

(19)



Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

EP 0 780 068 A1

(12)

DEMANDE DE BREVET EUROPEEN

(43) Date de publication:

25.06.1997 Bulletin 1997/26

(51) Int Cl.⁶: **A45C 5/14, A45F 3/04**

(21) Numéro de dépôt: **96402872.4**

(22) Date de dépôt: **23.12.1996**

(84) Etats contractants désignés:

BE CH DE ES FR GB IT LI NL PT

(72) Inventeur: **Taieb, Guy Gaston Fradji**
94100 Saint Maur des Fosses (FR)

(30) Priorité: **21.12.1995 FR 9515306**

(74) Mandataire: **Durand, Yves Armand Louis et al**
CABINET WEINSTEIN
20, Avenue de Friedland
75008 Paris (FR)

(71) Demandeur: **Gyl Bagages**

77183 Croissy Beaubourg (FR)

(54) **Bagage roulant**

(57) La présente invention concerne un bagage roulant.

Le bagage de l'invention est muni de roulettes (5) et d'une poignée de traction (4) pour son transport en position de roulage, et comporte des moyens (7, 8) pour transformer le bagage en sac à dos.

L'invention s'applique notamment au transport d'effets personnels par exemple.

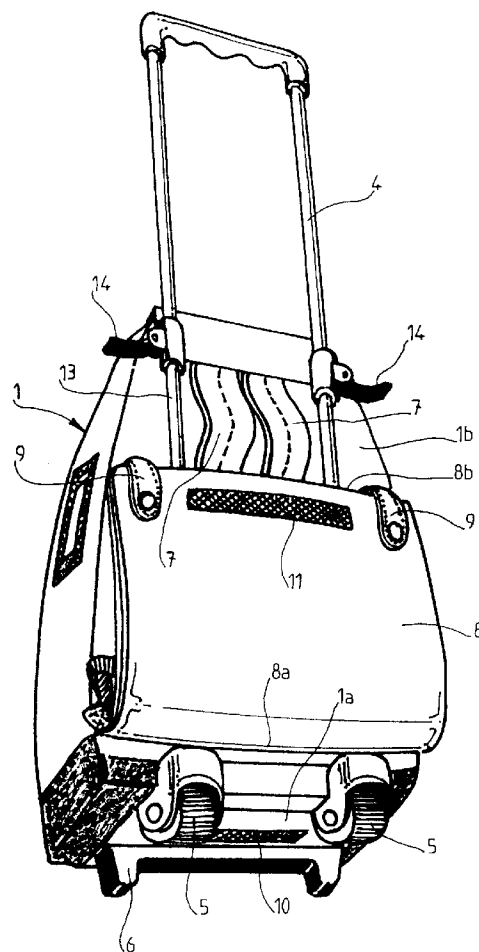


FIG. 2

EP 0 780 068 A1

Description

La présente invention concerne un bagage roulant muni de roulettes et d'une poignée de traction pour son transport en position de roulage, et destiné notamment à transporter des effets personnels par exemple.

Les bagages roulants actuellement connus ne sont pas adaptés au transport sur les terrains accidentés, tels que les sentiers de montagnes, les escaliers ou les passages inondés par exemple.

En effet, les roulettes sont généralement petites et assez fragiles, ce qui se traduit par :

- un manque de stabilité du bagage sur les terrains accidentés,
- un risque accru de rupture des roulettes en raison des nombreux chocs sur les marches des escaliers ou les aspérités du terrain, et
- le mouillage du bagage lors de la traversée d'une voie d'eau.

En conséquence, on utilise souvent dans ces conditions la poignée de transport manuel qui est généralement prévue sur les bagages, mais cette poignée est inadaptée pour les trajets longs ou lorsque le bagage est lourd.

La présente invention a donc pour but d'éliminer les inconvénients précités et de proposer un nouveau bagage roulant qui est adapté au transport sur tous les types de terrains.

A cet effet, l'invention a pour objet un bagage roulant muni de roulettes et d'une poignée de traction pour son transport en position de roulage, caractérisé en ce qu'il comprend des moyens pour transformer le bagage en sac à dos.

Dans un mode de réalisation particulier de l'invention, les moyens précités comportent au moins un panneau rabattable fixé par l'un de ses bords sur le bagage, ledit bord formant charnière pour rabattre le panneau sous les roulettes en position de portage, et des moyens pour maintenir le panneau dans cette position.

Selon un autre mode de réalisation, les moyens précités comportent des bretelles de portage sur le dos du bagage, au moins un panneau rabattable fixé par l'un de ses bords sur le bagage, ledit bord formant charnière pour rabattre au moins partiellement le panneau sur les bretelles en position de roulage, et des moyens pour maintenir le panneau dans cette position.

On peut également prévoir que les moyens précités comportent des bretelles de portage sur le dos du bagage et au moins un panneau rabattable fixé par l'un de ses bords sur le bagage, ledit bord formant charnière pour rabattre au moins partiellement le panneau sur les bretelles en position de roulage et/ou pour rabattre le panneau sous les roulettes en position de portage, et des moyens pour maintenir le panneau dans ces deux

positions.

Selon une autre caractéristique de l'invention, les moyens de transformation précités comprennent un seul panneau dont le bord formant charnière est fixé à la base du dos du bagage pour être rabattable entre les positions de roulage et de portage précitées.

Selon encore une autre caractéristique de l'invention, le panneau précité est rabattable au moins partiellement sur la poignée de traction en position de roulage.

Le panneau précité peut être rembourré pour protéger les roulettes ou améliorer le confort de l'utilisateur en position de portage.

Selon une autre caractéristique de l'invention, la poignée de traction constitue une armature de renfort dans le dos du bagage.

L'invention sera mieux comprise et d'autres buts, caractéristiques, détails et avantages de celle-ci apparaîtront plus clairement au cours de la description explicative qui va suivre de deux modes de réalisation particuliers actuellement préférés de l'invention, donnés uniquement à titre illustratif et non limitatif, en référence aux dessins schématiques annexés, dans lesquels :

La figure 1 est une vue en perspective frontale du bagage roulant de l'invention, en position de roulage.

La figure 2 est une vue en perspective arrière du bagage de la figure 1.

La figure 3 est une vue partielle et analogue à la figure 2, mais représentant le bagage dans une position intermédiaire entre la position de roulage et la position de portage.

La figure 4 est une vue analogue à la figure 2, mais représentant le bagage en position de portage.

La figure 5 est une vue analogue à la figure 2, mais représentant une variante de réalisation du bagage de l'invention.

La figure 6 est une vue analogue à la figure 4, mais représentant le mode de réalisation de la figure 5.

Selon l'exemple de réalisation représenté sur la figure 1, le bagage roulant de l'invention est constitué d'une enveloppe ou sac souple 1, par exemple en toile, fermé par une fermeture à glissière 2 ou analogue.

L'enveloppe 1 est munie par exemple d'une poche avant 3, d'une poignée télescopique de traction 4 sur son dos, et de deux roulettes 5 à sa base ou fond 1a.

Les roulettes 5 sont fixées ici sur le bord postérieur de la base 1a de l'enveloppe du sac 1, mais on pourrait prévoir en variante les roulettes décalées vers l'avant pour améliorer le confort de l'utilisateur en position de portage.

On peut prévoir un piètement 6 sous le bord avant de la base 1a du bagage pour assurer sa stabilité verticale en position de repos.

En se référant maintenant plus particulièrement à la figure 2, on voit que l'enveloppe 1 est munie sur son dos 1b de deux sangles ou bretelles souples ou élastiques 7 pour le portage du bagage sur le dos d'un utilisateur.

Un rabat souple en toile 8 est fixé par l'un 8a de ses

bords au bas du dos 1b du bagage, de façon que ce bord 8a agisse comme une charnière pour le rabat 8.

Dans la position de roulage représentée sur la figure 2, on voit que le rabat 8 est maintenu par son bord opposé 8b sur le dos 1b du bagage au moyen de deux languettes à bouton-pression 9.

Dans cette position, le rabat 8 recouvre partiellement les bretelles 7, notamment leur portion inférieure, et les retient prisonnières.

Ainsi, on évite que les bretelles 7 viennent accrocher des objets extérieurs ou se coincer dans les roulettes 5, en position de roulage.

Deux bandes tissées 10 et 11 qui s'agrippent mutuellement par contact sont respectivement fixées sous la base ou fond 1a du bagage et sur la face externe du rabat 8 en position érigée de roulage.

La bande tissée 11 est fixée au voisinage du bord 8b du rabat 8 de manière à venir en contact en position rabattue du panneau 8 sous les roulettes 5 avec l'autre bande tissée 10.

Bien entendu, les roulettes 5 sont disposées entre la bande tissée 10 et le bord 8a du rabat 8 de façon que ce dernier puisse les recouvrir en position de portage.

On pourrait, sans sortir du cadre de l'invention, intervertir les moyens de maintien du rabat en position de roulage et en position de portage, ou bien les remplacer par tout autre moyen analogue remplissant la même fonction.

En se référant à la figure 3, on voit sur le rabat 8 des parties 9a complémentaires des boutons de pression 9.

Un coussin rembourré 12 est attaché sur le dos 1b du bagage pour recouvrir au moins partiellement l'armature 13 de la poignée télescopique 4, les bretelles 7 passant à l'extérieur de ce coussin.

L'armature 13 est constituée ici de deux tubes cylindriques parallèles dans lesquels coulisse la poignée 4 en forme de U inversé.

L'armature 13 constitue ainsi une armature de renfort et de maintien du bagage, qui est doublée lorsque la poignée 4 est rétractée dans les tubes 13.

On voit sur la figure 4 que les bretelles 7 sont fixées à leur extrémité supérieure entre les deux tubes 13 et à leur extrémité inférieure au bas des bords latéraux du dos 1b du bagage, mais l'invention n'est pas limitée à ces points d'ancrage.

Deux taquets de verrouillage 14 sont prévus au sommet de l'armature 13 pour verrouiller la poignée 4 en position rétractée telle que représentée sur la figure 4, en position érigée maximale telle que représentée sur la figure 2, ou dans toute autre position intermédiaire.

On voit sur la figure 4, que le rabat 8 recouvre complètement les roulettes 5 dans sa position rabattue sous la base 1a du bagage, libérant simultanément les bretelles 7 en vue du portage du bagage.

Bien entendu, on pourrait prévoir que le rabat 8 recouvre également le piètement 6 dans cette position.

On pourrait aussi, sans sortir du cadre de l'inven-

tion, prévoir plusieurs rabats remplissant indépendamment les uns des autres les différentes fonctions du rabat unique 8 représenté ici.

Dans la variante de réalisation représentée sur les figures 5 et 6, on voit que le rabat 18 est fixé sur le dos 1b du sac par l'intermédiaire d'une fermeture à glissière 19, au lieu de la combinaison languettes 9 et boutons-pression 9a.

L'une 19a des deux bandes dentées de la fermeture à glissière 19 est fixée au moins en partie mais de préférence sur toute la périphérie libre du rabat 18, c'est-à-dire sur toute sa périphérie à l'exception du bord formant charnière 8a, alors que l'autre bande dentée 19b est fixée directement sur le dos 1b du sac ou par l'intermédiaire du coussin rembourré 12, en un emplacement correspondant à la périphérie du panneau 18 lorsque celui-ci est rabattu sur le dos du sac en position de roulage.

Les bretelles 7 sont fixées ici au dos du sac dans l'espace circonscrit par la bande dentée 19b de la fermeture à glissière et le bord articulé 8a, de façon que lorsque le rabat est en position de roulage, les bretelles soient complètement logées et enfermées entre le rabat et le dos du sac par la fermeture à glissière. Ceci facilite le rangement des bretelles et élimine tout risque de coincement des bretelles avec les roulettes lors du roulage. Dans cette position, le rabat 8 peut également constituer une poche de rangement pour d'autres objets.

Bien entendu, on pourrait également prévoir que la fermeture à glissière serve à fixer le panneau 18 sous le fond 1a du bagage à la place des bandes tissées 10 et 11.

On va maintenant brièvement décrire le fonctionnement du bagage de l'invention en référence aux figures 2 à 4.

En position de roulage, représentée sur la figure 2, on place les bretelles 7 sensiblement au milieu du dos 1b du bagage de façon que le rabat 8 les recouvre au moins partiellement et les retienne emprisonnées lorsqu'il est retenu sur le dos 1b du bagage par les languettes 9.

Le rabat 8 est retenu suffisamment haut sur le dos 1b du bagage pour que sa partie inférieure ne puisse pas venir se coincer dans les roulettes 5 qui sont ainsi libres de rouler.

On règle aussi la longueur de la poignée de traction 4 en la faisant coulisser dans l'armature 13 et on la verrouille dans la position sélectionnée grâce aux taquets 14.

La poignée 4 et son armature 13 sont représentées ici avec une structure à double tube, mais on peut changer sa structure sans sortir du cadre de l'invention, par exemple en prévoyant une structure monotube.

Au sens de l'invention, la poignée de traction 4 peut servir aussi bien à tirer le bagage ou à le pousser.

Le bagage est alors prêt pour un usage comme bagage roulant.

Lorsque l'on souhaite porter le bagage sur son dos,

on détache les languettes à bouton-pression 9 du rabat 8, comme illustré sur la figure 3, ce qui a pour effet de libérer les bretelles 7.

On rabat ensuite le panneau 8 suivant la flèche F sous la base 1a de manière à recouvrir les roulettes 5, par rotation autour du bord formant charnière 8a.

Le rabat 8 est alors retenu sous la base 1a par les bandes tissées 10 et 11 qui coopèrent ensemble.

Ainsi, les roulettes 5 sont protégées de toute interaction avec l'extérieur et notamment avec le dos de l'utilisateur. Le rabat 8 permet d'éviter que les roulettes, qui ont été en contact avec le sol, salissent le dos de l'utilisateur. Le rabat constitue également un rembourrage protégeant le dos de l'utilisateur de la gêne ou des blessures éventuelles provoquées par les roulettes en position de portage.

On peut alors rétracter la poignée 4 comme illustré sur la figure 4 et la verrouiller dans cette position avec les taquets 14, bien que cela ne soit pas indispensable.

Le bagage est alors prêt pour être porté sur le dos d'un utilisateur.

Pour repasser à la position de roulage, il suffit d'effectuer les étapes précédentes dans l'ordre inverse.

L'invention a été décrite en liaison avec un bagage souple, mais elle peut s'appliquer aussi aux bagages rigides.

L'invention est nullement limitée au mode de réalisation particulier décrit ici et elle comprend tous les équivalents des moyens techniques décrits ainsi que leurs combinaisons si celles-ci entrent dans le cadre des revendications qui suivent.

Revendications

1. Bagage roulant transformable en sac à dos (1), comportant :

des roulettes (5) à la base (1a) du bagage,

des bretelles (7) fixées sur le dos (1b) du bagage pour le portage de ce dernier sur le dos d'un utilisateur,

des moyens pour éviter le coincement des bretelles dans les roulettes en position de roulage du bagage, et

une poignée (4) de traction du bagage en position de roulage,

caractérisé en ce qu'il comporte des moyens pour protéger le dos de l'utilisateur des roulettes, lesdits moyens pour éviter le coincement et pour protéger le dos étant constitués par un seul panneau rabattable (8, 18) fixé par l'un (8a) de ses bords (8a, 8b, 19a) à la base du dos (1b) du bagage, ledit bord (8a) formant char-

nière pour rabattre le panneau sous les roulettes pour protéger le dos de l'utilisateur en position de portage du bagage et sur le dos (1b) du bagage pour emprisonner au moins partiellement les bretelles et éviter leur coincement dans les roulettes en position de roulage du bagage, et des moyens (9, 9a; 10, 11; 19) pour maintenir le panneau dans les deux positions de roulage et de portage précitées.

2. Bagage selon la revendication 1, caractérisé en ce qu'il comporte un piètement (6) sous la base (1a) du bagage pour assurer sa stabilité en position de repos.
3. Bagage selon la revendication 2, caractérisé en ce que les roulettes (5) sont fixées sous le bord postérieur de la base (1a) du bagage et le piètement (6) est prévu sous le bord avant de la base.
4. Bagage selon la revendication 3, caractérisé en ce que les moyens de maintien du panneau en position de portage du bagage sont fixés sous la base (1a) de ce dernier entre les roulettes (5) et le piètement (6).
5. Bagage selon la revendication 1, caractérisé en ce que le panneau (8, 18) recouvre et retient prisonnières les portions inférieures des bretelles (7) en position de roulage du bagage.
6. Bagage selon la revendication 1, caractérisé en ce que la poignée de traction (4) est télescopique et comporte une armature (13) fixée sur le dos du bagage, le panneau (8, 18) étant rabattable au moins partiellement sur l'armature (13) de la poignée de traction (4) en position de roulage du bagage.
7. Bagage selon l'une des revendications précédentes, caractérisé en ce que les moyens de maintien précités comprennent sur au moins une face du panneau (8) des bouton-pressions (9, 9a) et/ou des bandes tissées (10).
8. Bagage selon la revendication 7, caractérisé en ce que le dos (1b) du bagage comporte des bouton-pressions correspondants et la base (1a) du bagage comporte une bande tissée (11) à accrochage mutuel avec celle du panneau, ou inversement.
9. Bagage selon l'une des revendications 1 à 6, caractérisé en ce que les moyens de maintien comprennent une fermeture à glissière (19) pour fixer le panneau (18) sur le dos (1b) du bagage en position de roulage, la fermeture à glissière s'étendant sur la périphérie libre (19a) du panneau (18) et sur une partie correspondante (19b) du dos du bagage.

10. Bagage selon la revendication 9, caractérisé en ce que les bretelles (7) sont fixées au dos (1b) du bagage dans un espace circonscrit par la partie correspondante précitée (19b) de la fermeture à glissière et le bord formant charnière (8a), le panneau (18) escamotant complètement les bretelles en position de roulage.

10

15

20

25

30

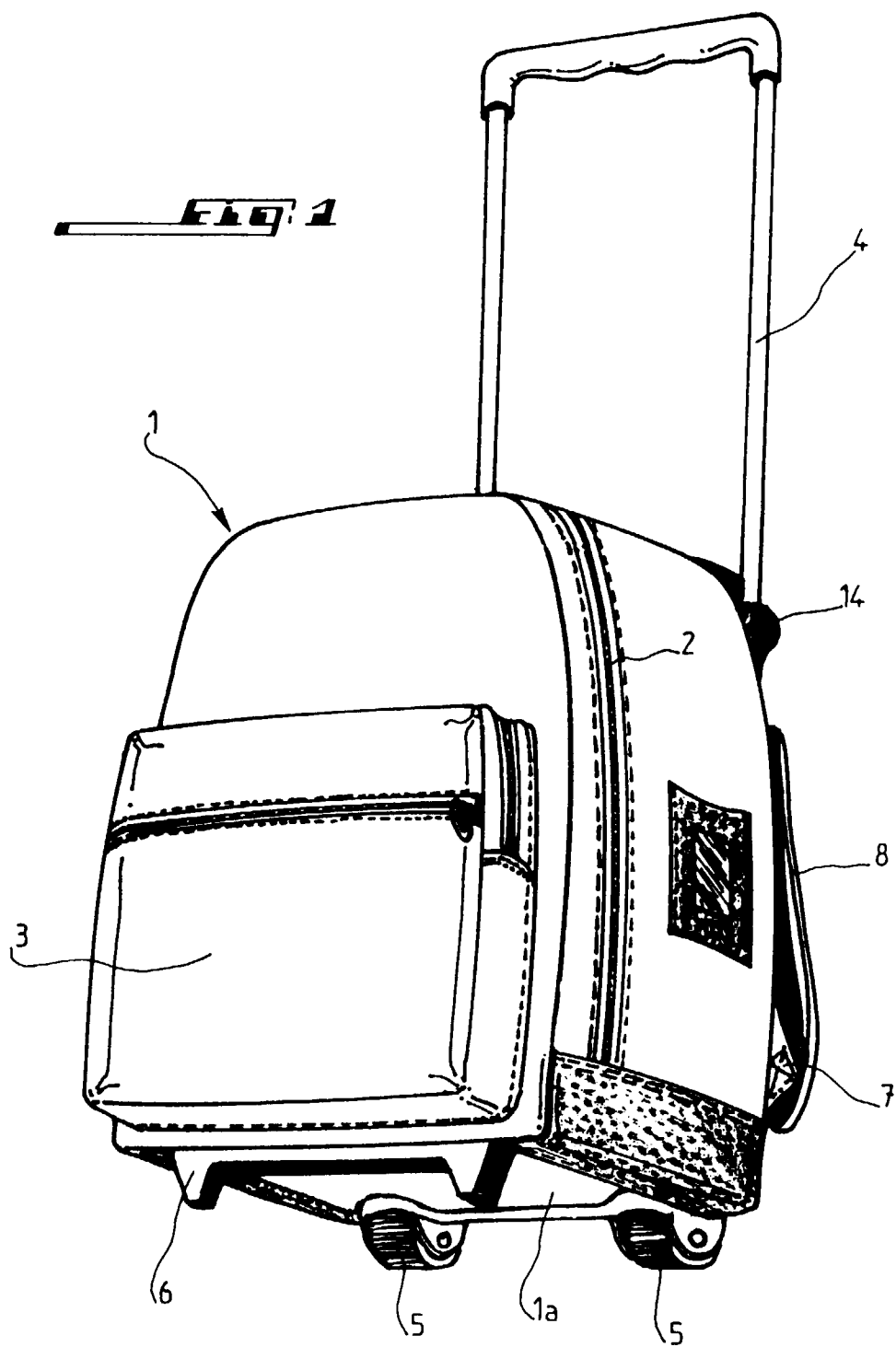
35

40

45

50

55



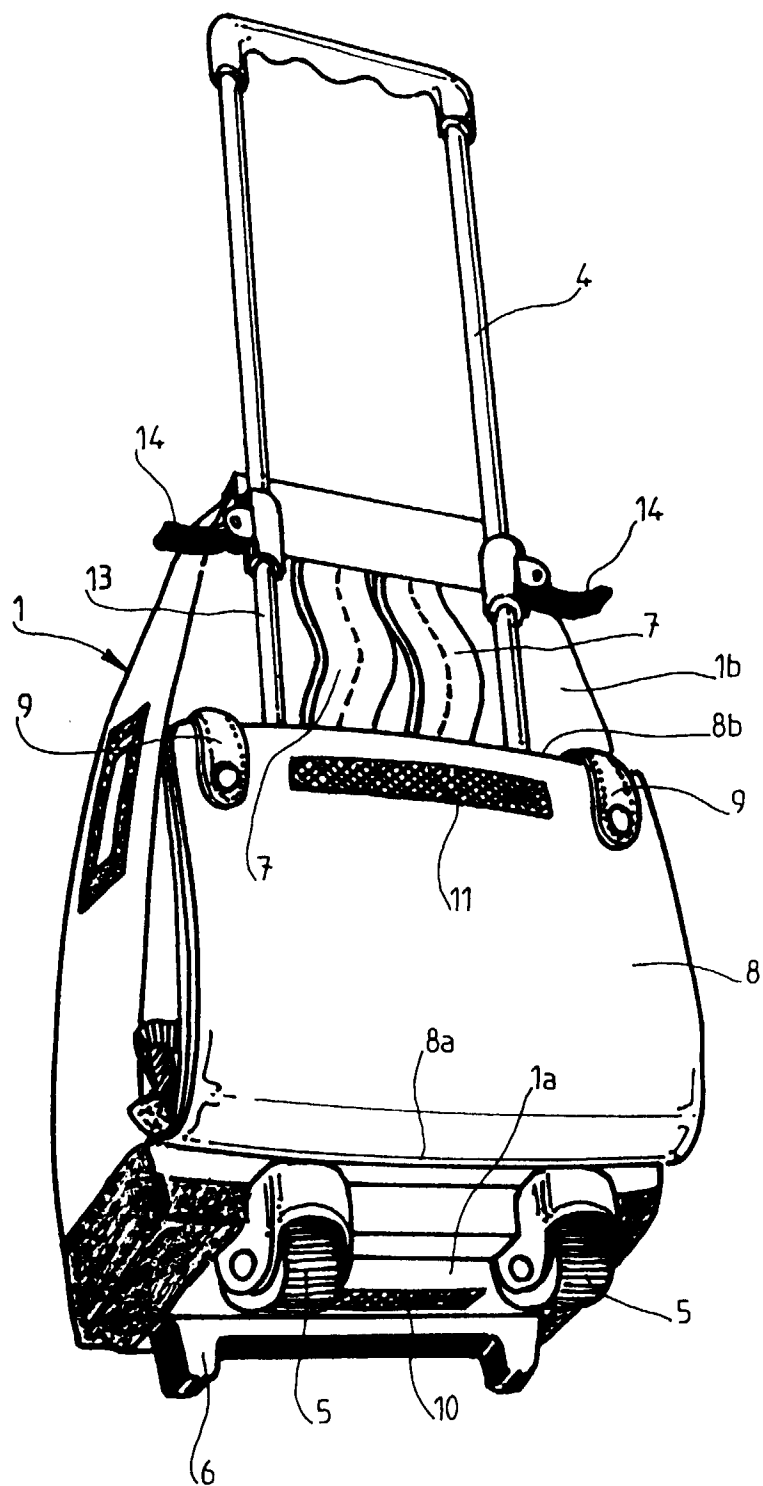
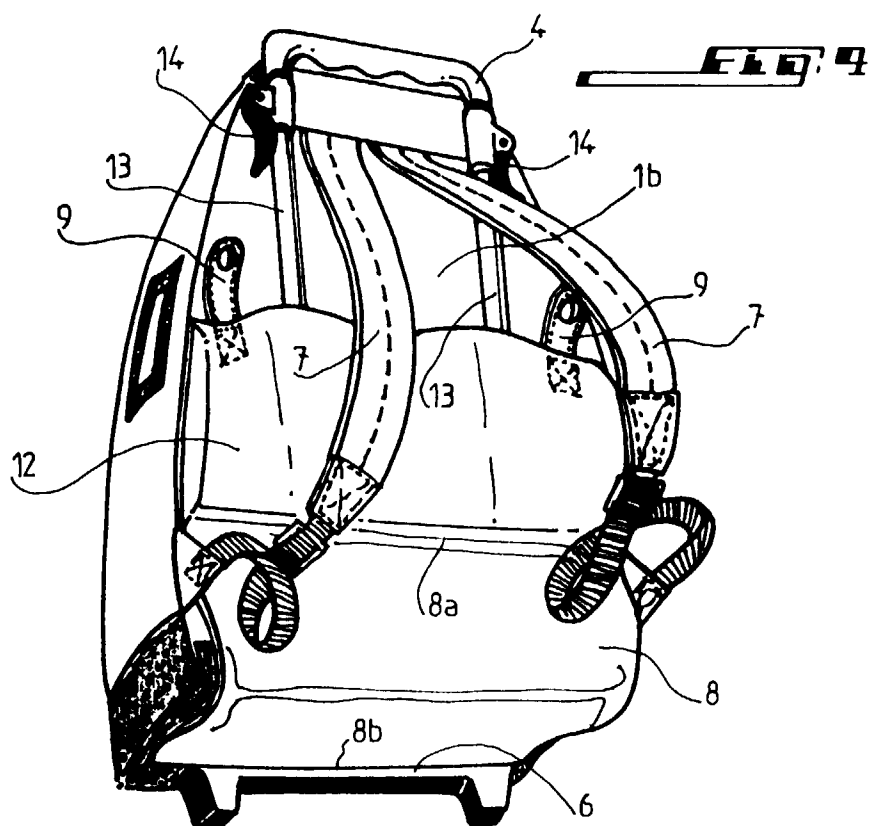
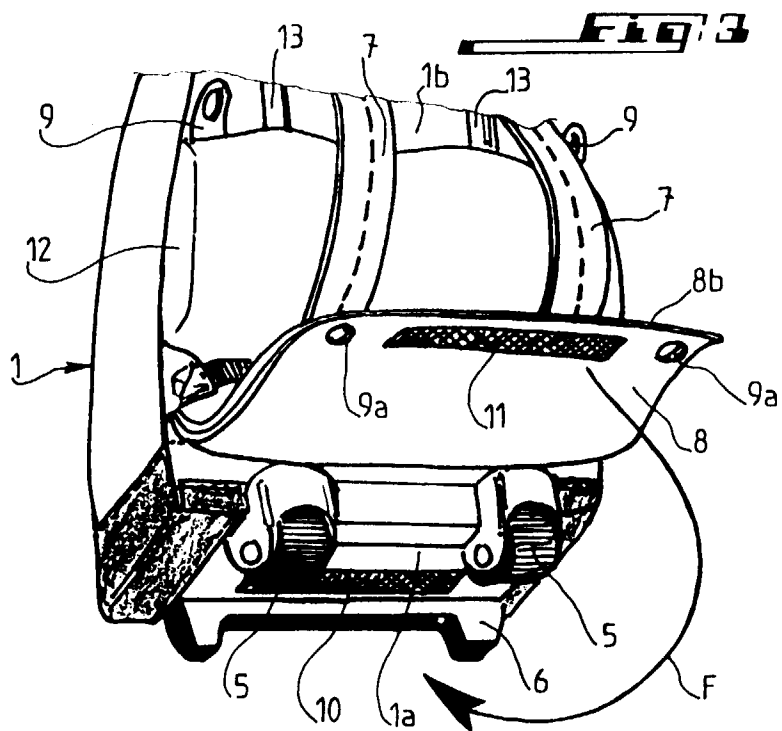


FIG. 2



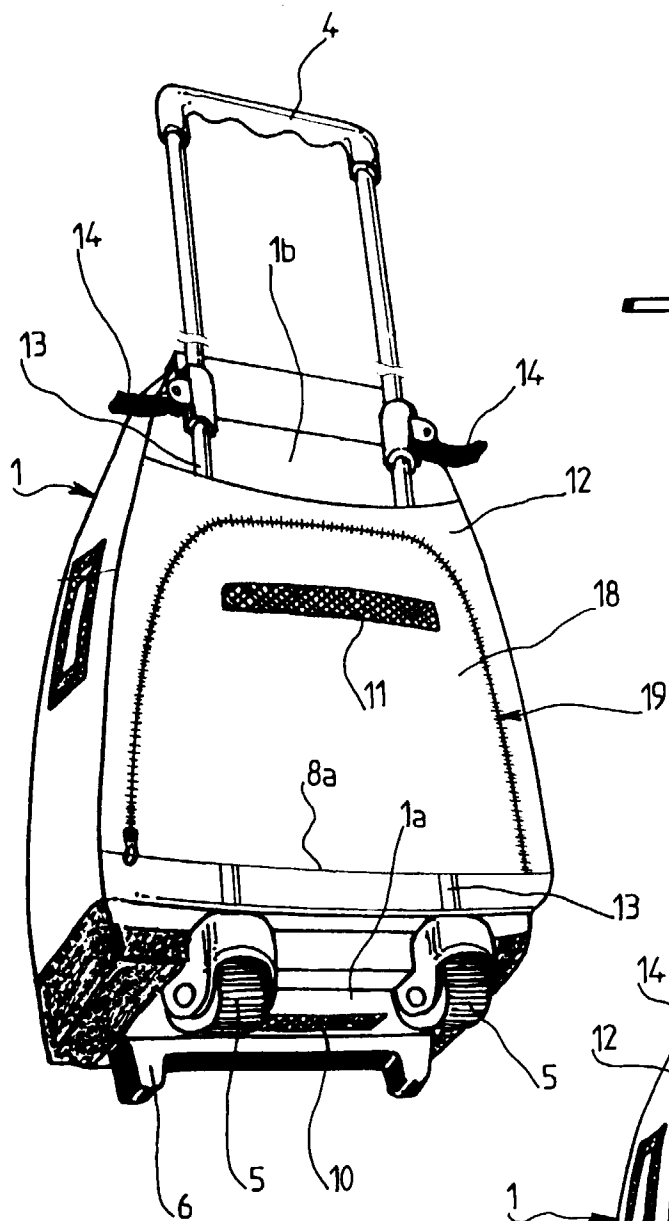
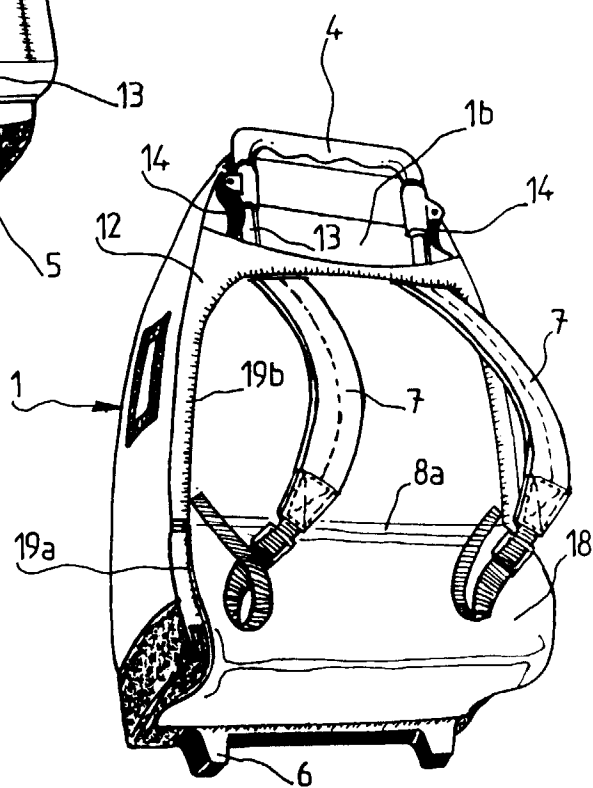


FIG. 6





Office européen
des brevets

RAPPORT DE RECHERCHE EUROPEENNE

Numero de la demande
EP 96 40 2872

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.6)
A	FR 2 708 434 A (MERCIER) * le document en entier *	1	A45C5/14 A45F3/04
A	FR 2 454 773 A (SEPAL) * le document en entier *	1,7,8	
A	GB 1 238 303 A (DROEGER) * le document en entier *	1,9,10	
A	US 5 447 261 A (MITOMI) * figures 3-6 *	1-3	
A	DE 295 04 430 U (DANIELIAN) * le document en entier *	1-3,6	
A	DE 93 07 645 U (KIND)		
			DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (Int.Cl.6)
			A45C A45F
Le présent rapport a été établi pour toutes les revendications			
Lieu de la recherche LA HAYE		Date d'achèvement de la recherche 26 Mars 1997	Examineur Sigwalt, C
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			

EPO FORM 1503 03.82 (P/MC02)