностью вращения к корпусу 46, так что ролик 48 расположен с наружной стороны левой стенки 14, а ролик 50 расположен с внутренней стороны левой стенки 14. Лента 32 продета через корпус 46 роликового механизма 44 и взаимодействует с роликами 48, 50 таким образом, что перемещение вверх или вниз одного из концов 34, 36 ленты 32 приводит к противоположному перемещению на другом конце 34, 36. Ленточная система 30a также содержит кронштейн 52, прикрепленный к наружной стороне левой стенки 14 на нижнем продольном конце 14b или возле него. Кронштейн 52 содержит пару выступающих элементов 53. Каждый из выступающих элементов 53 содержит проходящую вверх выемку для приема участка опоры 38 для ноги для соединения с ней. Ленточная система 30a также содержит пару направляющих 54, прикрепленных к наружной поверхности левой стенки 14. Направляющие 54 проходят от верхнего продольного конца 14a до кронштейна 52. Каждая направляющая 54 образует канал, который принимает часть опоры 38 для ноги, так что опора 38 для ноги может скользить вверх и вниз вдоль направляющих 54. Следует отметить, однако, что направляющие 54 ограничивают перемещение опоры 38 для ноги в боковом направлении.

На фиг. 15 и 21 показан контейнер 10', находящийся в сложенной конфигурации. Поскольку в этой конфигурации левый продольный конец 16b верхней стенки 16 расположен в направлении нижнего продольного конца 14b левой стенки 14, то лента 32 заставляет опору 38 для ноги располагаться возле верхнего продольного конца 14a левой стенки 14.

Для приведения контейнера 10' в смонтированную конфигурацию пользователь сдвигает опору 38 для ноги вниз вдоль направляющих 54. Это приводит к тому, что лента 32 тянет левый продольный конец 16b вверх, как лучше всего видно на фиг. 20. Когда опора 38 для ноги находится возле кронштейна 52, пользователь может стать на участок 40 выступа опоры 38 для ноги для приведения контейнера 10' в смонтированную конфигурацию. Затем, как лучше всего видно на фиг. 13, 14 и 16-19, опорой 38 для ноги управляют таким образом, чтобы пара выступающих элементов 53 прошла через отверстие 42 опоры 38 для ноги с тем, чтобы выемки выступающих элементов 53 приняли участки опоры 38 для ноги. Это эффективно запирает контейнер 10' в смонтированной конфигурации.

Следует отметить, что для отпираания контейнера 10' из смонтированной конфигурации пользователь становится на участок 40 выступа опоры 38 для ноги для выведения участков опоры 38 для ноги из выступов выступающих элементов 53. Затем пользователь управляет опорой 38 для ноги таким образом, чтобы вывести выступающие элементы 53 из отверстия 42 и освободить опору 38 для ноги для смещения ее вверх вдоль направляющих 54. Это позволит привести контейнер 10' в сложенную конфигурацию.

С учетом того, что в данном изображенном варианте осуществления ленточные системы 30a, 30b, 30c, 30d по существу идентичны, выше подробно описана только ленточная система 30a. Специалистам в данной области техники понятно, что другие ленточные системы 30b, 30c, 30d работают по существу таким же образом и содержат компоненты, по существу идентичные компонентам, описанным выше в связи с ленточной системой 30a.

На фиг. 22-25 сопроводительных чертежей показан третий вариант осуществления складного интермодального контейнера 10". Элементы складного интермодального контейнера 10", которые по существу идентичны или аналогичны элементам складного интермодального контейнера 10, 10' первого и второго вариантов осуществления, имеют такие же ссылочные позиции и подробно не описаны.

Как видно на фиг. 22 и 23, этот третий вариант осуществления складного интермодального контейнера 10" отличается в отношении запирающего механизма для расположения и фиксирования переднего и заднего дверного узлов 24, 26 в закрытом положении при приведении складного интермодального контейнера 10" в смонтированную конфигурацию. В этом варианте осуществления изобретения вместо запирающего механизма, содержащего откидной элемент 24g, шарнирно прикрепленный к правой стойке 24a переднего дверного узла 24, отверстия 24h которого выполнены с возможностью приема соответствующих выступов 12g, выполненных на переднем конце 12с правой боковой стенки 12, контейнер содержит запирающий механизм, содержащий два запирающих рычага 24i, прикрепленных к переднему концу 12с правой боковой стенки 12, отстоящих друг от друга как верхний и нижний запирающие рычаги 24i. Каждый запирающий рычаг 24i содержит рукоятку 24j, выполненную с возможностью выдвижения щеколды 24k для взаимодействия со скобой 24m, прикрепленной к стойке 24a переднего дверного узла 24 и выровненной со щеколдой 24k. Рукоятка 24j также выполнена с возможностью втягивания щеколды 24k при ее взаимодействии со скобой 24m для приведения переднего дверного узла 24 в закрытое положение. Внутренняя сторона элементов 24a, 24b, 24c, 24d дверной рамы может содержать гибкое уплотнение или прокладку, такую как резиновый валик, для амортизации и герметизации переднего дверного узла 24 относительно передних концов стенок 12, 14, 16, 18 в закрытом положении, показанном на фиг. 25.

Из фиг. 24 ясно, что задний дверной узел 26 также содержит запирающий механизм с двумя запирающими рычагами 26i, прикрепленными к заднему концу 12d боковой стенки 12, отстоящими друг от друга как верхний и нижний запирающие рычаги 26i. Опять же, каждый запирающий рычаг 26i содержит рукоятку 26j, выполненную с возможностью выдвижения щеколды 26k для взаимодействия со скобой 26m, прикрепленной к стойке 26a заднего дверного узла 26 и выровненной со щеколдой 26k. Рукоятка 26j выполнена с возможностью втягивания щеколды 26k при ее взаимодействии со скобой 26m для приведения заднего дверного узла 26 в закрытое положение.

Как показано на фиг. 23 и 24, интермодальный контейнер 10", предложенный в соответствии с этим вариантом осуществления, содержит элементы взаимодействия, выполненные в виде выступающих вперед и назад угловых блоков 12j, имеющих коническую торцевую поверхность 12k для сопряжения с ответными угловыми элементами 24n, 26n переднего и заднего дверных узлов соответственно. Таким образом, соответствующие угловые блоки 12j взаимодействуют с угловыми элементами 24n, 26n для правильного расположения дверных узлов 24, 26 относительно боковой стенки 12 при перемещении дверных узлов 24, 26 в закрытое положение. Более того, угловые блоки 12j примыкают к смежным литым уголкам 25 и обеспечивают возможность по меньшей мере частичной поддержки стенок 12, 14, 16, 18 жесткими рамами дверных узлов 24, 26. Таким образом, вес стенок 12, 14, 16, 18 частично передается на дверные узлы 24, 26. Следовательно, угловые блоки 12j и угловые элементы 24n, 26n заменяют угловые пластины 12i, 14g и кронштейны 24z, 26z первого варианта осуществления. В этом случае выступающие вперед и назад угловые блоки 12j содержат стальной штифт 12р, удерживаемый с возможностью перемещения внутри отверстия, выполненного в этих блоках 12j. Когда каждый дверной узел 24, 26 находится в закрытом положении, штифт 12р может быть загнан (например, при помощи молотка) в блок 12j для вхождения в соответствующее отверстие 25o, выполненное в литом уголке 25. Соответственно в придачу к запирающим рычагам 24i, 26i штифты 12р фиксируют и запирают передний и задний дверные узлы 24, 26 в их закрытых положениях.

Несмотря на то, что настоящее изобретение описано со ссылкой на предпочтительные варианты осуществления, специалистам в данной области техники понятно, что изобретение может быть осуществлено во многих других формах, и существуют различные альтернативные и/или эквивалентные варианты осуществления. Следует понимать, что примерные варианты осуществления изобретения являются только примерами и не предназначены для ограничения каким-либо образом объема, применимости или конфигурации. Наоборот, вышеприведенное краткое и подробное описание предоставляет специалистам в данной области техники удобный план действий для реализации по меньшей мере одного примерного

варианта осуществления, при этом следует понимать, что в функцию и схему расположения элементов, описанных в примерном варианте осуществления, могут быть внесены различные изменения в пределах объема изобретения, заданного прилагаемой формулой изобретения и ее правовыми эквивалентами. Как правило, этот документ предназначен для охвата любых адаптаций или отклонений конкретных вариантов осуществления изобретения, описанных в настоящем описании.

Кроме того, следует понимать, что в настоящем документе термины "содержит", "содержащий", "включает", "включающий", "содержит в себе", "содержащий в себе", "имеет", "имеющий" и любые их варианты следует понимать во включающем (то есть неисключающем) смысле, так что любой процесс, способ, устройство, аппарат или система, описанные в настоящем описании, не ограничены перечисленными конструктивными особенностями, или деталями, или элементами, или этапами, но могут включать в себя другие элементы, конструктивные особенности, детали или этапы, которые явно не перечислены или не присущи такому процессу, способу, изделию или устройству. Кроме того, используемые в настоящем описании термины в единственном числе следует понимать как означающие один или более, если явно не указано иное. Более того, термины "первый", "второй", "третий" и т.д. использованы только в качестве меток и не предназначены для наложения числовых требований или для установления определенного ранжирования важности их объектов. К тому же, следует отметить, что такие термины как "верхний", "нижний", "горизонтальный" и "горизонтально", используемые в настоящем описании, следует понимать в отношении нормальной ориентации или ориентации при использовании изобретения и интерпретировать в этом контексте.

ФОРМУЛА ИЗОБРЕТЕНИЯ

1. Складной интермодальный контейнер, содержащий

первую и вторую противоположные боковые стенки, причем первая боковая стенка соединена со второй боковой стенкой так, что складной интермодальный контейнер выполнен с возможностью изменения конфигурации между смонтированной конфигурацией, в которой первая и вторая боковые стенки по существу параллельны и отстоят друг от друга на первое расстояние с образованием внутреннего пространства для хранения товаров, и сложенной конфигурации, в которой первая и вторая боковые стенки по существу параллельны и отстоят друг от друга на второе расстояние, которое меньше первого расстояния; и

передний и задний торцевые узлы для закрытия передних и задних торцов контейнера и для управления доступом к внутреннему пространству в смонтированной конфигурации, причем каждый из переднего и заднего торцевых узлов содержит литой уголок, шарнирно соединен с первой боковой стенкой и выполнен с возможностью поворота между закрытым положением, в котором соответствующий торцевой узел проходит по существу перпендикулярно от первой боковой стенки так, что литой уголок прилегает к верхней стенке и к одной из первой боковой стенки и второй боковой стенки, и открытым положением, в котором соответствующий торцевой узел проходит по существу параллельно первой боковой стенке и прилегает к ней так, что литой уголок прилегает к наружной стороне той боковой стенки, к которой соответствующий дверной узел прикреплен;

причем когда складной интермодальный контейнер находится в смонтированной конфигурации, передний и задний торцевые узлы выполнены с возможностью соединения со второй боковой стенкой для закрепления первой боковой стенки относительно второй боковой стенки в закрытом положении, а когда складной интермодальный контейнер находится в сложенной конфигурации, передний и задний торцевые узлы проходят по существу параллельно первой боковой стенке и прилегают к ней в открытом положении.

2. Складной интермодальный контейнер по п.1, в котором вторая боковая стенка содержит

верхний и нижний выступающие вперед элементы; и

верхний и нижний выступающие назад элементы,

причем верхний и нижний выступающие вперед элементы второй боковой стенки выполнены с возможностью соединения с передним торцевым узлом в закрытом положении, а верхний и нижний выступающие назад элементы второй боковой стенки выполнены с возможностью соединения с задним торцевым узлом в закрытом положении, так что вторая боковая стенка, по меньшей мере частично, поддерживается передним и задним торцевыми узлами.

3. Складной интермодальный контейнер по п.2, в котором каждый из переднего и заднего торцевых узлов содержит периферийную жесткую раму, содержащую

первую и вторую боковые стойки, каждая из которых имеет верхний и нижний концы;

четыре угловых части, соответственно установленных на концах первой и второй боковых стоек; и

верхнюю и нижнюю поперечины, причем верхняя поперечина проходит от угловой части, прикрепленной к верхнему концу первой боковой стойки, до угловой части, прикрепленной к верхнему концу второй боковой стойки, а нижняя поперечина проходит от угловой части, прикрепленной к нижнему концу первой боковой стойки, до угловой части, прикрепленной к нижнему концу второй боковой стойки.

4. Складной интермодальный контейнер по п.3, в котором при соединении верхнего и нижнего вы-

ступающих вперед элементов второй боковой стенки с передним торцевым узлом верхний выступающий вперед элемент примыкает к угловой части, прикрепленной к верхнему концу второй боковой стойки переднего торцевого узла или верхней поперечине переднего торцевого узла, а нижний выступающий вперед элемент примыкает к угловой части, прикрепленной к нижнему концу второй боковой стойки переднего торцевого узла или нижней поперечине переднего торцевого узла.

5. Складной интермодальный контейнер по п.3 или 4, в котором при соединении верхнего и нижнего выступающих назад элементов второй боковой стенки с задним торцевым узлом верхний выступающий назад элемент примыкает к угловой части, прикрепленной к верхнему концу второй боковой стойки заднего торцевого узла или верхней поперечине заднего торцевого узла, а нижний выступающий назад элемент примыкает к угловой части, прикрепленной к нижнему концу второй боковой стойки заднего торцевого узла или нижней поперечине заднего торцевого узла.

6. Складной интермодальный контейнер по любому из пп.1-5, дополнительно содержащий верхнюю стенку, шарнирно соединенную с верхней концевой частью одной из первой и второй боковых стенок, и нижнюю стенку, шарнирно соединенную с нижней концевой частью другой из первой и второй боковых стенок; причем в смонтированной конфигурации верхняя стенка проходит между верхними концевыми частями первой и второй боковых стенок, а нижняя стенка проходит между нижними концевыми частями первой и второй боковых стенок, а в сложенной конфигурации верхняя стенка проходит вниз от верхней концевой части указанной одной из первой и второй боковых стенок, с которой она шарнирно соединена, а нижняя стенка проходит вверх от нижней концевой части другой из первой и второй боковых стенок, с которой она шарнирно соединена.

7. Складной интермодальный контейнер по любому из пп.1-6, в котором первое расстояние составляет от 201 до 226 см.

8. Складной интермодальный контейнер по п.7, в котором первое расстояние составляет около 221 см.

9. Складной интермодальный контейнер по любому из пп.1-8, в котором второе расстояние составляет от 23 до 98 см.

10. Складной интермодальный контейнер по п.9, в котором второе расстояние составляет около 33 см.

11. Складной интермодальный контейнер по любому из пп.1-10, дополнительно содержащий одну или более подъемных систем для использования при приведении контейнера в смонтированную конфигурацию, причем каждая подъемная система содержит удлиненный линейный или натяжной элемент для использования при подъеме верхней стенки во время приведения контейнера в смонтированную конфигурацию.

12. Складной интермодальный контейнер по п.11, в котором каждая подъемная система дополнительно содержит роликовый механизм для поддержки перемещения гибкого линейного или натяжного элемента при его натягивании или вытягивании и удерживающий элемент для обеспечения оператору возможности удержания удлиненного линейного или натяжного элемента,

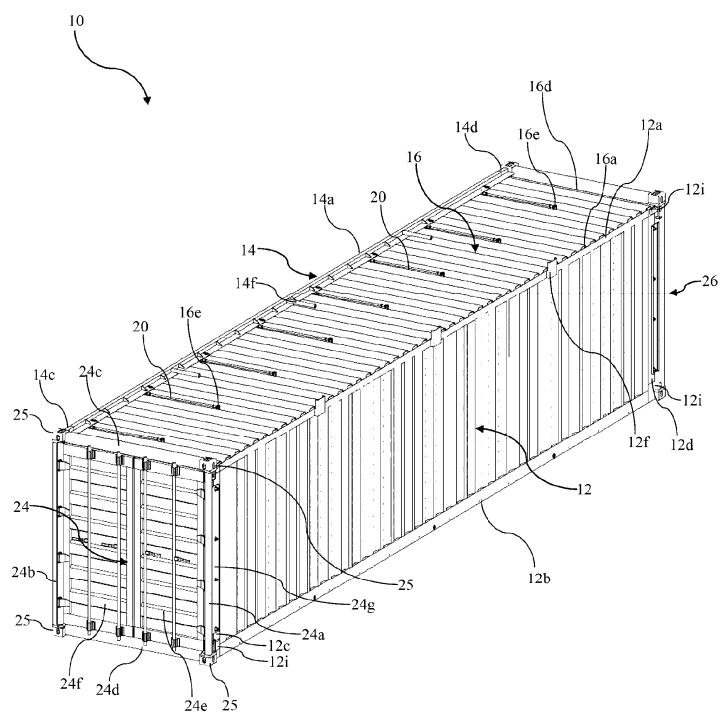
при этом одна концевая область удлиненного линейного или натяжного элемента закреплена или прикреплена к области свободного края верхней стенки, от которой удлиненный линейный или натяжной элемент проходит через роликовый механизм или поверх него к наружной стороне другой боковой стенки,

причем удерживающий элемент прикреплен к противоположной концевой области удлиненного линейного или натяжного элемента для обеспечения оператору возможности удержания и протягивания удлиненного линейного или натяжного элемента через роликовый механизм или поверх него для подъема области свободного края верхней стенки при приведении контейнера в смонтированную конфигурацию.

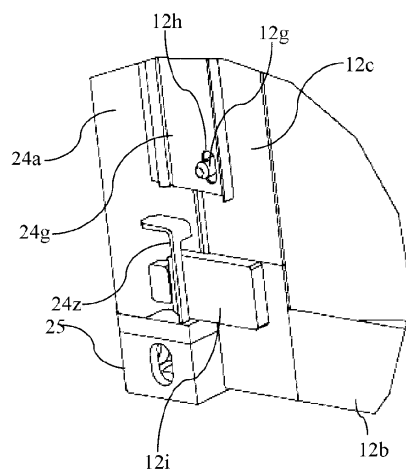
13. Складной интермодальный контейнер по п.12, в котором каждая подъемная система содержит направляющую или рельс, прикрепленный к наружной стороне боковой стенки, для направления перемещения удерживающего элемента при приведении складного интермодального контейнера в смонтированную конфигурацию.

14. Складной интермодальный контейнер по любому из пп.11-13, содержащий множество подъемных систем, расположенных на расстоянии друг от друга вдоль длины боковой стенки.

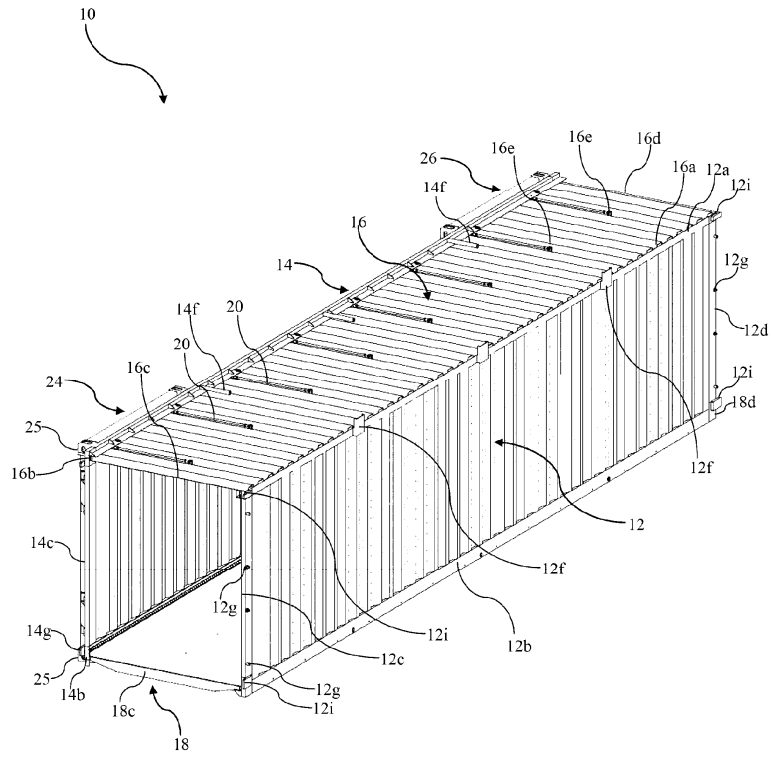
15. Складной интермодальный контейнер по любому из пп.12-14, в котором каждая подъемная система содержит кронштейн, прикрепленный к наружной стороне боковой стенки, предпочтительно на ее нижнем конце или рядом с ним, к которому прикреплен или на котором закреплен удерживающий элемент при нахождении интермодального контейнера в смонтированной конфигурации.



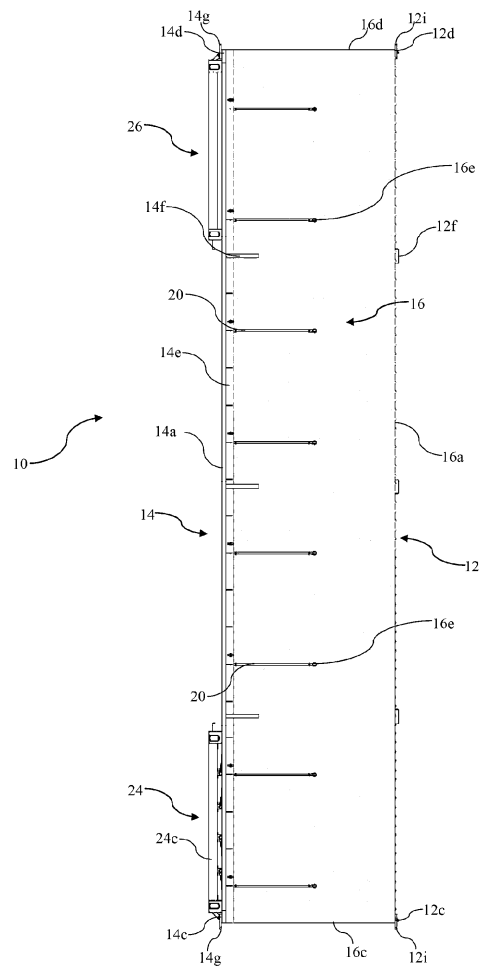
Фиг. 1



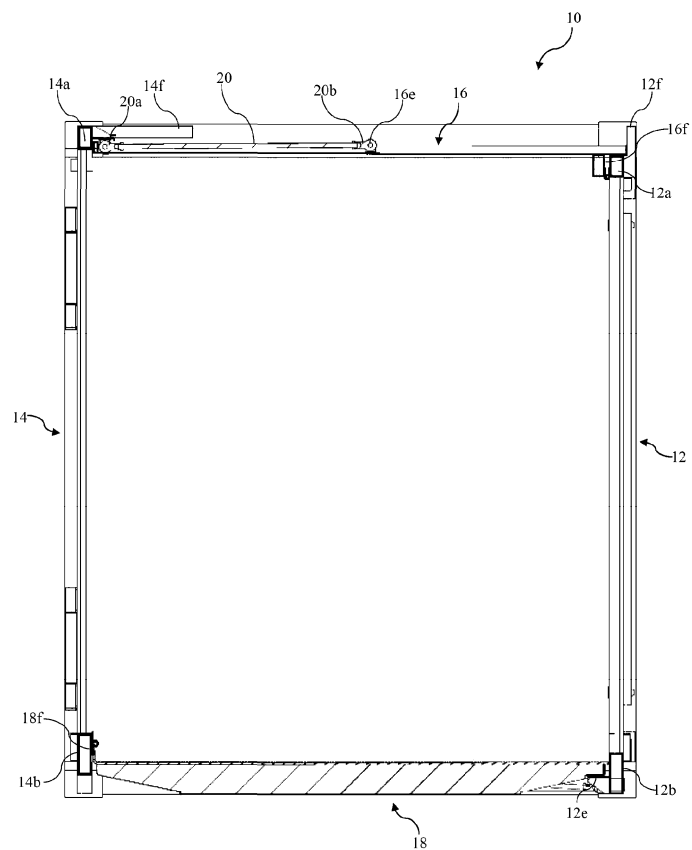
Фиг. 1а



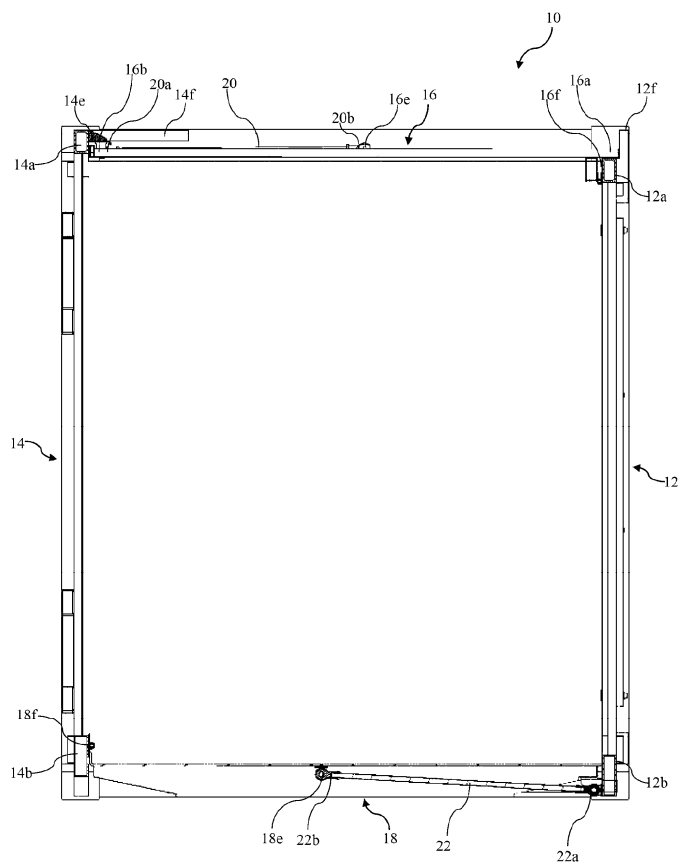
Фиг. 2



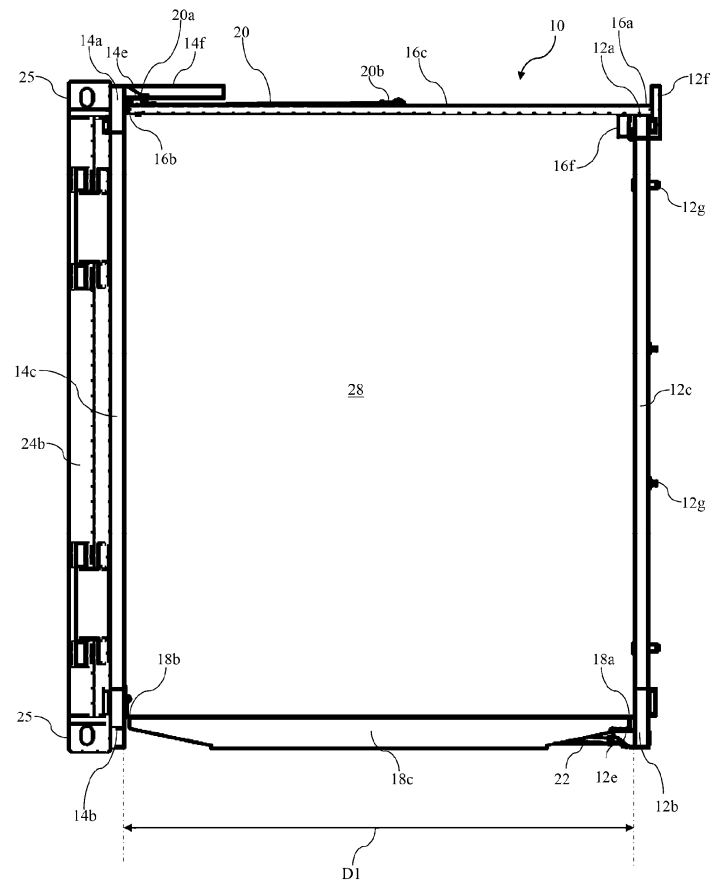
Фиг. 3



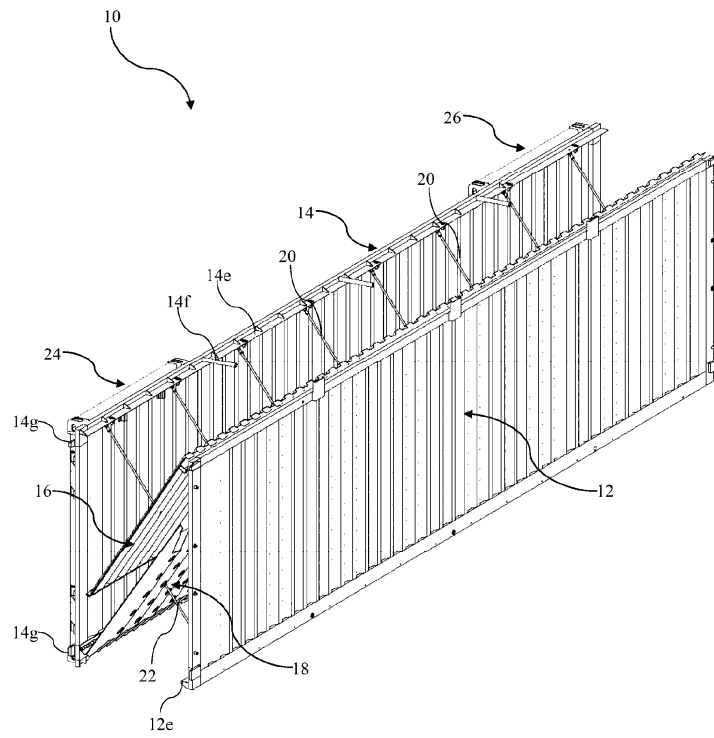
Фиг. 4



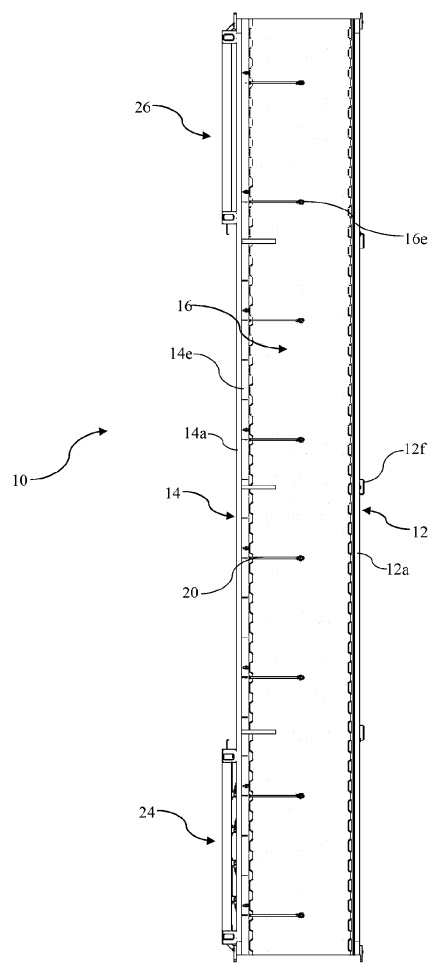
Фиг. 5



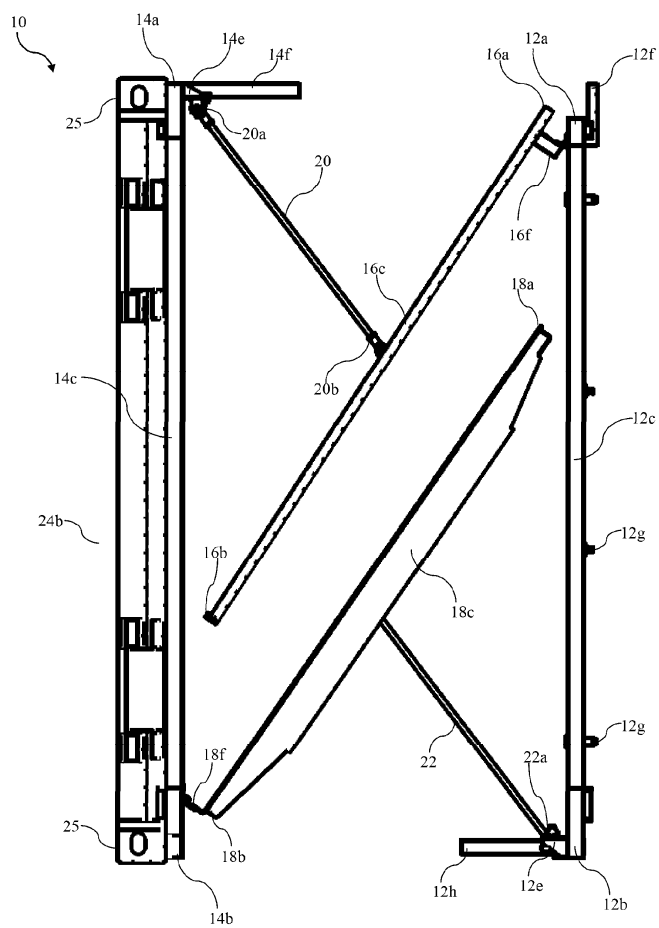
Фиг. 6



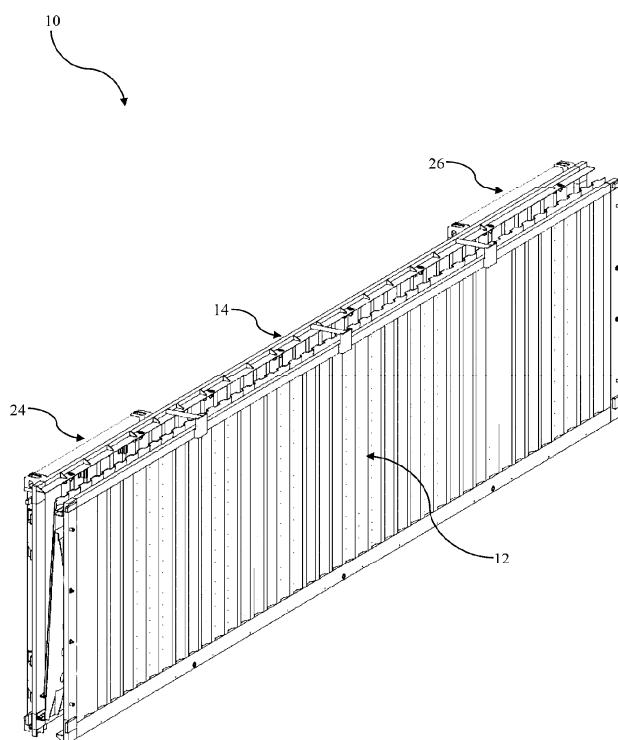
Фиг. 7



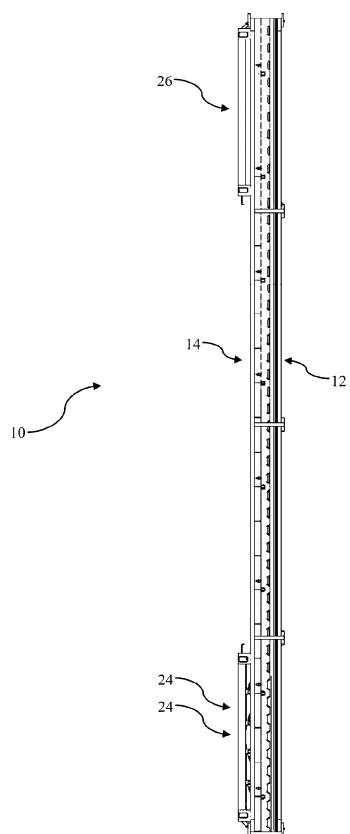
Фиг. 8



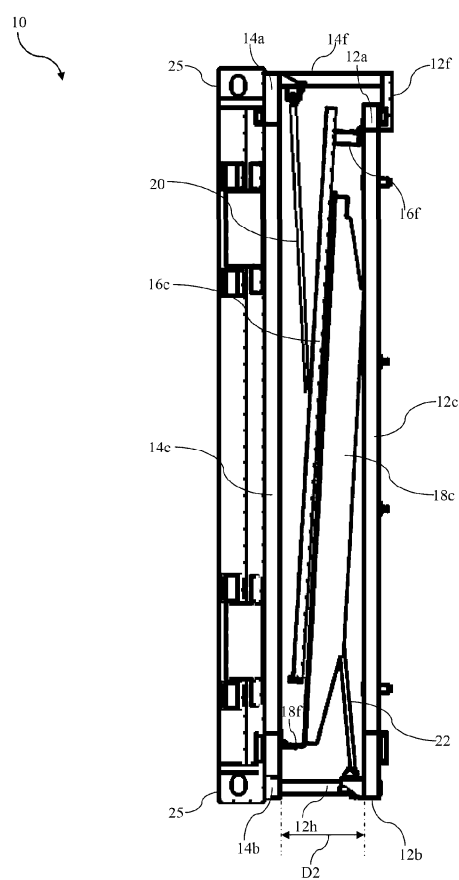
Фиг. 9



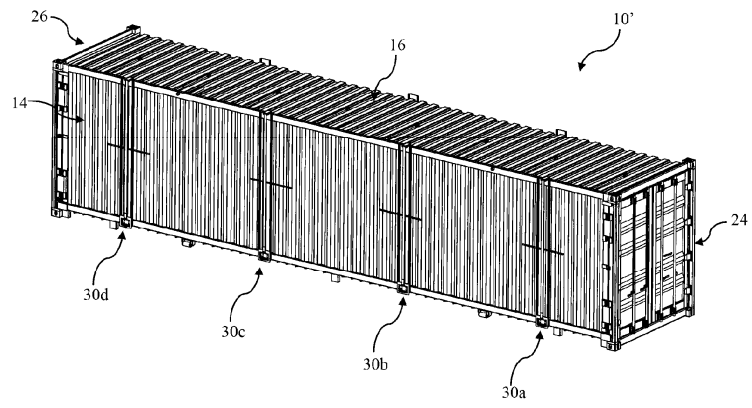
Фиг. 10



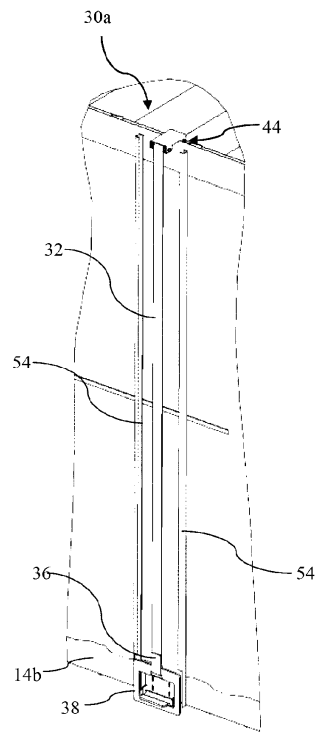
Фиг. 11



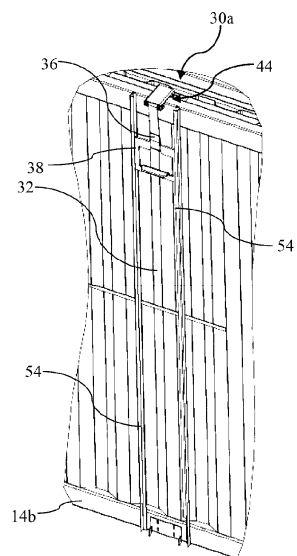
Фиг. 12



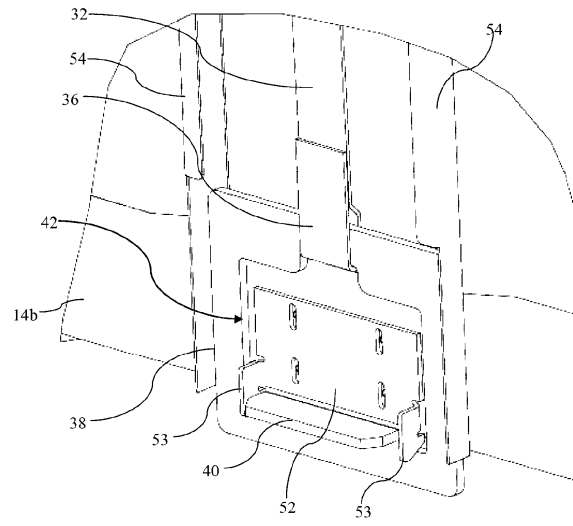
Фиг. 13



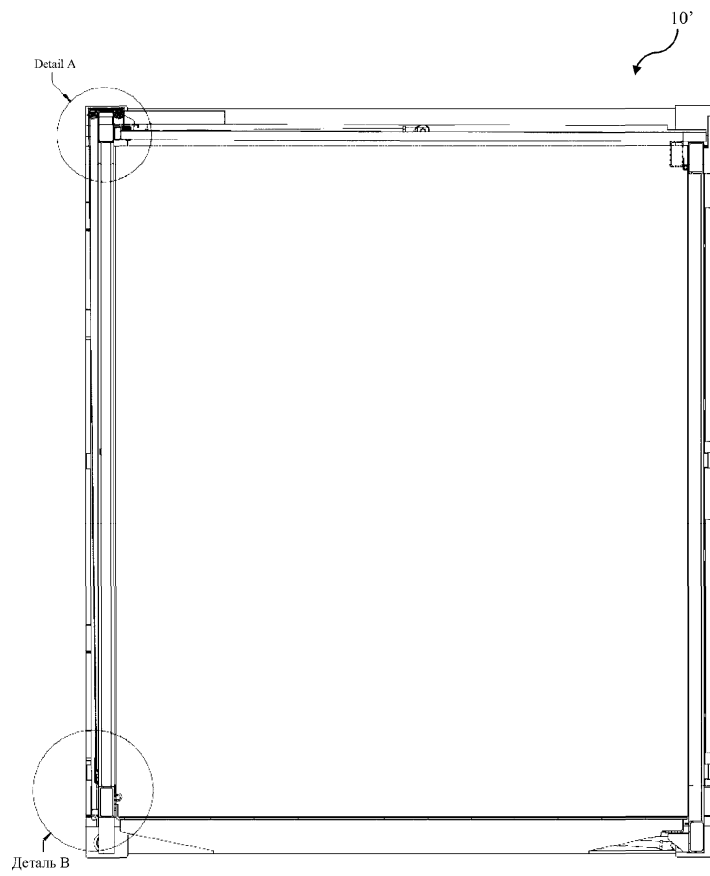
Фиг. 14



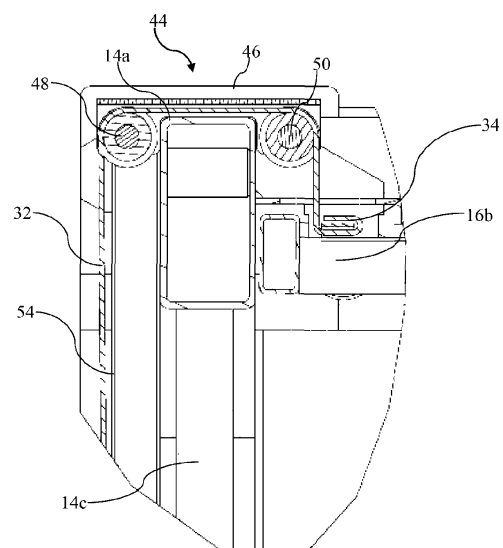
Фиг. 15



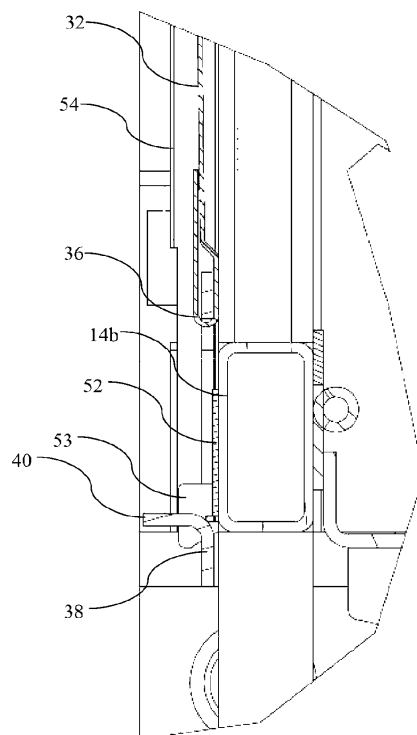
Фиг. 16



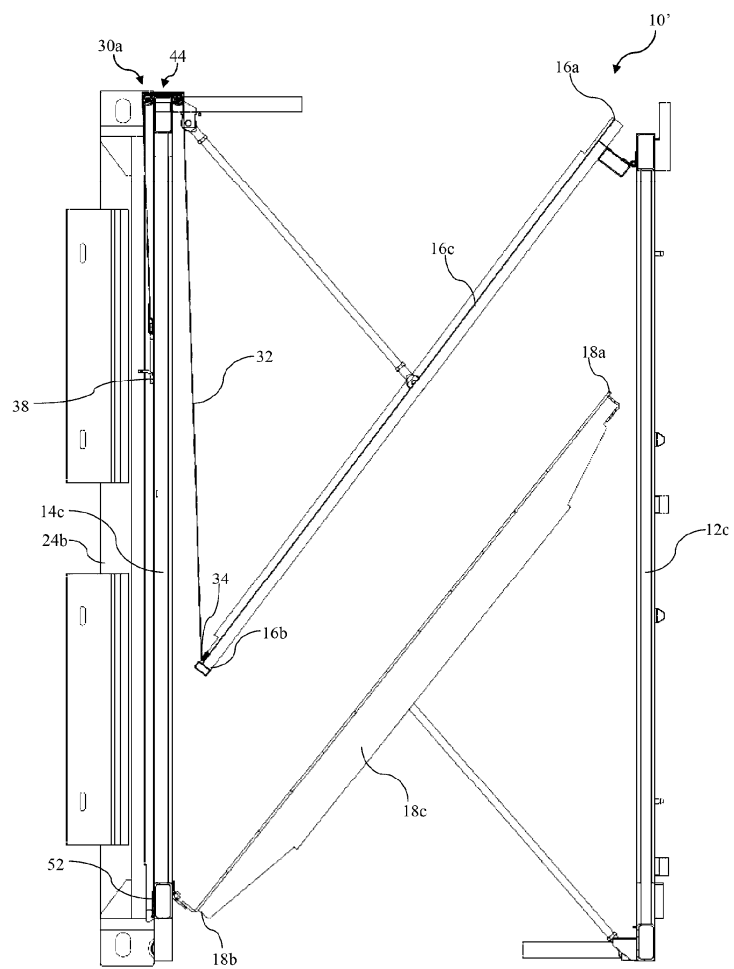
Фиг. 17



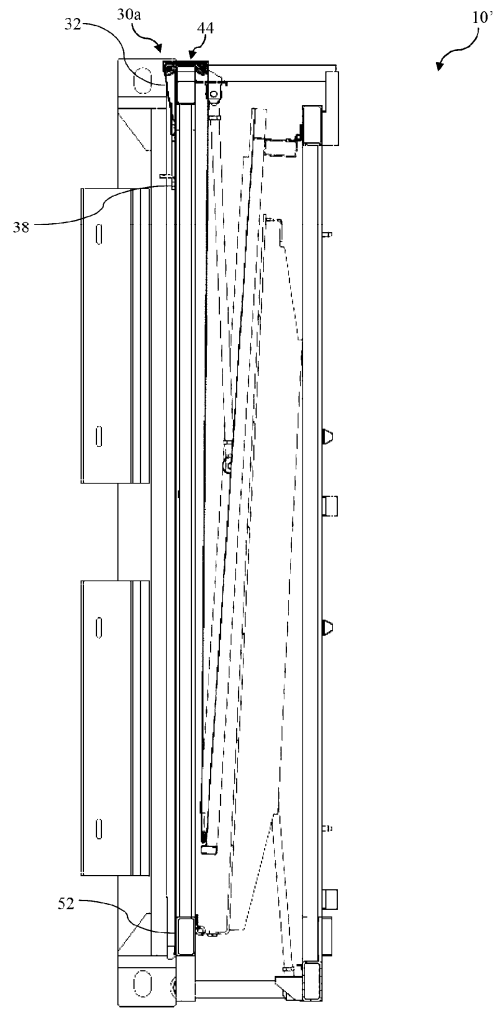
Фиг. 18



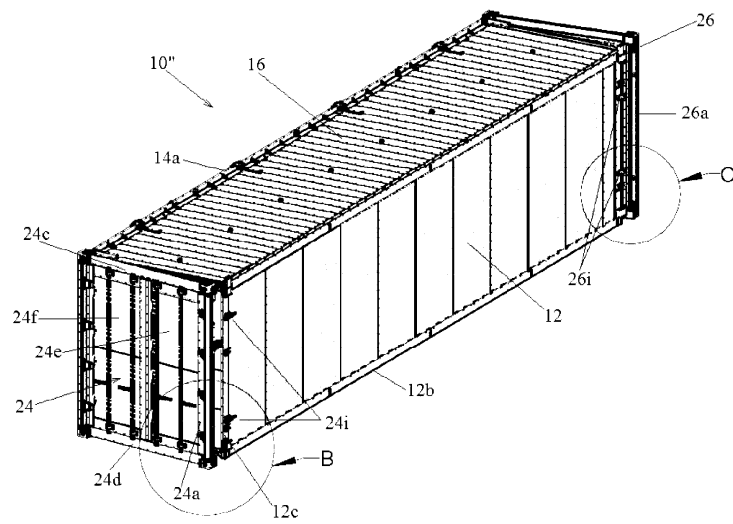
Фиг. 19



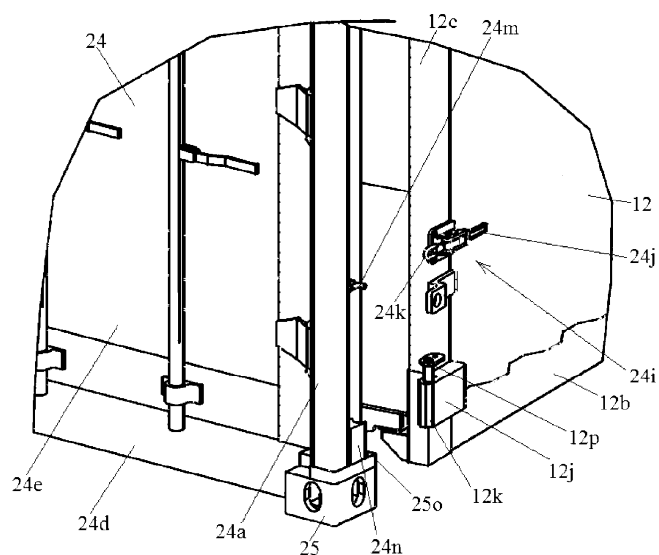
Фиг. 20



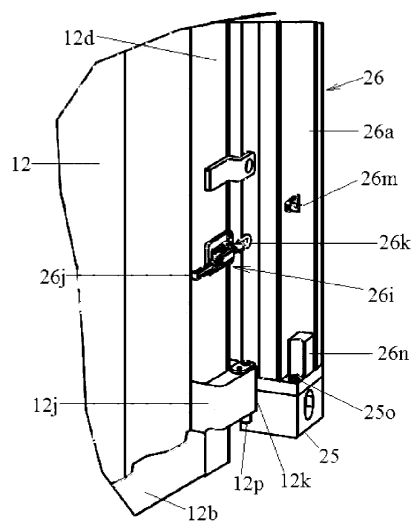
Фиг. 21



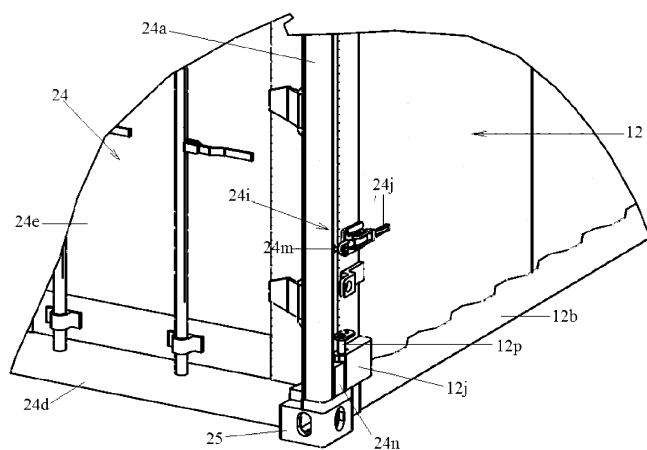
Фиг. 22



Фиг. 23



Фиг. 24



Фиг. 25



Евразийская патентная организация, ЕАПВ

Россия, 109012, Москва, Малый Черкасский пер., 2