



(11) Numéro de publication : **0 614 825 A1**

(12) **DEMANDE DE BREVET EUROPEEN**

(21) Numéro de dépôt : **94400480.3**

(51) Int. Cl.⁵ : **B65D 85/18**

(22) Date de dépôt : **07.03.94**

(30) Priorité : **08.03.93 FR 9302681**

(43) Date de publication de la demande :
14.09.94 Bulletin 94/37

(84) Etats contractants désignés :
**AT BE CH DE DK ES GB GR IE IT LI LU MC NL
PT SE**

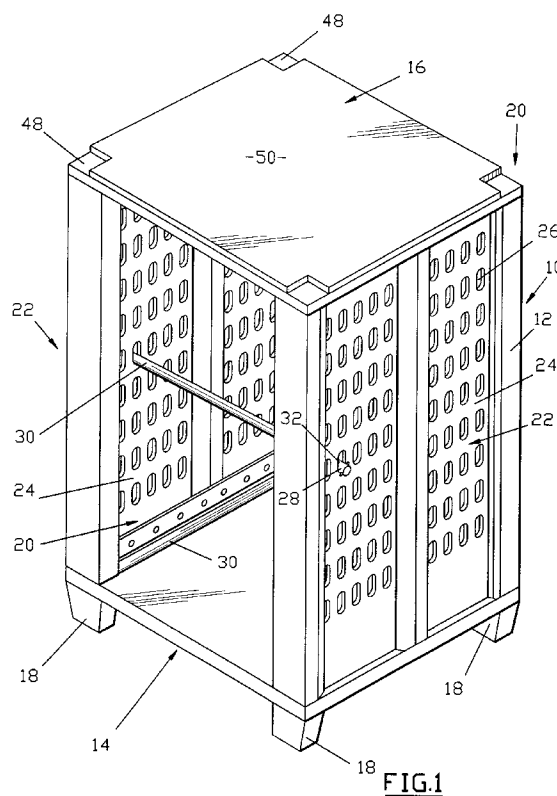
(71) Demandeur : **TRANSPORTS GRIMAUD**
Route de Thouars
F-79300 Bressuire (FR)

(72) Inventeur : **Grimaud, Jean-Pierre**
rue de Bel-air
F-79300 Bressuire (FR)

(74) Mandataire : **Polus, Camille et al**
c/o Cabinet Lavoix
2, Place d'Estienne d'Orves
F-75441 Paris Cedex 09 (FR)

(54) **Container de transport du type container mixte pour messagerie applicable au transport de colis et/ou de vêtements suspendus.**

(57) Container de transport comprenant un bâti (10) sur pieds (18) avec quatre cornières (12) formant des montants sur lesquels sont fixées une plaque de fond (14) et une plaque de toit (16) caractérisé en ce qu'il comprend deux faces fermées (22) comportant chacune une plaque latérale (24) munie de logements (52) prévus pour recevoir les extrémités de barres (30) support, amovibles, des moyens de liaison (58) étant prévus entre les barres support et les plaques.



EP 0 614 825 A1

La présente invention a pour objet un container de transport du type container mixte pour messagerie applicable au transport de colis et/ou de vêtements suspendus.

Le transport par messagerie consiste à convoier des colis d'un point à un autre au moyen de véhicules et grâce à des entrepôts relais de stockage et de répartition.

Il est donc nécessaire de regrouper différents colis convoyés vers une même destination et l'on comprend qu'il est surtout nécessaire de diminuer les manutentions.

Aussi, les transports modernes ont recours à des containers de dimensions standardisées afin de pouvoir être disposés dans tous les types de véhicules, en nombre variable selon les capacités de celui-ci.

Dans ce but, les containers existants comprennent un fond, deux faces latérales pleines maintenues en partie haute par des traverses, l'ensemble étant monté sur des pieds afin de permettre la préhension à l'aide de chariots à fourche.

Si de tels containers ont présenté un avantage et un progrès certains, ils ne restent applicables qu'à des colis ou des produits emballés.

Il se trouve que de nouveaux marchés sont apparus et notamment le transport de vêtements sur cintre, directement du producteur chez le commerçant.

Dans ce but, les véhicules sont équipés de crémaillères disposées sur les parois latérales intérieures entre lesquelles sont disposées des barres support sur lesquels sont accrochés les cintres supportant les vêtements.

Cette méthode pose plusieurs problèmes immédiats.

Le premier est celui du regroupement des vêtements, car bien souvent ceux-ci doivent être chargés dans le véhicule chez le fabricant, puis déchargés dans un établissement relais, puis rechargés dans un autre véhicule à destination du commerçant.

Il est en effet rare que le contenu complet d'un camion aille d'un fabricant chez un commerçant.

Quand bien même tout le contenu d'un camion serait issu d'un même fabricant, et même si il n'est pas nécessaire de passer par un entrepôt relais, il faudra néanmoins lors de la livraison aller prendre, pour chaque commerçant, les différents vêtements là où ils se trouvent ce qui pose des problèmes au moment de la récupération sur les barres suspendues.

Un autre problème vient du fait que ce genre de transport est parfaitement saisonnier en fonction de la mode et il existe deux grandes périodes seulement, ce qui interdit, sur le plan économique l'aménagement particulier de certains véhicules, exclusivement pour ce type de transport.

Une autre contrainte imposée par les vêtements sur cintre est celle de la taille des vêtements.

En effet, en fonction des tailles, le remplissage ne s'effectue pas de la même façon et l'aménagement

des véhicules avec de grandes barres transversales bloquées dans des crémaillères n'est pas une bonne solution car les barres ont une grande longueur et tous les vêtements disposés sur cette barre n'ont bien souvent pas la même taille.

De plus, il paraît difficile dans un seul véhicule de prévoir simultanément des vêtements et des colis ou tout simplement de mélanger les types de vêtements.

Il est également nécessaire de rappeler que les vêtements, partant de chez le fabricant prêts à la vente, doivent être présentés chez le commerçant en parfait état et doivent notamment être exempts de toute trace de manutention ou de frottement.

La plupart du temps les vêtements sont sous des housses plastiques, mais pas nécessairement et de toutes façons il convient de ne pas déchirer ces housses en matière plastique qui sont excessivement fragiles.

Du point de vue économique également, il faut que la solution proposée soit la moins chère possible compte tenu de la concurrence très importante qui existe dans le domaine du transport et plus particulièrement de la messagerie.

La présente invention a pour but de proposer un container de transport mixte pouvant être utilisé pour les colis et/ou pour les vêtements, qui est modulable en fonction des tailles des vêtements, qui protège le contenu, qui peut être gerbé, qui peut être réalisé aux normes en évitant quasiment toute perte de volume utile, dont le surcoût par rapport aux containers de type connu est rapidement amortissable, qui permet la diminution du nombre de manutentions, et qui protège particulièrement bien le contenu des chocs extérieurs et des dégradations.

A cet effet, le container de transport selon l'invention comprend un bâti sur pied avec quatre cornières formant les montants sur lesquels sont fixées une plaque de fond et une plaque de toit et ce container se caractérise en ce qu'il comprend deux faces fermées comportant chacune une plaque latérale munie de logements prévus pour recevoir les extrémités de barres support amovibles, des moyens de liaison étant prévus entre les barres support et les plaques.

Ce container comprend en outre des moyens de blocage des barres en travers des faces ouvertes, ces moyens de blocage étant solidaires des cornières formant les montants.

Selon un mode de réalisation particulier de l'invention, les barres ont une longueur L égale à la distance séparant les ailes intérieures de deux cornières d'une même côté.

Selon une autre caractéristique de l'invention, les plaques latérales comprennent des trous oblongs et sont disposées à une distance l inférieure à la longueur L des barres.

Ces barres comprennent des goupilles faisant saillie radialement et disposées de telle façon que la distance séparant deux goupilles d'une même barre

est supérieure à la longueur l .

Les goupilles elles-mêmes ont une longueur comprise entre les petits et grands diamètres des trous oblongs.

Selon un mode de réalisation particulier de l'invention, les plaques latérales sont fixées aux cornières par des vis sur un retour intérieur à 90° venu de pliage avec l'aile des cornières, côté face fermée, de façon que ces vis constituent les moyens de blocage des barres maintenues également par un retour intérieure à 90° venu de pliage avec l'aile de chaque cornière, du côté de la face ouverte.

Selon une autre caractéristique du container selon l'invention, la plaque de fond, les cornières opposées de part et d'autre des plaques latérales et ces plaques latérales forment des logements de stockage des barres inutilisées.

Le container selon l'invention comprend également à la partie supérieure de chaque cornière une platine rapportée prévue pour recevoir les pieds d'un container identique lorsque ceux-ci sont gerbés.

Des moyens support de documents et d'informations sont également prévus sur les plaques latérales.

L'invention est décrite ci-après selon un mode de réalisation particulier de l'invention, en regard des dessins annexés sur lesquels :

- la figure 1 représente une vue en perspective du container selon l'invention,
- la figure 2 représente une vue côté ouvert du container selon l'invention,
- la figure 3 représente une vue côté fermé du container selon l'invention,
- la figure 4 est une vue en coupe par un plan horizontal à mi-hauteur du container selon l'invention, et
- la figure 5 est une vue de détail du montage des barres entre les cornières transversalement à la face ouverte.

Sur la figure 1, le container de transport selon l'invention comprend un bâti 10 comportant des cornières 12, une plaque de fond 14 et une plaque de toit 16.

L'ensemble est monté sur des pieds 18 prévus pour reposer sur le sol. Ce container comprend en outre deux faces ouvertes 20 et deux faces fermées 22.

Les faces fermées comprennent chacune une plaque latérale 24, munie de logements 26, prévus pour recevoir les extrémités 28 de barres transversales 30.

Cette barre comprend en outre des moyens de liaison 32 qui seront détaillés ultérieurement.

Les différents éléments sont maintenant détaillés en regard des figures 2, 3, 4 et 5 afin de faire apparaître les différentes pièces constituant ce container et surtout leur agencement.

Ainsi, les cornières 12 comprennent deux ailes 34 du côté fermé et 36 du côté ouvert.

Ces ailes se prolongent respectivement par des

retours intérieurs 38 et 40 respectivement orientés vers l'intérieur, eux-mêmes suivis d'un prolongement 42 et 44 respectivement, disposés à 90° par rapport aux premiers retours 38 et 40.

Dans ce mode de réalisation la distance d séparant l'extrémité du premier retour intérieur 40 de l'aile ouverte 36 de l'extrémité du second retour 42 de l'aile fermée 34 est sensiblement identique au diamètre des barres.

Par ailleurs, sur le premier retour 38 de l'aile 34 du côté fermé, il est prévu des vis 46 qui assurent la liaison des plaques 24 du côté fermé 22 avec ces mêmes cornières.

La longueur des vis 46 est telle que le corps de vis se prolonge au moins jusqu'au droit du second retour 44 de l'aile 36 du côté ouvert.

Sur la figure 5, on a représenté une barre 30 en position transversale par rapport à la face ouverte 20 ainsi que cela sera expliqué ultérieurement.

La plaque de fond 14 est une plaque métallique dont la résistance mécanique est prévue pour reprendre les efforts dus à la charge introduite dans le container et elle sera munie, de façon connue, de renforts adéquats.

Les pieds 18 sont également rapportés sur cette plaque 14 ainsi que les cornières dans les angles de cette plaque.

La plaque de toit 16 est fixée sur les quatre cornières et elle est munie dans chaque angle de plaques rapportées 48, prévues en tôle pliée, de forte résistance mécanique.

Dans la partie centrale de cette plaque de toit, il est prévu un élément 50 en bois de type contreplaqué qui a simplement comme rôle de venir obturer la partie centrale de la plaque de toit 16.

Les plaques latérales 24, mieux représentées sur la les figures 3 et 4 sont réalisées en métal et elles comprennent des trous 52, régulièrement répartis sur toute la hauteur et toute la largeur de la plaque.

Dans la partie centrale, une nervure 54 permet de raidir l'ensemble de la plaque tandis que sur les bords latéraux, un pliage permet également de réaliser une nervure de renfort 56.

Cette nervure permet également de disposer le plan de cette plaque 24 en retrait vers l'intérieur du container de telle sorte que la distance l d'une plaque 24 à la plaque 24 opposée soit inférieure à la longueur L d'une barre qui correspond sensiblement à la distance séparant les faces intérieures des ailes 34 des côtés fermés des cornières 12.

Les trous 52 sont des trous oblongs dont le grand diamètre est orienté suivant la verticale. chaque barre 30 comprend à ses extrémités des goupilles 58, faisant saillie radialement par rapport à la barre et disposées aux extrémités de celles-ci de telle sorte que la distance séparant deux goupilles 58 d'une même barre soit comprise entre la distance l séparant deux plaques 24 munies de trous et L la lon-

gueur de la barre.

Sur la figure 4 on a représenté un vêtement 60 sur cintre suspendu à l'une des barres 30.

L'utilisation d'un tel container est décrite ci-après.

Les barres 30 sont stockées ainsi que cela est représenté sur les figures 1 et 4, entre les ailes 36 des cornières 12 du côté face ouverte et elles sont maintenues dans cet espace formant logement de stockage par les retours 40 et 44.

Lorsque ce container est utilisé pour le transport de paquets, les barres 30 sont extraites de leur logement de stockage, et quelques unes d'entre elles sont disposées en travers de la face ouverte, ainsi que cela est montré sur la figure 2, par inclinaison de la barre 30, puis remise à l'horizontale suivant le mouvement de la flèche.

La barre vient alors en appui sur les vis 46 et plus particulièrement sur les corps de vis qui se prolongent à l'intérieur des cornières 12 et ces barres sont maintenues dans le prolongement 42 du retour d'aile 38, de l'aile 34 du côté fermé, et par le prolongement 44 du retour d'aile 40 de l'aile 36 côté ouvert.

La barre est en appui sur deux corps de vis 46 et bloquée en mouvement si bien qu'elle assure le blocage des paquets disposés dans le container sur l'une des faces ouvertes.

Le container est ensuite chargé de l'ensemble des paquets qu'il doit contenir puis la même opération avec les barres est renouvelée sur l'autre face ouverte de façon à les condamner et éviter tout déplacement des paquets hors du container par les faces ouvertes.

Les plaques 24 évitent tout mouvement des paquets transversalement.

Si le container doit être utilisé pour le transport de vêtements sur cintre, les barres 30 sont introduites entre les deux plaques 24 d'un même container transversalement et dans ce but, ainsi que cela est représenté sur la figure 2, la barre 30 est introduite à travers un trou 52 choisi en fonction du type de vêtements à supporter, longueur, largeur, épaisseur.

La barre 30 est introduite à travers ce trou 52 jusqu'à faire dépasser la goupille 58 à l'extérieur de la plaque, puis la barre 30, en suivant la flèche représentée sur cette figure 2 est déplacée en translation jusqu'à faire buter la première goupille 58 contre l'extérieur de la plaque 24 correspondante et à faire passer l'autre goupille 58 de l'autre extrémité à travers le trou 52 en vis à vis du premier trou 52.

La barre est donc horizontale et les deux goupilles 58 bloquent tout mouvement de cette barre en translation.

En effet, les goupilles 58 sont extérieures aux deux plaques 24 et évitent tout mouvement de la barre.

La barre étant chargée, les déplacements vers le haut sont impossibles.

Les vêtements sur cintre sont suspendus aux différentes barres, à différentes hauteurs, jusqu'à compléter la totalité du container et des barres 30 peuvent être disposées en travers des faces ouvertes, comme pour les colis, afin d'éviter tout balancement des vêtements à l'extérieur des containers.

On constate que les barres, du fait du positionnement des plaques 24 à une distance l'une de l'autre, ne débordent pas des dimensions hors tout du container, ce qui permet de disposer ces containers par juxtaposition sans aucun risque d'accrochage.

Le déplacement de ces containers au moyen de chariots à fourches est facilité par le montage sur pieds, et les plaques de renfort 48 permettent de gerber les containers les uns sur les autres lors de stockages ou de déplacement, car les pieds 18 sont prévus pour coopérer avec les plaques de renfort 48 disposées sur les plaques de toit 16.

Selon une variante de l'invention, il est possible de disposer de moyens support de documents sur les plaques latérales, grâce à la multitude de trous qui est prévue, afin d'y placer les documents administratifs ou les étiquettes de liaison et de reconnaissance des différents containers.

On constate également que ces containers peuvent être fabriqués sans plaque latérale ni barre et utilisés de façon connue comme simple container à paquets et en fonction des développements ou des marchés, il suffit alors de faire réaliser des plaques qui sont boulonnées sur les cornières prévues à cet effet, plus des jeux de barres.

Ainsi, il est possible d'adapter la flotte de containers en fonction des marchés moyennant des investissements faibles et des temps de montage très courts.

Le container selon l'invention présente une souplesse très importante dans son utilisation ce qui le rend attractif pour les transports modernes.

De façon à améliorer les capacités de chargement les barres (30) peuvent être à section ovale, ce qui augmente l'inertie en assurant une meilleure reprise des efforts verticaux.

Ceci est important, vus les mouvements verticaux générés par le revêtement routier et le poids important de certains vêtements.

Aussi, le container est adapté à des transports de vêtements lourds, ce qui contribue à un remplissage optimum de ces containers.

Revendications

1. Container de transport comprenant un bâti (10) sur pieds (18) avec quatre cornières (12) formant des montants sur lesquels sont fixées une plaque de fond (14) et une plaque de toit (16) caractérisé en ce qu'il comprend deux faces fermées (22) comportant chacune une plaque latérale (24) mu-

nie de logements (52) prévus pour recevoir les extrémités de barres (30) support, amovibles, des moyens de liaison (58) étant prévus entre les barres support et les plaques.

2. Container de transport selon la revendication 2, caractérisé en ce que les cornières (12) comprennent des moyens de blocage des barres (30) transversalement aux faces ouvertes (20).

3. Container de transport selon la revendication 1 ou 2, caractérisé en ce que les barres (30) ont une longueur L égale à la distance séparant l'intérieur des ailes (34 ou 36) de deux cornières (12) en vis à vis.

4. Container de transport selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que les plaques latérales (24) comprennent des trous oblongs (52) constituant les logements prévus pour recevoir des barres support et ces plaques sont disposées à une distance l , l'une de l'autre, qui est inférieure à la longueur L des barres.

5. Container de transport selon la revendication 3 ou 4, caractérisé en ce que les barres (30) comprennent des goupilles (58) constituant les moyens de liaison des barres support avec les plaques, ces goupilles faisant saillie radialement et étant disposées telles que la distance séparant deux goupilles d'une même barre est supérieure à l .

6. Container de transport selon la revendication 5, caractérisé en ce que les goupilles ont une longueur comprise entre les petit et les grand diamètres des trous oblongs.

7. Container de transport selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que les plaques latérales (24) sont fixées aux cornières (12) par des vis (46) sur un retour intérieur (38) orienté à 90° et prolongeant l'aile (34) du côté de la face fermée de façon que ces vis (36) constituent les moyens de blocage des barres en coopération avec un retour intérieur à 90° (40) prolongeant l'aile (36) des cornières (12), du côté de la face ouverte (20).

8. Container de transport selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que la plaque de fond (14), les cornières (12) opposées de part et d'autre des plaques latérales (24) et cette même plaque latérale constitue des logements de stockage des barres non utilisées.

9. Container selon l'une quelconque des revendica-

tions précédentes, caractérisé en ce que chaque cornière (12) comprend à sa partie supérieure une platine (48) de réception des pieds (18) d'un container identique gerbé sur le premier.

10. Container selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce qu'il comprend des moyens support de documents et d'informations prévus sur les plaques latérales (24).

5

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

5

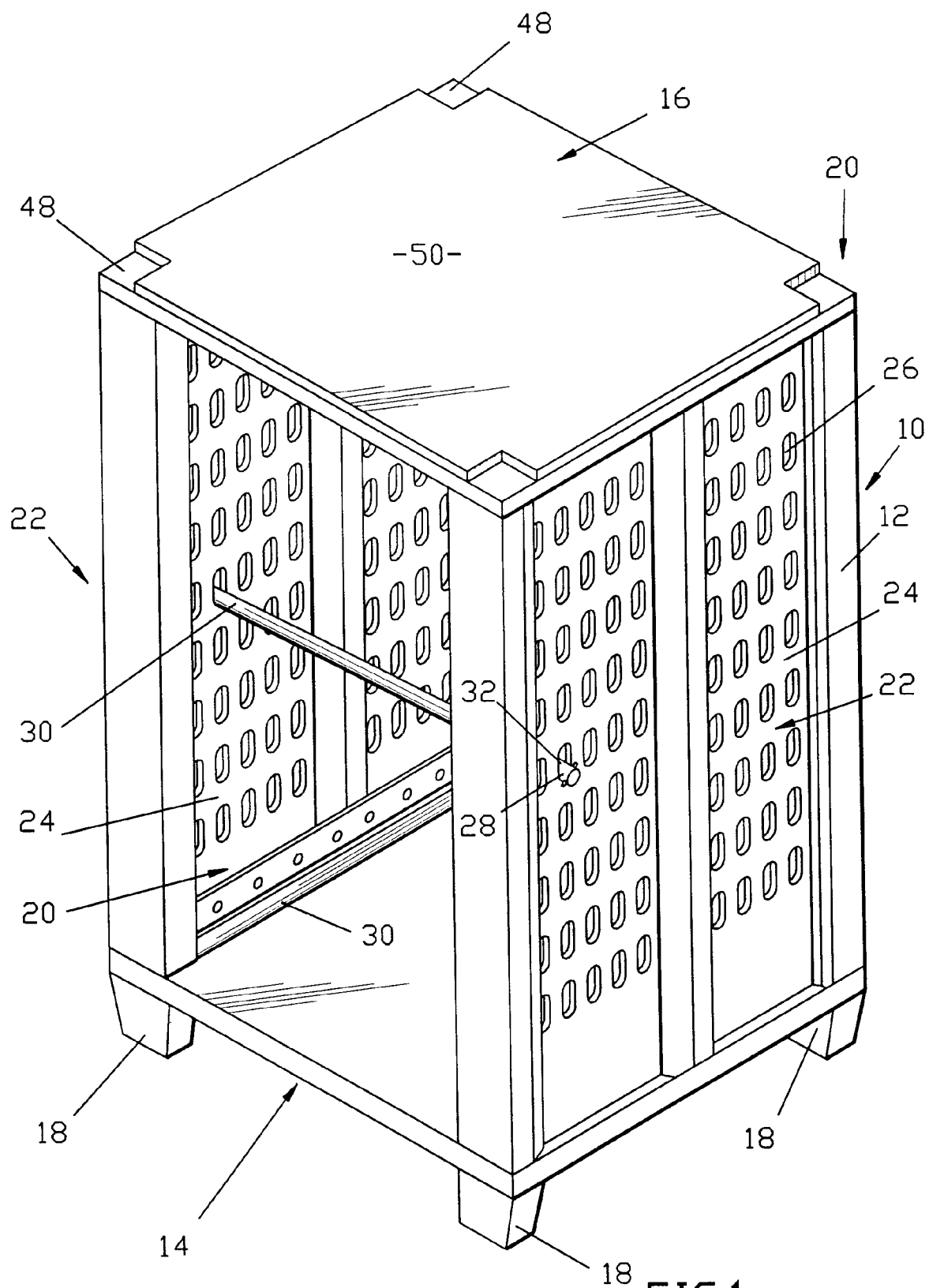


FIG.1

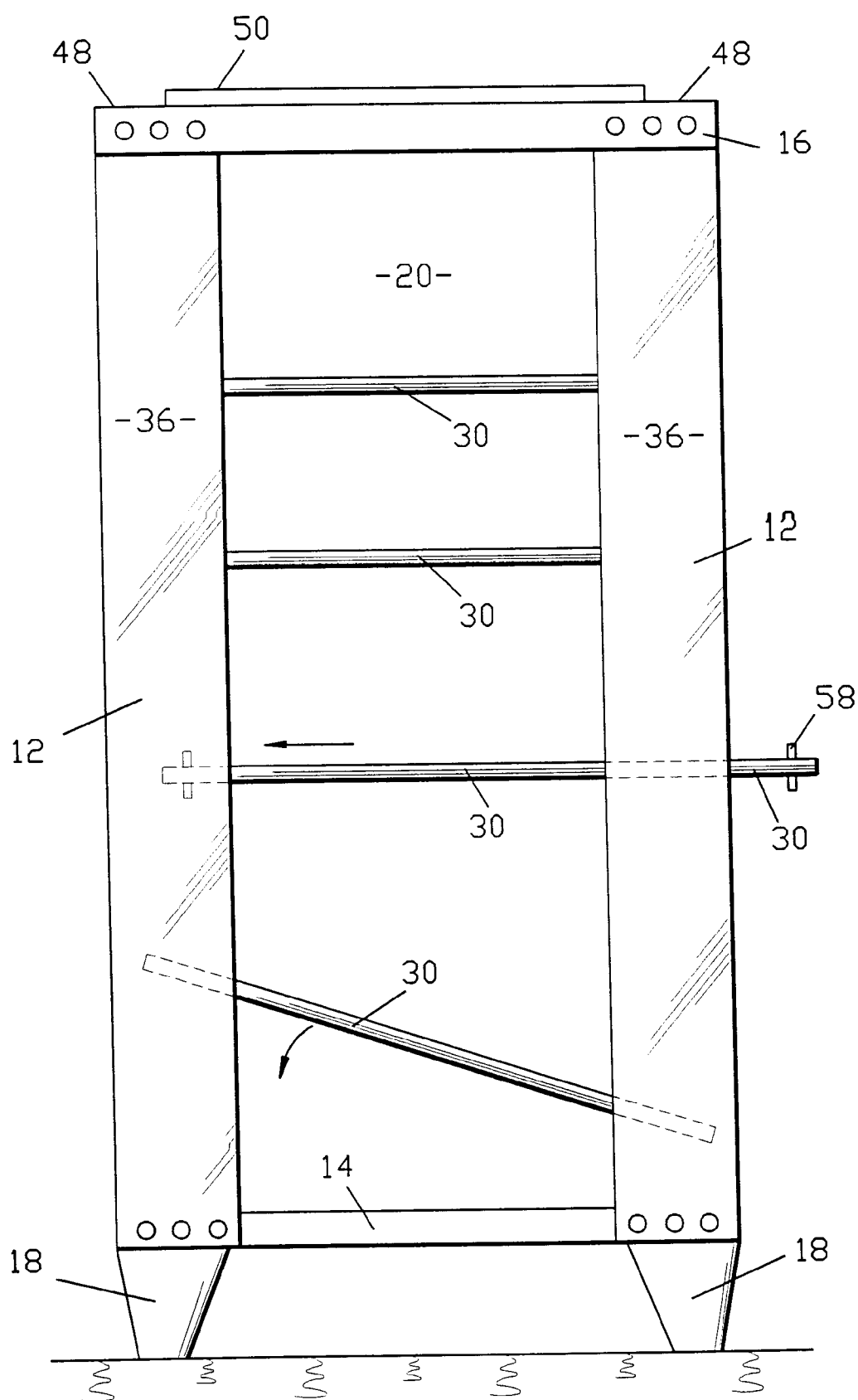


FIG.2

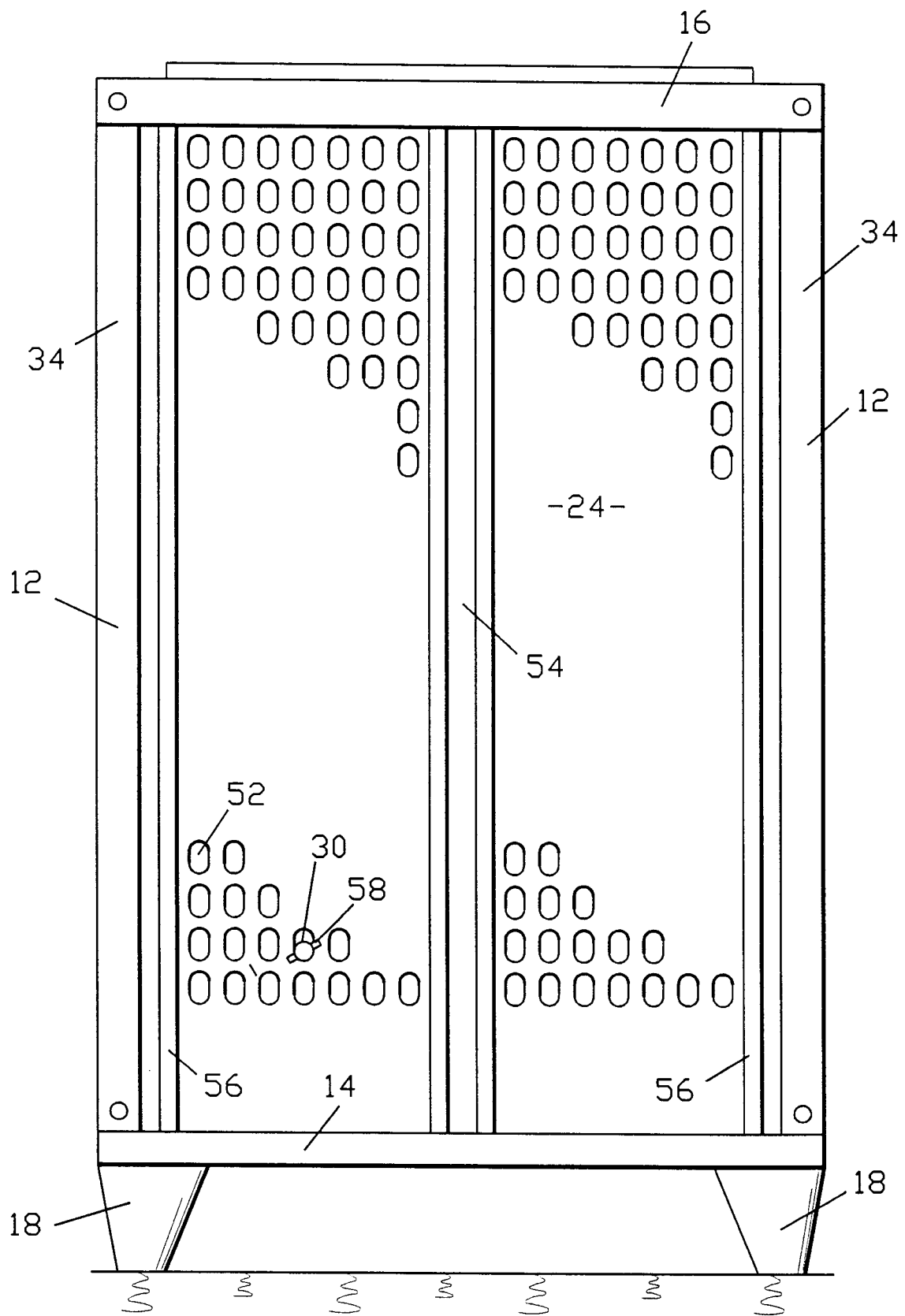


FIG. 3

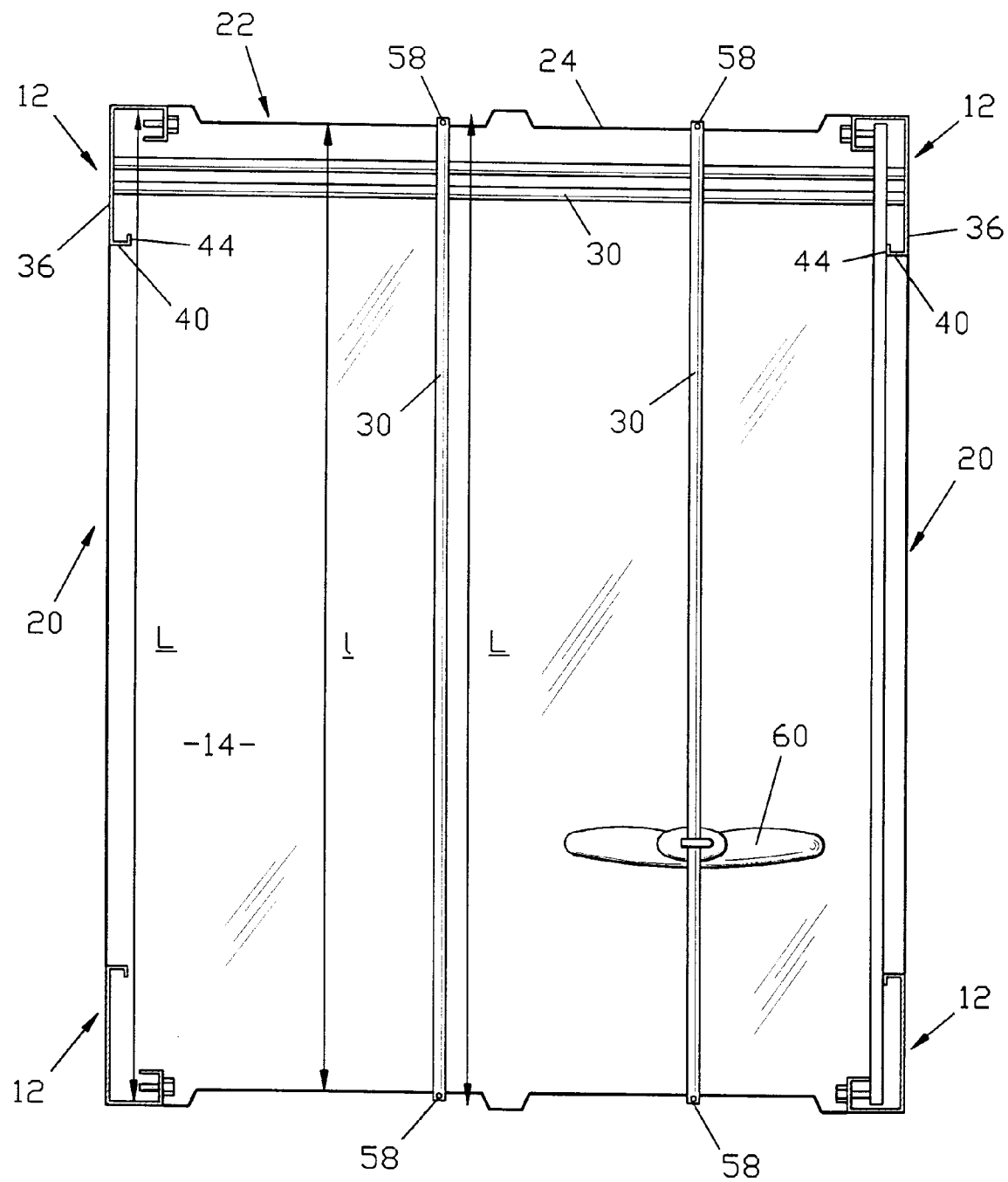


FIG.4

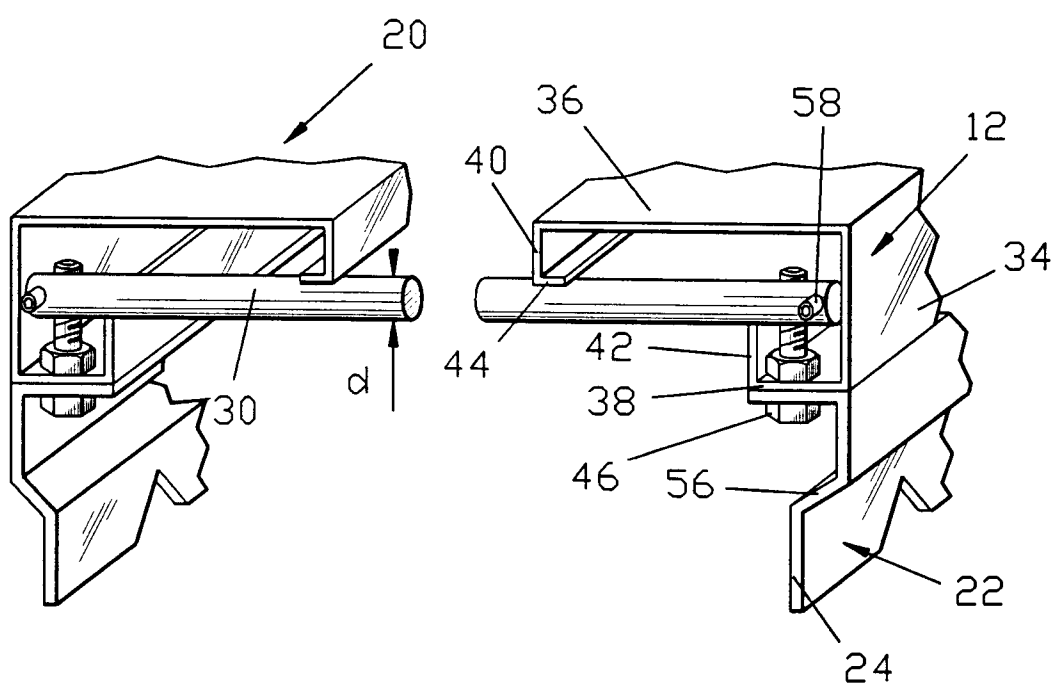


FIG.5



Office européen
des brevets

RAPPORT DE RECHERCHE EUROPEENNE

Numero de la demande
EP 94 40 0480

DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS			
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes	Revendication concernée	CLASSEMENT DE LA DEMANDE (Int.Cl.5)
A	EP-A-0 353 135 (DROGUET) * le document en entier *	1	B65D85/18
A	GB-A-2 156 313 (COMPATENT) * abrégé; figure 1 *	1,9	
A	US-A-2 846 080 (FREEMAN)		
			DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (Int.Cl.5)
			B65D A47F A47B
Le présent rapport a été établi pour toutes les revendications			
Lieu de la recherche LA HAYE		Date d'achèvement de la recherche 14 Juin 1994	Examineur Leong, C
CATEGORIE DES DOCUMENTS CITES		T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet antérieur, mais publié à la date de dépôt ou après cette date D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons & : membre de la même famille, document correspondant	
X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : arrière-plan technologique O : divulgation non-écrite P : document intercalaire			

EPO FORM 1503 (03.82) (P04C02)