

(12)

DEMANDE DE BREVET EUROPEEN

(21) Numéro de dépôt: **87202449.2**

(51) Int. Cl.: **A63B 55/00**, **A63B 55/08**

(22) Date de dépôt: **08.12.87**

(30) Priorité: **15.12.86 FR 8617628**

(43) Date de publication de la demande:
20.07.88 Bulletin 88/29

(94) Etats contractants désignés:
AT BE CH DE ES FR GB GR IT LI LU NL SE

(71) Demandeur: **Catalo, Irénée**
4 avenue de l'Egalité
F-81300 Graulhet(FR)

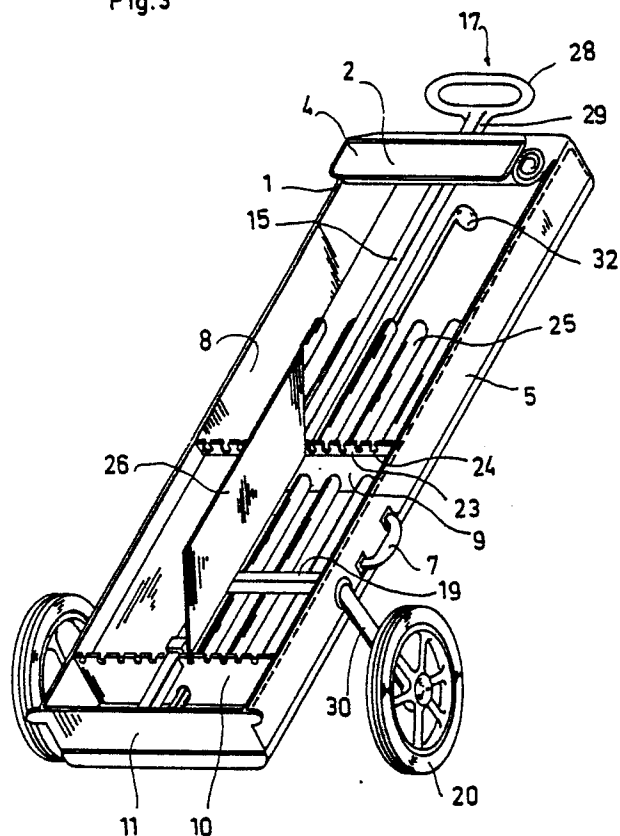
(72) Inventeur: **Catalo, Irénée**
4 avenue de l'Egalité
F-81300 Graulhet(FR)

(74) Mandataire: **Barre, Philippe**
Cabinet Barre-Gatti-Laforgue 95 rue des
Amidonniérs
F-31069 Toulouse Cédex(FR)

(54) **Mallette pour le rangement d'un équipement de golf, convertible en un chariot de golf.**

(57) L'invention concerne une mallette pour le rangement d'un équipement de golf, du type convertible en un chariot pour le transport dudit équipement sur un terrain de golf. Cette mallette comporte un habillage délimitant un volume parallélépipédique rectangle et doté de moyens d'ouverture permettant de dégager sa grande face supérieure (1) et sa petite face d'extrémité haute (2), et deux parois transversales internes (9, 10) dotées d'organes de support et de maintien (23, 24, 25) adaptés pour porter les clubs dans deux plans parallèles aux grandes faces. Le maintien rigide de l'habillage est assuré par une structure de renfort interne (8) liée aux parois internes (9, 10). Cette mallette comprend également un montant longitudinal (15) fixé sur les parois internes (9, 10) et doté vers son extrémité haute de moyens de fixation amovible d'un organe de préhension et de manoeuvre (17), et un essieu (19) transversal fixé sur le montant (15) et doté de moyens de fixation amovible de deux roues (20).

Fig. 3



MALLETTE POUR LE RANGEMENT D'UN EQUIPEMENT DE GOLF, CONVERTIBLE EN UN CHARIOT DE GOLF

L'invention concerne une mallette pour le rangement d'un équipement de golf, du type convertible en un chariot pour le transport de cet équipement sur un terrain de golf.

Les clubs de golf sont traditionnellement rangés dans des sacs destinés à être transportés sur un chariot lors d'un parcours sur un terrain de golf. Ces chariots sont de conception très simple et comprennent principalement un montant tubulaire portant une poignée vers une de ses extrémités et monté sur deux bras obliques porteurs chacun d'une roue. Sur ce montant sont, en outre, assujettis des organes de support destinés à assurer le maintien du sac. Malgré leur simplicité, ces chariots présentent toutefois plusieurs inconvénients. En premier lieu, le poids de ce chariot vient s'ajouter au poids du sac renfermant les clubs. Bien que ces deux éléments soient chacun d'un poids relativement faible, leur addition forme un ensemble relativement lourd à tracter si l'on considère qu'un parcours de golf demande plusieurs kilomètres de marche. De plus, de par leur conception, ces chariots sont relativement encombrants et posent donc d'énormes problèmes de rangement et de transport. Enfin, le dernier inconvénient vient du fait que les clubs sont rangés, en vrac, dans un sac. En effet, le choix d'un club nécessite de chercher, parmi l'enchevêtrement des têtes, celui choisi, puis de retirer longitudinalement ce club désiré sur toute sa longueur.

Pour pallier ces inconvénients, plusieurs solutions ont été proposées, visant à résoudre tel ou tel problème.

Une solution permettant de résoudre le problème de l'encombrement, et donc du rangement des chariots, a consisté à réaliser des chariots partiellement démontables ou pliables, de façon à permettre leur transport, notamment dans un coffre de voiture. Toutefois, l'adjonction d'organes mécaniques permettant le repliage va à l'encontre des qualités premières des chariots traditionnels, à savoir leur légèreté et leur simplicité. De plus, les clubs sont toujours rangés dans un sac destiné à être fixé sur ces chariots.

Une autre solution, telle que décrite dans le brevet US 3.164.393, a consisté à prévoir un dispositif porteclubs apte à être fixé sur un chariot classique. Ce dispositif porte-clubs amovible comprend des organes d'encliquetage permettant de disposer les clubs "fer" parallèlement les uns par rapport aux autres et des éléments tubulaires s'étendant parallèlement les uns par rapport aux autres, destinés à loger les clubs-bois. Ce dispositif porte-club permet de sélectionner très rapidement

le club désiré. Toutefois, étant destiné à être fixé sur un chariot, il ne résoud pas les problèmes découlant de l'utilisation de celui-ci. De plus, les organes de support des clubs fer sont agencés de façon que ces clubs soient rangés avec leur tête dressée vers le haut, c'est-à-dire dans la position inverse de celle qu'ils ont tendance à prendre naturellement lors de leur rangement. De ce fait, le dispositif porte-clubs doit être obligatoirement doté d'organes de maintien destinés à éviter aux clubs d'échapper lors de la traction du chariot.

La suppression du sac a également conduit à la réalisation de valises de rangement d'un équipement de golf, convertibles en chariot pour le transport de cet équipement sur un terrain de golf. Le but visé par ces inventions est de permettre un transport aisé de l'équipement de golf dans une valise convertible, au moyen de quelques opérations simples, en un chariot dans lequel les clubs sont séparés les uns des autres et facilement sélectionnables. Toutefois, aucune des solutions proposées ne permet d'allier les qualités principales recherchées : légèreté, équilibrage du poids transporté par rapport à l'axe des roues, retrait facile des clubs et stabilité automatique du chariot dans sa position de repos.

Un premier type de valise, tel que décrit dans les brevets français n° 1.292.249 et US 4.017.091 consiste en une caisse rigide dotée de logements longitudinaux débouchant au niveau de la face d'extrémité haute de ces valises et dans lesquels les clubs peuvent être engagés. Un dispositif de fixation amovible permet de monter deux roues au niveau de la face d'extrémité basse de la valise. Les inconvénients d'un tel chariot sont de trois types : en premier lieu, les clubs sont insérés dans des logements longitudinaux qui obligent à les dégager sur toute leur longueur pour les extraire de ce chariot. De plus, du fait de cette disposition des clubs, la tête en haut côté poignée, le centre de gravité de la charge se trouve situé à proximité de cette poignée. Ceci conduit à une répartition très défavorable des charges, car l'utilisateur supporte une grande partie du poids lors de la traction du chariot. Il s'ensuit une fatigue inacceptable pour un golfeur qui doit être en possession de tous ses moyens physiques durant la totalité du parcours. Enfin, il est nécessaire de prévoir une béquille actionnée manuellement en vue de disposer le chariot, soit dans sa position tractée, soit dans sa position de repos.

Un autre type de valise, tel que décrit dans les brevets DE 2.939.150, GB 2.096.546 et US-A-2.590.178 permet de résoudre les deux derniers

inconvenients ci-dessus évoqués. En effet, les moyens de fixation des roues permettent de positionner celles-ci dans une position intermédiaire entre les deux faces d'extrémité de la valise. Cette amélioration permet d'obtenir un meilleur équilibre des masses et, par conséquent, de soulager le golfeur lors de la traction du chariot. Toutefois, les têtes des clubs sont toujours positionnées côté poignée, ce qui conduit à l'inconvénient précité et ce qui oblige à positionner les roues relativement près de cette poignée, de façon à obtenir un équilibre convenable des charges. Par conséquent, les bras-supports sont obligatoirement assez longs et encombrants pour éviter que la base de la valise ne rentre en contact avec le sol lors de la traction du chariot.

Un dernier type de valise, tel que décrit dans le brevet US 3.738.677 permet quant à lui de dégager la face supérieure du chariot de façon à permettre un retrait rapide de clubs encliquetés sur des organes de maintien permettant de les disposer parallèlement à cette face supérieure. A cet effet, cette valise comporte deux compartiments, haut et bas, articulés autour d'un axe de rotation, de façon à pouvoir pivoter entre deux positions : une position fermée où ils forment une valise de transport de l'équipement de golf et une position ouverte où ces compartiments sont rabattus l'un contre l'autre, permettant un accès direct aux clubs. Dans cette position ouverte, les roues sont alors montées au niveau de la face d'extrémité basse d'un des compartiments. La solution proposée pour permettre un accès facile aux clubs se fait donc au détriment de l'équilibre des charges du fait de la position des roues. Ce chariot reste donc très éprouvant à tracter, et ce malgré la disposition des clubs "fer" dont la tête est disposée à proximité des roues.

Aucun type de valise existant ne permet donc de satisfaire, en bloc, à toutes les exigences requises lors de la conception d'un chariot de golf. De plus, il est à noter que toutes ces valises convertibles présentent un poids au moins égal et souvent supérieur au poids d'un ensemble sac-chariot et sont, de par ce poids et leurs dimensions, beaucoup moins maniables qu'un chariot classique.

La présente invention se propose de fournir une valise de rangement convertible en un chariot de golf palliant tous les inconvenients énoncés ci-dessus.

A cet effet, la présente invention se propose de fournir une mallette de dimensions relativement réduites, convertible en un chariot de golf très léger et maniable grâce à l'adjonction de roues positionnées de façon à équilibrer le poids des clubs.

Un autre objectif est d'autoriser un accès direct

aux clubs sans avoir à retirer ceux-ci sur toute leur longueur.

Un autre objectif est de fournir un chariot apte à amortir les chocs, en particulier lors de son utilisation en terrain accidenté.

(Afin de simplifier la description, la mallette sera décrite dans une position inclinée correspondant à la position de traction ou de repos du chariot. Les termes "supérieur", "inférieur", "haut", "bas" sont donc utilisés par référence au plan de roulement de ce chariot).

La mallette visée par l'invention pour le rangement d'un équipement de golf est du type convertible en un chariot pour le transport dudit équipement sur un terrain de golf. Elle se caractérise en ce qu'elle comprend en combinaison :

(a) un habillage délimitant un volume parallélépipédique rectangle, de hauteur faible par rapport à sa longueur et à sa largeur et comportant :

. deux grandes faces opposées, supérieure et inférieure, dont l'une, supérieure, est dotée de moyens d'ouverture adaptés pour la dégager sur sa plus grande surface,

. deux petites faces d'extrémité opposées, dites haute et basse, dont l'une, haute, est dotée de moyens d'ouverture adaptés pour la dégager sur sa plus grande surface,

. deux faces latérales opposées dotées, en regard, chacune d'une lumière ménagée dans leur moitié inférieure,

(b) deux parois transversales internes s'étendant entre les faces latérales et disposées à une distance l'une de l'autre inférieure à la longueur d'un club, la paroi interne voisine de la face d'extrémité basse étant disposée à une distance de ladite face d'extrémité adaptée pour permettre le logement des têtes de clubs,

(c) des organes de support et de maintien adaptés pour disposer les clubs parallèlement les uns par rapport aux autres dans deux plans sensiblement parallèles aux grandes faces, lesdits organes de support comprenant :

. des encoches ménagées au niveau du bord supérieur des parois internes, et de formes adaptées pour permettre l'encliquetage de clubs, de façon que la tête desdits clubs soit logée dans le logement délimité par la paroi interne et la face d'extrémité basse,

. un ensemble d'éléments tubulaires portés par les parois internes et s'étendant parallèlement les uns par rapport aux autres à proximité de la face inférieure, lesdits éléments tubulaires étant de forme adaptée pour loger, chacun, un club,

(d) une structure de renfort interne adaptée pour assurer un maintien rigide de l'habillage selon une forme approximativement parallélépipédique rectangle, ladite structure étant liée aux parois internes,

(e) un montant longitudinal fixé sur les parois internes et s'étendant entre les faces d'extrémité, ledit montant étant doté, vers une extrémité située en regard de la face d'extrémité haute, de moyens de fixation amovible pour le montage rapide d'un organe de préhension et de manoeuvre,

(f) un essieu fixé sur un tronçon du montant situé entre les parois internes, de façon à s'étendre transversalement entre les lumières des faces latérales, ledit essieu étant constitué d'une traverse tubulaire dotée de moyens de fixation amovible pour le montage rapide, de part et d'autre de la mallette, de roues agencées de façon que la face d'extrémité basse soit située au-dessus du plan de roulement desdites roues dans une position inclinée de traction.

La combinaison de ces caractéristiques permet d'obtenir une mallette très légère, de dimensions réduites (disposition des clubs), convertible en un chariot très maniable du fait notamment de la position des roues qui permet d'équilibrer le poids des clubs. De plus, une fois la face supérieure ouverte, les clubs sont directement accessibles.

La rigidité de cette mallette est quant à elle assurée par une structure de renfort interne légère comprenant préférentiellement une ossature rigide s'étendant selon les côtés d'un parallélépipède rectangle, et fixée à proximité des angles des parois internes.

En outre, le montant est préférentiellement positionné dans le plan de symétrie longitudinal de la mallette. Les encoches et éléments tubulaires sont ainsi répartis symétriquement de part et d'autre de ce montant, de façon à assurer une bonne répartition transversale des charges.

Par ailleurs, des compartiments de rangement de petits équipements peuvent être avantageusement créés entre les parois internes en prévoyant, de part et d'autre du montant, un couvercle amovible parallèle à la face supérieure et porté par lesdites parois transversales sous les encoches de celles-ci.

D'autres caractéristiques et avantages de l'invention se dégageront de la description détaillée qui suit et de l'examen des dessins annexés qui en présentent, à titre d'exemple non limitatif, un mode de réalisation préférentiel. Sur ces dessins qui font partie intégrante de la présente description :

- la figure 1 est une vue en perspective éclatée d'une mallette, d'un organe de préhension et de manoeuvre, et de roues, conformes à l'invention,

- la figure 2 en est une vue en perspective, roues et organes de préhension et de manoeuvre montés, les faces supérieure et haute de la mallette étant dégagées,

- la figure 3 est une vue en perspective du chariot vide, un couvercle d'accès à un compartiment de rangement de petits équipements étant ouvert,

- la figure 4 en est une coupe longitudinale par un plan A-A,

- la figure 5 est une coupe transversale de l'extrémité de l'essieu,

- la figure 6 est une coupe transversale du chariot par un plan B-B,

- la figure 7 en est une coupe transversale par un plan C-C,

- les figures 8a à 8d sont des vues en perspective schématiques illustrant les différentes phases permettant la conversion de la mallette en un chariot de golf.

La mallette pour le rangement d'un équipement de golf représentée à la figure 1 est du type convertible en un chariot pour le transport de cet équipement sur un terrain de golf, tel que représenté aux figures 2 à 7.

Cette mallette comprend un habillage délimitant un volume parallélépipédique rectangle de hauteur faible par rapport à sa longueur et à sa hauteur. Ses dimensions sont de l'ordre de 1,15 m de long par 0,33 m de large et 0,12 m de haut. Cet habillage est constitué d'un matériau composite présentant une surface externe imperméabilisée et une surface interne en une structure alvéolée telle que de la mousse.

La grande face supérieure 1 et la face d'extrémité haute 2 sont dotées chacune de deux fermetures à glissières latérales telles que 3, permettant de les dégager sur leur plus grande surface. La face supérieure 1 peut être ainsi enroulée sur elle-même en direction de la face haute 2, celle-ci étant ensuite rabattue sur cette face supérieure enroulée. Ces deux faces sont finalement maintenues au moyen d'un système de boutons-pression 4 agencés pour coopérer dans cette position ouverte.

Les faces latérales 5 sont dotées, en regard, chacune d'une lumière 6 ménagée dans leur moitié inférieure.

Le maintien rigide de cet habillage selon sa forme parallélépipédique rectangle est assuré par une structure de renfort interne 8 constituée par une ossature en un matériau rigide. Cette ossature comporte trois faces pleines, en un matériau tel que du "plexiglass", s'étendant respectivement contre les faces latérales 5 et la face inférieure de la mallette. Elle est rigidifiée, en outre, par un cadre 14 transversal disposé au niveau de l'extrémité haute 2.

Une poignée externe 7 de manutention est disposée sur une des faces latérales 5, au voisinage du centre de gravité de la mallette lorsque celle-ci renferme les clubs. Cette poignée est fixée sur l'ossature de renfort 8 à travers l'habillage.

A l'intérieur de cette mallette sont disposés deux parois transversales 9, 10 internes s'étendant entre les faces latérales 5 et situées à une distance l'une de l'autre inférieure à la longueur d'un club. La paroi interne basse 10 est, en outre, positionnée à une distance de l'extrémité basse 11 de la mallette adaptée pour permettre le logement de la tête de clubs 12.

Chaque extrémité de ces parois internes 9, 10 présente un retour en équerre permettant de les coller contre la face en regard de l'ossature de renfort 8, en vue d'assurer l'indéformabilité de la mallette.

Une autre paroi de renfort 13 est également disposée au niveau de l'extrémité basse de la mallette : cette paroi de renfort 13 accolée à la face d'extrémité basse 11 est dotée, elle aussi, de retours en équerre aptes à être collées sur la structure interne 8.

Un montant tubulaire 15 est, en outre, fixé sur les parois internes transversales 9, 10. Ce montant 15 s'étend longitudinalement entre les faces d'extrémité 2, 11, dans le plan de symétrie longitudinal de la mallette. Il est fixé, d'une part, comme précité, sur chacune des parois internes 9, 10, au moyen de pattes de fixation 16 et, d'autre part, sur le cadre de renfort 14 disposé au niveau de l'extrémité haute de la mallette.

Vers son extrémité haute, ce montant est doté de moyens de fixation amovible pour le montage rapide d'un organe de préhension et de manoeuvre 17 ; ces moyens de fixation sont constitués, en l'exemple, de deux alésages ménagés, en regard, dans les parois supérieure et inférieure de ce montant 15 et adaptés pour loger une goupille 18.

Dans sa moitié de tronçon inférieure comprise entre les parois internes 9, 10, le montant 15 porte un essieu 19 constitué par une traverse tubulaire s'étendant entre les lumières 6 des faces latérales 5 de la mallette. Cet essieu 19 comporte, à chacune de ses extrémités, des moyens de fixation amovible pour le montage rapide d'une roue 20.

Ces moyens de fixation sont constitués d'un organe de suspension consistant en une membrure creuse 21 logée dans l'essieu 19 au niveau de chacune de ses extrémités, cette membrure étant maintenue au moyen de garnitures élastiques 22.

La mallette comprend également des organes de support et de maintien des clubs de golf, adaptés pour disposer les clubs "fer" 12 parallèlement les uns par rapport aux autres, au voisinage de la face supérieure 1 de cette mallette et les clubs "bois" 32 parallèlement les uns par rap-

port aux autres au voisinage de la face inférieure.

Les organes de support et de maintien des clubs "fer" 12 sont constitués de deux bandes 23 en un matériau semi-rigide, tel que du néoprène, fixées chacune sur le bord supérieur d'une paroi interne 9, 10 et dotées d'encoches 24 réparties symétriquement de part et d'autre du montant central 15 et permettant l'encliquetage des clubs.

Les clubs "fer" 12 sont donc maintenus dans ces encoches 24, la tête logée entre les faces d'extrémité 11 et paroi interne 10 basses, dans une disposition où ils sont directement accessibles depuis la face supérieure 1 de la mallette.

Les organes de support et de maintien des clubs "bois" 32 comprennent quant à eux des éléments tubulaires 25 s'étendant parallèlement à la face inférieure de la mallette, au voisinage de cette dernière. Ces éléments sont au nombre de cinq, l'un d'eux étant positionné à l'aplomb du montant central 15 et les quatre autres étant répartis symétriquement de part et d'autre de ce montant. Cette disposition permet une répartition symétrique des clubs "bois" 32 et ce, quel que soit leur nombre, pair ou impair. En outre, le nombre maximum de clubs "bois" utilisé étant généralement de quatre, le cinquième élément tubulaire peut servir pour loger un accessoire tel qu'un parapluie.

Ces éléments tubulaires 25 sont portés par les parois internes 9, 10 dotées à cet effet de lumières dans leur moitié inférieure. Ils s'étendent depuis la paroi interne basse 10 en direction de la face d'extrémité haute 2 de la mallette et permettent donc d'introduire les clubs "bois" 32 à partir de cette face d'extrémité 2, la tête orientée vers le haut.

Il est à noter que la structure de renfort interne 8, les parois internes 9, 10 et éventuellement les organes de support et de maintien 23, 24, 32 des clubs peuvent être également réalisés d'un seul tenant et en une seule opération par moulage ou injection d'un matériau plastique.

En dernier lieu, la mallette comprend deux compartiments de rangement de petits équipements fermés par des couvercles 26 amovibles disposés entre les parois internes 9, 10 de part et d'autre du montant central 15. Ces couvercles 26 sont portés par des équerres 27 fixées sur les parois internes 9, 10 sous les encoches 24 de ces dernières.

A la mallette sont associées deux roues 20 et un organe de préhension et de manoeuvre 17 destinés à être montés au moyen de manoeuvres simples en vue de transformer cette mallette en un chariot de golf.

L'organe de préhension et de manoeuvre 17 est destiné à être monté dans le prolongement du montant central 15 de façon à faire saillie par

rapport à la face d'extrémité haute 2 de la mallette. Cet organe 17 se compose d'une poignée 28 portée par un profilé 29 de section conjuguée de la section interne du montant central 15, de façon à pouvoir être emmanché dans ce dernier.

Ce profilé 29 est doté d'une lumière traversante disposée de façon à se trouver en regard des alésages ménagés vers l'extrémité haute du montant 15, dans la position emmanchée de cet élément 29. Le blocage de l'organe de préhension et de manoeuvre 17 est assuré par une goupille 18 venant se loger dans la lumière précitée.

En vue de démonter cet organe de préhension, on peut ainsi soit le séparer du montant central 15, soit repousser le profilé 29 à l'intérieur de ce montant 15 de façon que la poignée 28 ne fasse pas saillie par rapport à la face d'extrémité haute 2. Dans ce dernier cas, la goupille 18 peut en outre être remplacée par un pion rétractable venant se loger dans un alésage ménagé sur le montant 15 ou par tout moyen équivalent de blocage longitudinal du profilé 29 sur le montant 15.

Les roues 20 du chariot sont des roues basse pression présentant un faible appui au sol, ce qui permet de rouler sur toutes les zones d'un parcours sans laisser de traces sur le sol.

Chaque roue 20 est portée par un bras 30 s'étendant obliquement par rapport à l'axe de rotation de celle-ci. Ces bras 30 comportent une extrémité coudée 31 de section conjuguée de la section interne des membrures creuses 21 logées à l'extrémité de l'essieu 19 et agencées de façon à disposer les bras 30 dans un même plan, orthogonal à l'axe longitudinal du montant 15.

Chaque roue 20 est donc portée par l'intermédiaire d'un organe de suspension qui permet d'amortir les chocs subis par cette roue lors notamment de l'utilisation du chariot en terrain accidenté, facilitant et rendant ainsi moins pénible la traction de ce chariot.

Par ailleurs, la position longitudinale de l'essieu 19 et l'agencement des roues 20 sont étudiés de façon que la face d'extrémité basse 11 de la mallette soit située au-dessus du plan de roulement de ces roues pour une inclinaison entre la face inférieure de cette mallette et le plan de roulement sensiblement inférieure à 45 degrés.

Cette disposition, associée au fait que les clubs "fer" 12 sont disposés la tête en bas, permet d'obtenir les deux avantages suivants : d'une part, le chariot est stable dans sa position de repos et ne nécessite donc pas l'adjonction d'un organe d'appui tel qu'une béquille, d'autre part, dans sa position tractée, le centre de gravité de la charge se trouve sensiblement positionné au droit de l'essieu 19. L'effort supporté par l'utilisateur est donc très faible.

Les figures 8a à 8d illustrent les différentes

étapes permettant la conversion de la mallette en un chariot de golf.

Lors de son transport (figure 8a), la mallette présente de nombreux avantages du fait de ses dimensions réduites, de son faible poids (de l'ordre de 10 kg lorsqu'elle contient les clubs de golf) et de la position de la poignée de manutention 7 qui assure sa stabilité.

La conversion de cette mallette en un chariot de golf se fait très aisément au moyen de manoeuvres très simples :

- ouverture de la face supérieure 1 puis de la face d'extrémité haute 2 (figure 8b),
- montage des deux roues 20 et de l'organe de préhension et de manoeuvre 17 simplement emmanchés dans les membrures creuses 21 et à l'extrémité du montant central 15, sans interposition d'organes mécaniques (figure 8c). Il est à noter que les roues 20 et éventuellement l'organe de préhension et de manoeuvre 17 peuvent être rangés dans des poches prévues à cet effet du côté externe de la face inférieure de la mallette ou plus banalement dans un sac séparé de faibles dimensions.

Ces opérations permettent d'obtenir un chariot très léger et maniable dans lequel les clubs "fer" 12 sont directement accessibles depuis la face supérieure 1.

Revendications

1/ - Mallette pour le rangement d'un équipement de golf, du type convertible en un chariot pour le transport dudit équipement sur un terrain de golf, ladite mallette étant caractérisée en ce qu'elle comprend en combinaison :

(a) un habillage délimitant un volume parallélépipédique rectangle, de hauteur faible par rapport à sa longueur et à sa largeur et comportant :

- . deux grandes faces opposées, supérieure et inférieure, dont l'une (1), supérieure, est dotée de moyens d'ouverture (3) adaptés pour la dégager sur sa plus grande surface,
- . deux petites faces d'extrémité (2, 11) opposées, dites haute et basse, dont l'une (2), haute, est dotée de moyens d'ouverture (3) adaptés pour la dégager sur sa plus grande surface,
- . deux faces latérales (5) opposées dotées, en regard, chacune d'une lumière (6) ménagée dans leur moitié inférieure,

(b) deux parois transversales (9, 10) internes s'étendant entre les faces latérales (5) et disposées à une distance l'une de l'autre inférieure à la longueur d'un club, la paroi interne (10) voisine de

la face d'extrémité basse (11) étant disposée à une distance de ladite face d'extrémité adaptée pour permettre le logement des têtes de clubs (12),

(c) des organes de support et de maintien (23, 24, 25) adaptés pour disposer les clubs (12, 32) parallèlement les uns par rapport aux autres dans deux plans sensiblement parallèles aux grandes faces, lesdits organes de support comprenant :
 . des encoches (24) ménagées au niveau du bord supérieur des parois internes (9, 10), et de formes adaptées pour permettre d'encliquetage de clubs (12), de façon que la tête desdits clubs soit logée dans le logement délimité par la paroi interne (10) et la face d'extrémité basse (11),

. un ensemble d'éléments tubulaires (25) portés par les parois internes (9, 10) et s'étendant parallèlement les uns par rapport aux autres à proximité de la face inférieure, lesdits éléments tubulaires étant de forme adaptée pour loger, chacun, un club (32),

(d) une structure de renfort interne (8) adaptée pour assurer un maintien rigide de l'habillage selon une forme approximativement parallélépipédique rectangle, ladite structure étant liée aux parois internes (9, 10),

(e) un montant longitudinal (15) fixé sur les parois internes (9, 10) et s'étendant entre les faces d'extrémité (2, 11), ledit montant étant doté, vers une extrémité située en regard de la face d'extrémité haute (2), de moyens de fixation amovible pour le montage rapide d'un organe de préhension et de manoeuvre (17),

(f) un essieu (19) fixé sur un tronçon du montant (15) situé entre les parois internes (9, 10), de façon à s'étendre transversalement entre les lumières (6) des faces latérales (5), ledit essieu étant constitué d'une traverse tubulaire dotée de moyens (21, 22) de fixation amovible pour le montage rapide, de part et d'autre de la mallette, de roues (20) agencées de façon que la face d'extrémité basse (11) soit située au-dessus du plan de roulement desdites roues dans une position inclinée de traction.

2/ - Mallette selon la revendication 1, caractérisée en ce que la position longitudinale de l'essieu (19) sur le montant (15), et l'agencement des roues (20) sont adaptés de façon que la face d'extrémité basse (11) de ladite mallette soit située au-dessus du plan de roulement des roues (20) pour une inclinaison entre les grandes faces et ledit plan de roulement sensiblement inférieure à 45 degrés.

3/ - Mallette selon l'une des revendications 1 ou 2, dans laquelle le montant (15) est positionné dans le plan de symétrie longitudinal de ladite mallette, les encoches (24) et éléments tubulaires (25) étant répartis symétriquement de part et d'autre dudit montant (15).

4/ - Mallette selon la revendication 3, comprenant un élément tubulaire (25) supplémentaire disposé à l'aplomb du montant (15).

5/ - Mallette selon l'une des revendications précédentes, caractérisée en ce que la structure de renfort interne (8) comprend une ossature rigide s'étendant selon les côtés d'un parallépipède rectangle et fixée à proximité des angles des parois internes (9, 10).

6/ - Mallette selon la revendications 5, caractérisée en ce qu'elle comprend une paroi transversale (13) de renfort accolée à la face d'extrémité basse (11) et liée à la structure de renfort interne (8),

7/ - Mallette selon l'une des revendications 3 à 6, caractérisée en ce qu'elle comprend de part et d'autre du montant (15), un couvercle (26) amovible, parallèle aux grandes faces et porté par les parois transversales internes (9, 10) sous les encoches (24) de ces dernières, de façon à délimiter un compartiment de rangement de petits équipements entre lesdites parois internes.

8/ - Mallette selon l'une des revendications précédentes, dans laquelle :

- les moyens de fixation amovible de chaque roue comprennent un organe de suspension constitué d'une membrure creuse (21) logée au niveau d'une des extrémités de l'essieu (19) et maintenue dans celle-ci au moyen de garnitures élastiques (22),

- chaque roue (20) est portée par un bras (30) doté d'une extrémité coudée (31) de section conjuguée de la section interne de la membrure (21).

9/ - Mallette selon l'une des revendication 8, dans laquelle les bras (30) des roues (20) s'étendent obliquement par rapport à l'axe de rotation desdites roues, les moyens de fixation amovible (21, 22) et l'extrémité coudée (31) des bras étant agencés pour disposer lesdits bras dans un même plan orthogonal à l'axe longitudinal du montant (15).

10/ - Mallette selon l'une des revendications précédentes, caractérisée en ce que l'habillage comporte une surface externe en matière imperméabilisée et une surface interne présentant une structure alvéolée.

11/ - Mallette selon l'une des revendications précédentes, comprenant une poignée de manutention (7) disposée sur une des faces latérales (5), au voisinage du centre de gravité de ladite mallette lorsque celle-ci renferme les clubs, ladite poignée étant fixée sur l'ossature de renfort (8) à travers l'habillage.

12/ - Mallette selon l'une des revendications précédentes, caractérisée en ce que :

- les moyens d'ouverture de la grande face supérieure (1) et de la face d'extrémité haute (2) sont constitués de fermetures à glissières (3) disposées latéralement sur lesdites faces de façon à

permettre :

. d'enrouler la face supérieure (1) en direction de la face haute (2),

. de rabattre la face haute (2) sur la face supérieure (1), dans la position enroulée de celle-ci,

- lesdites faces supérieure et haute sont dotées d'un système de boutons-pression (4) agencés de façon à coopérer dans la position ouverte de ces faces.

5

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

8

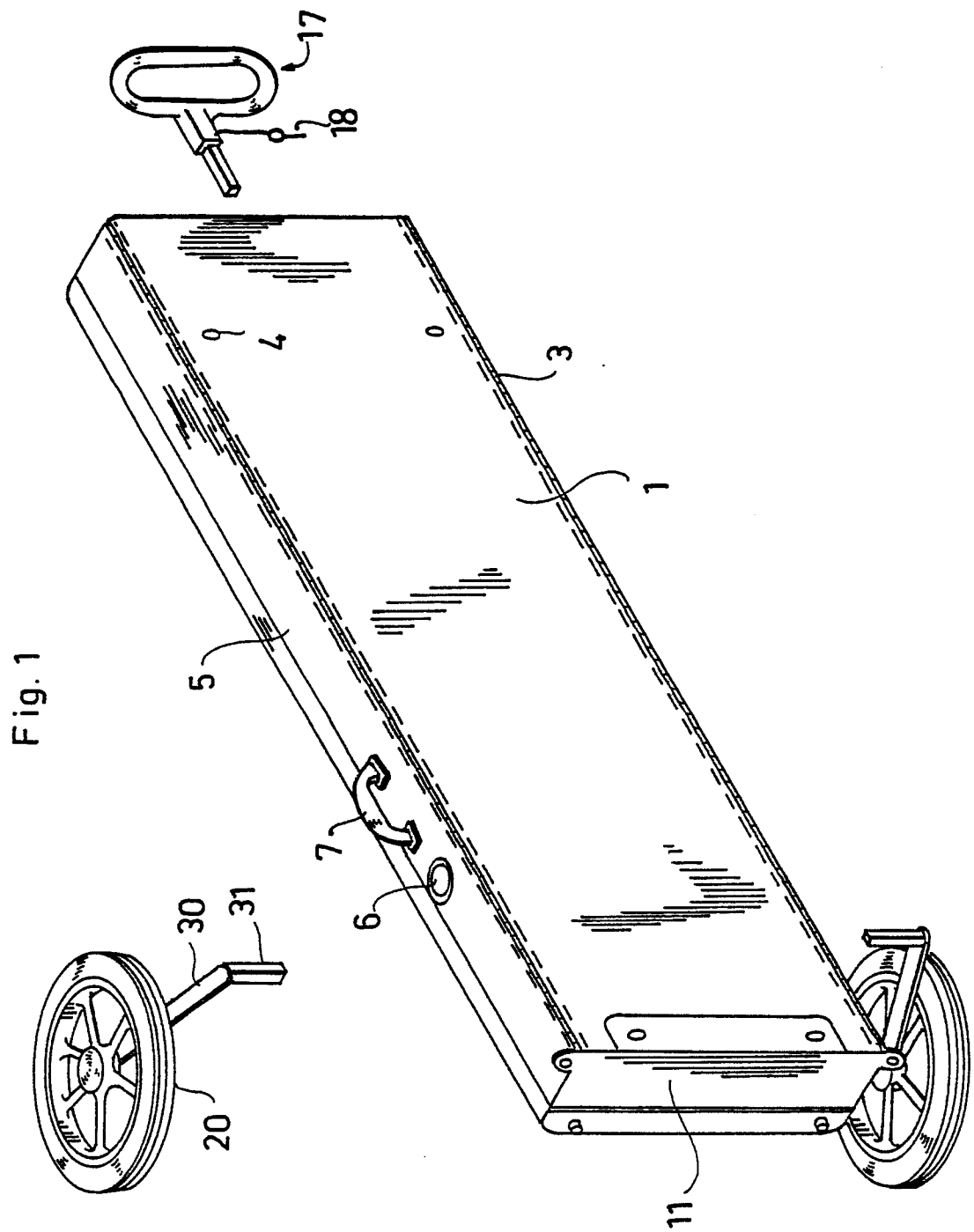


Fig. 2

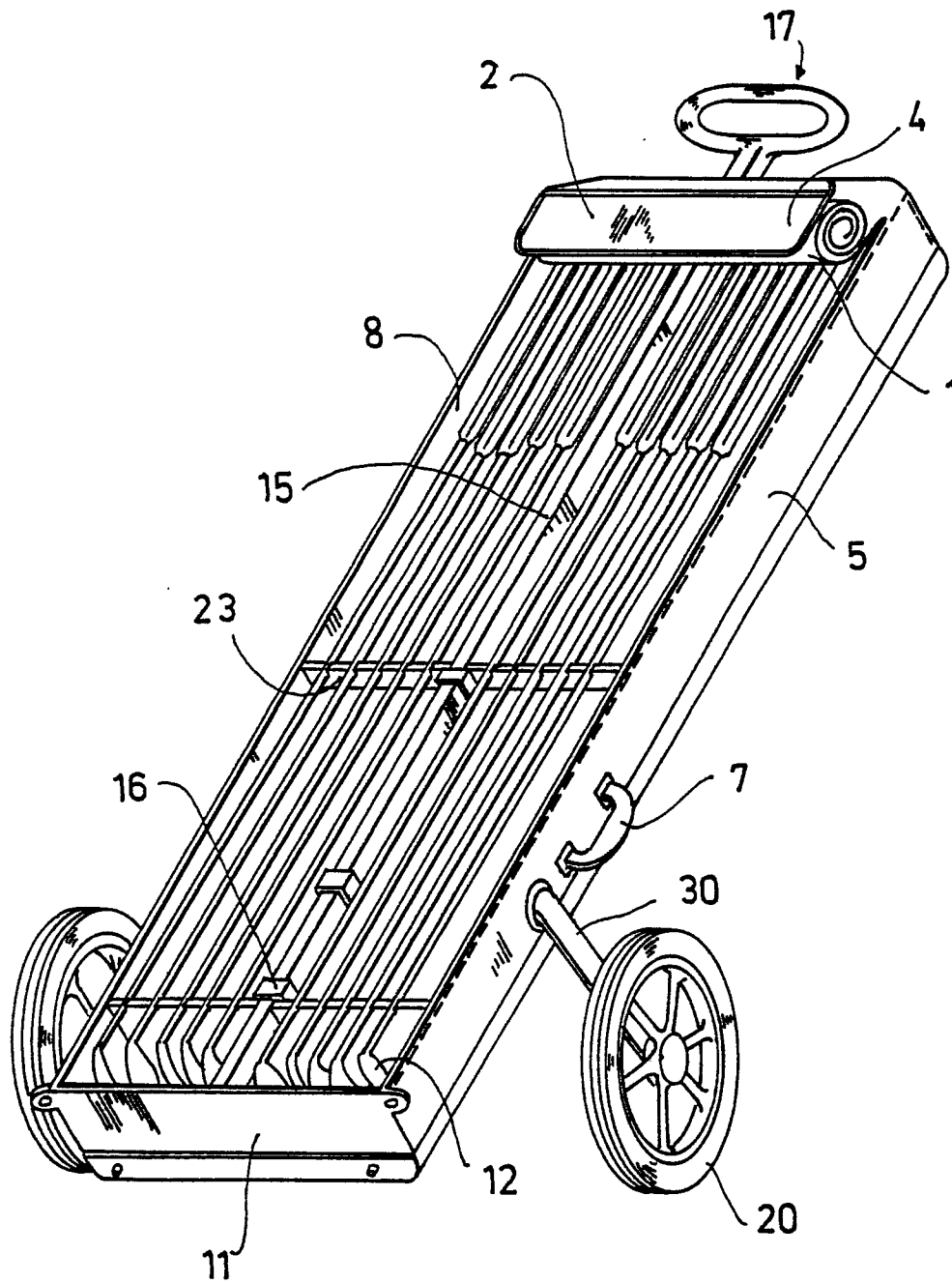
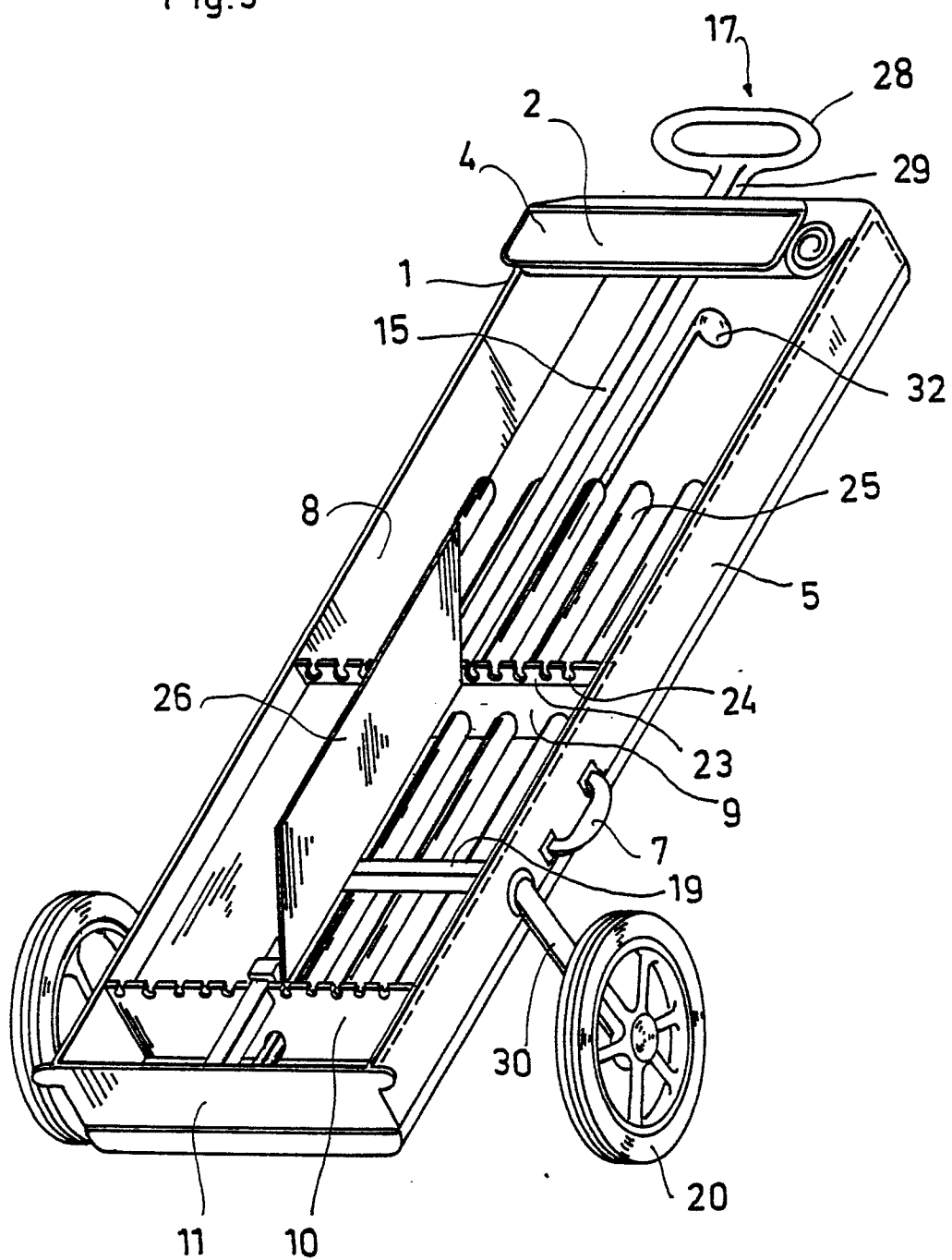


Fig.3



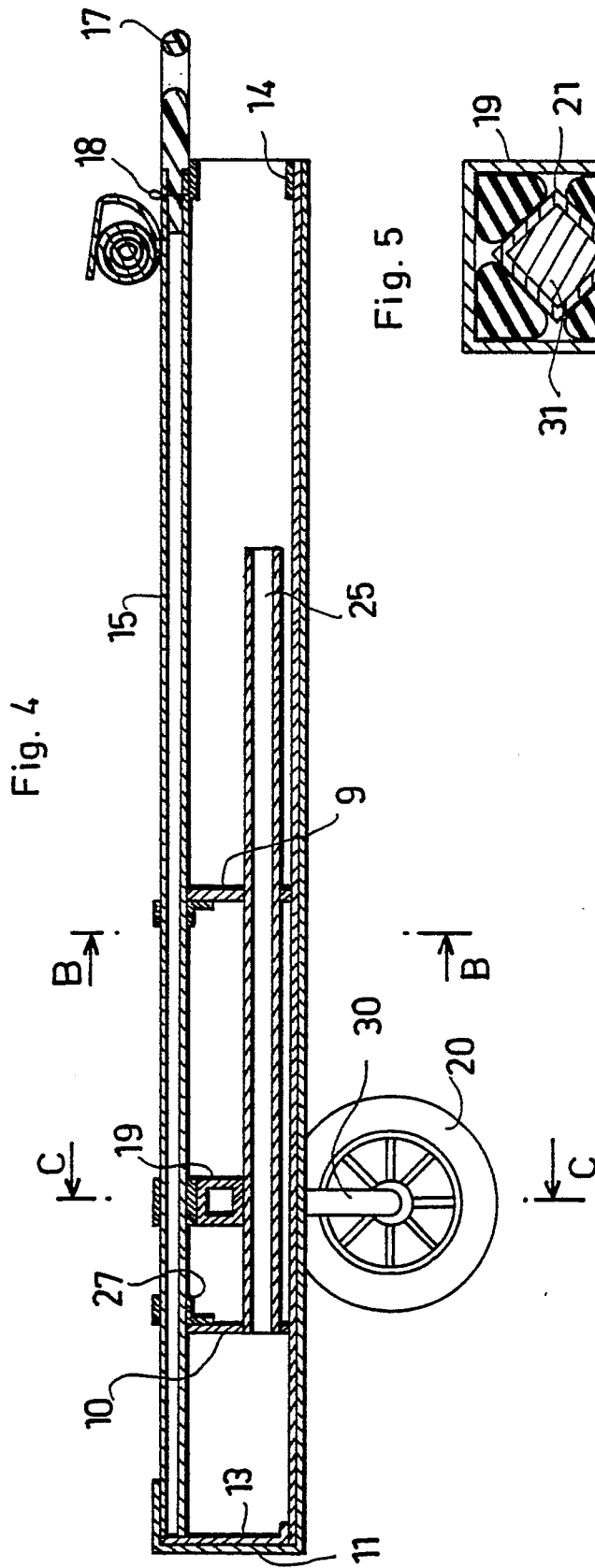


Fig. 5

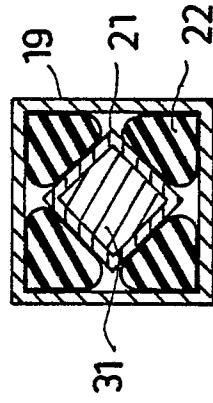


Fig. 6

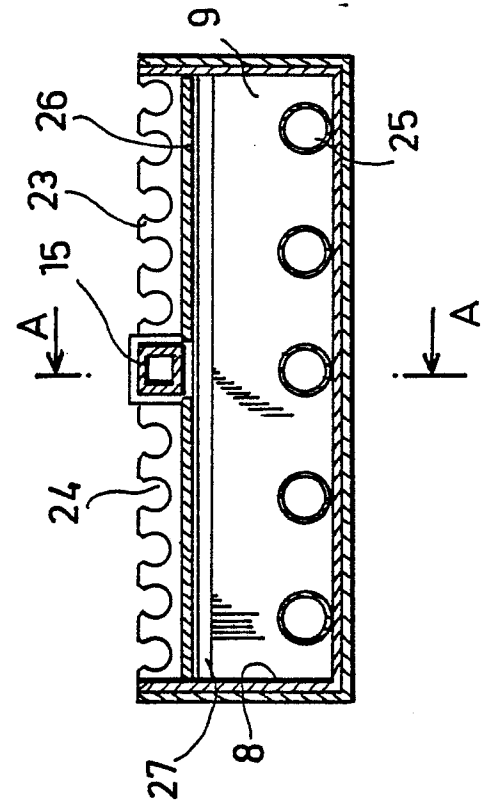


Fig. 7

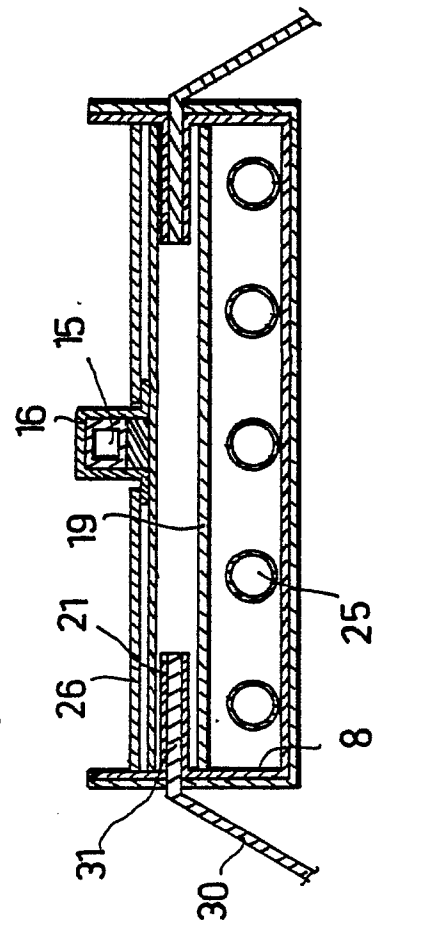


Fig. 8a

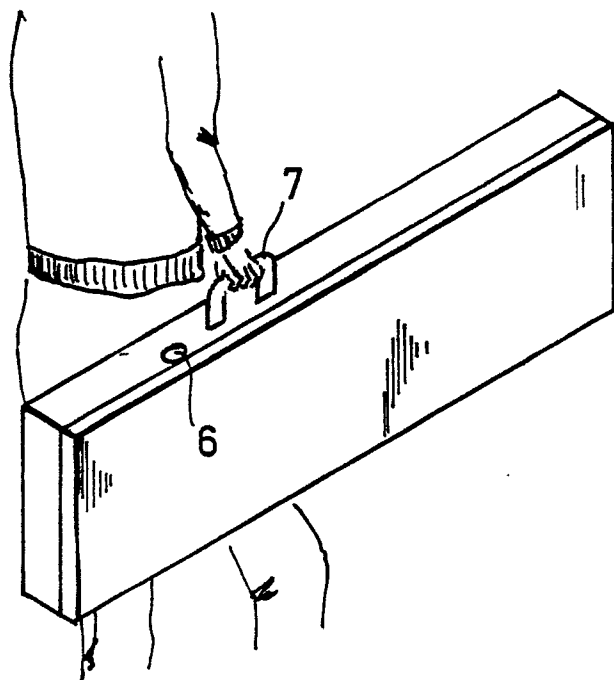


Fig. 8b

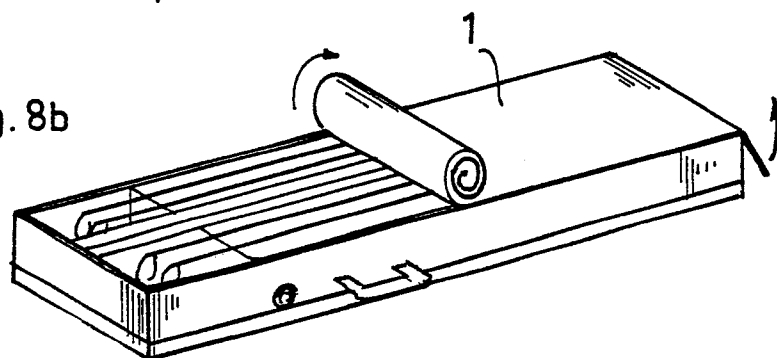


Fig. 8c

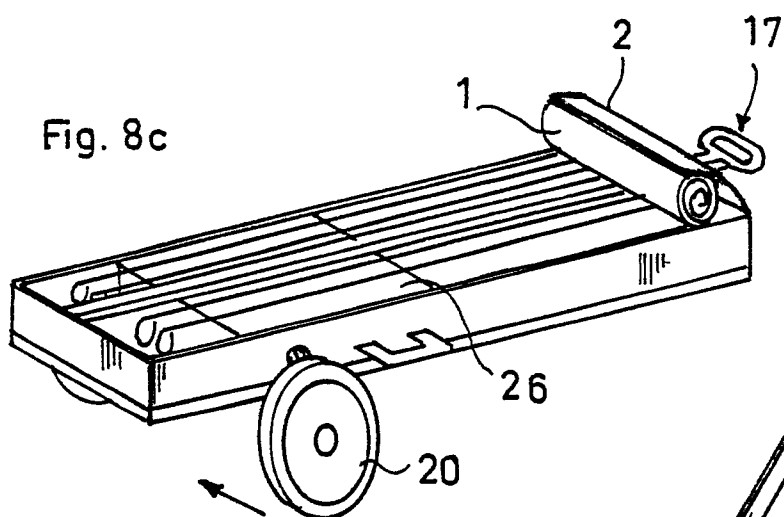
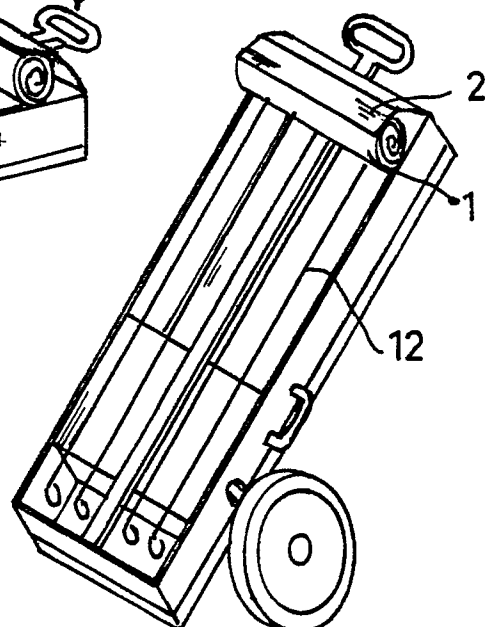


Fig. 8d





Office européen
des brevets

RAPPORT DE RECHERCHE EUROPEENNE

Numero de la demande

EP 87 20 2449

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.4)
X	US-A-3 451 690 (CRAVENS) * Colonne 2, ligne 19 - colonne 3, ligne 24; colonne 4, lignes 10-25; figures 1-5 *	1,2,7	A 63 B 55/00 A 63 B 55/08
Y	---	3,8,9	
Y	US-A-3 164 393 (UPHAM) * Colonne 2, lignes 25-55; colonne 4, lignes 5-23; figures 1-3 *	3	
A	---	1,6	
Y	FR-A-2 297 149 (LE TUBE MANUFACTURE POUR MANUTENTION ET REMORQUES - NAUTILUS) * Page 2, lignes 23-40; figures 1-3 *	8,9	
A	US-A-2 907 364 (TRENERY) * Colonne 1, ligne 58 - colonne 2, ligne 8; colonne 2, lignes 25-33 *	10	
A	US-A-2 590 178 (JAMISON) * Colonne 2, lignes 8-28; colonne 3, ligne 58 - colonne 4, ligne 15; figures 1,2 *	1,11	DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (Int. Cl.4)
A	US-A-2 010 961 (REACH) * Colonne 2, ligne 46 - colonne 3, ligne 5; colonne 3, lignes 40-43; colonne 4, lignes 34-59; figures 1,12 *	5,12	A 63 B B 60 G
P,A	FR-A-2 583 294 (CATALO) * Figures 1-4 *	1,3,4,8	
Le présent rapport a été établi pour toutes les revendications			
Lieu de la recherche LA HAYE		Date d'achèvement de la recherche 16-03-1988	Examineur SCHOENLEBEN J.E.F.
CATEGORIE DES DOCUMENTS CITES 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 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			