



(11)

EP 3 412 171 A1

(12)

DEMANDE DE BREVET EUROPEEN

(43) Date de publication:
12.12.2018 Bulletin 2018/50

(21) Numéro de dépôt: **18175685.9**(22) Date de dépôt: **04.06.2018**

(51) Int Cl.:

A45C 7/00 (2006.01)**A45C 9/00 (2006.01)****A45C 5/03 (2006.01)****A45C 5/06 (2006.01)****A45C 5/14 (2006.01)****A45C 13/26 (2006.01)****A45C 13/28 (2006.01)**

(84) Etats contractants désignés:
**AL AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB
GR HR HU IE IS IT LI LT LU LV MC MK MT NL NO
PL PT RO RS SE SI SK SM TR**
 Etats d'extension désignés:
BA ME
 Etats de validation désignés:
KH MA MD TN

(30) Priorité: **05.06.2017 FR 1770580**

(71) Demandeur: **Quietude.io
33550 Langoiran (FR)**

(72) Inventeurs:

- **DEVELAY, Louis**
61260 Val-au-Perche (FR)
- **TRICAULT, Jérôme**
33550 Langoiran (FR)

(74) Mandataire: **Schwalek, Valérie
SCB S.A.S
235 avenue de la Recherche - Entrée B
59120 Loos (FR)**

(54) BAGGAGE DU TYPE EXPANSIBLE

(57) La présente invention concerne un bagage, du type comportant une coque (2) fermée par un couvercle (16), pourvue d'une poignée rétractable (12a) et de deux roues (4), la coque étant pourvue d'au moins une partie (2b) dépliable par coulissolement de façon à augmenter son volume de stockage.

Ce bagage est caractérisé en ce que le couvercle (16) forme une nappe pliable apte à se replier autour de zones charnières (18a, 18b, 18c, 18d) transversales. (Figure 5)

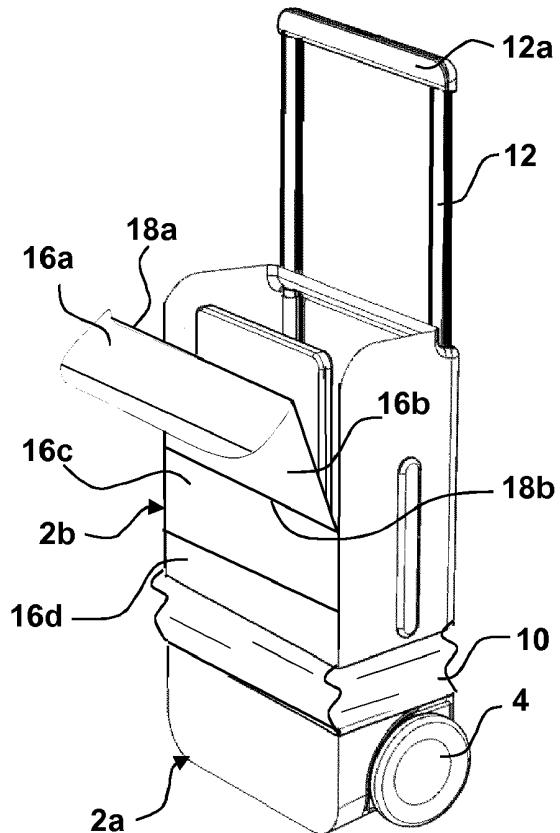


FIG 5

Description

[0001] La présente invention concerne un bagage du type comportant deux roues et une poignée rétractable, dont le volume de stockage est de type expansible, et dont le couvercle est constitué de façon telle qu'il permette à son utilisateur de bénéficier d'un accès progressif et contrôlé aux objets que le bagage contient.

[0002] On sait en effet que, la plupart du temps, dans les bagages du type précité l'accès au contenu du bagage implique l'ouverture du couvercle dans sa totalité ce qui constraint l'utilisateur à disposer son bagage à plat afin d'éviter la chute des objets contenus dans celui-ci. Or, lors d'un déplacement il est habituellement difficile de procéder de cette façon.

[0003] On connaît par ailleurs divers types de bagages qui permettent à leurs utilisateurs de moduler leur capacité de stockage en fonction du volume qu'ils souhaitent transporter.

[0004] On connaît ainsi des bagages qui sont constitués de deux coques articulées entre elles et qui se déplient par une rotation de celles-ci autour d'une charnière commune.

[0005] On connaît également, par la demande US 2006/0000681, un bagage de type expansible dans lequel une première coque est montée coulissante dans une seconde coque, de façon qu'au cours d'un déplacement son utilisateur puisse loger la seconde coque dans la première de façon à disposer d'un volume externe réduit et qu'une fois arrivé à destination, il puisse déployer la seconde coque de façon à bénéficier d'un volume de rangement plus important. On notera qu'un tel bagage ne permet pas à l'utilisateur de faire varier le volume de stockage de son bagage au gré de ses besoins, puisque l'expansion de la seconde coque qui vient prolonger la première ne peut être réalisée qu'à destination et non au cours du transport.

[0006] On connaît également par la demande WO 2011/054908, un bagage pourvu de deux coques pourvues chacune d'un couvercle, l'une de ces coques étant éclipsable avec son couvercle dans l'autre coque. Ce bagage est ainsi en mesure d'occuper deux état, à savoir un état rétracté des deux coques dans lequel il offre un volume donné de stockage et un état déployé dans lequel ce volume de stockage est augmenté. Cependant un tel bagage ne permet pas à l'utilisateur de disposer d'un accès facile et progressif à son contenu.

[0007] La présente invention a pour but de proposer un bagage qui permette d'une part à son utilisateur d'augmenter ou réduire son volume de stockage en fonction de celui des éléments qu'il souhaite transporter et qui, d'autre part, lui permette, en cours de transport, d'accéder progressivement et facilement aux objets qu'il contient sans être obligé de disposer son bagage à plat. Enfin ce bagage devra permettre à son utilisateur de le disposer sur une surface réceptrice sans prendre le risque de détériorer celle-ci.

[0008] La présente invention a ainsi pour objet un ba-

gage du type comportant une coque fermée par un couvercle, pourvue d'une poignée rétractable et de deux roues, la coque comportant au moins une partie dépliable par coulissemement de façon à augmenter son volume de stockage, caractérisé en ce que le couvercle forme une nappe pliable apte à se replier autour de zones charnières transversales.

[0009] Préférentiellement la nappe pliable, est constituée de plusieurs lattes rigides ou semi-rigides qui sont articulées entre elles autour des zones charnières.

[0010] Elle peut également être constituée d'une mousse ferme et dense et notamment d'éthylène vinyle acétate, habituellement désignée sous le terme acronymie EVA et possèdera préférentiellement des zones transversales de moindre résistance.

[0011] Dans un mode préférentiel de mise en oeuvre la coque est formée :

- d'une demi-coque de base sur laquelle sont montées les roues, et sur laquelle sont fixées deux glissières latérales et longitudinales,
- d'une demi-coque principale qui est montée à coulissemement sur les deux glissières, de façon qu'elle puisse occuper deux positions, à savoir une position rétractée dans laquelle elle est en contact avec la demi-coque de base et une position déployée dans laquelle elle est éloignée de celle-ci de façon à former entre elles un volume de stockage supplémentaire,
- un soufflet disposé entre les deux demi-coques qui ferme ledit volume supplémentaire.

[0012] Dans une variante de mise en oeuvre un vérin pourra être disposé entre les deux demi-coques afin de les faire passer de la position rétractée à la position déployée.

[0013] Dans un autre mode de mise en oeuvre de l'invention la coque pourra être formée d'une paroi de fond formant un plan récepteur d'axe longitudinal, de deux parois latérales et de deux parois extrêmes, la coque étant réalisée en au moins deux parties, à savoir une demi-coque globale et une demi-coque secondaire qui sont montées à coulissemement l'une dans l'autre suivant l'axe longitudinal du plan récepteur, de façon à occuper deux positions, à savoir une position rétractée dans laquelle les deux demi-coques sont encastrées l'une dans l'autre et une position déployée dans laquelle la demi-coque secondaire prolonge la demi-coque globale.

[0014] Suivant l'invention au moins l'une des deux demi-coques pourra être rigide et posséder une forme globale parallélépipédique.

[0015] Enfin, préférentiellement, la nappe pliable aura des dimensions et une souplesse telle qu'elle sera apte à recouvrir au moins partiellement les roues.

[0016] La présente invention a également pour objet un bagage du type comprenant :

- une demi-coque de base sur laquelle sont montées

- des roues, et sur laquelle sont fixées deux glissières latérales et longitudinales,
- une demi-coque principale qui est montée à coulissement sur les deux glissières, de façon qu'elle puisse occuper deux positions, à savoir une position rétractée dans laquelle elle est en contact avec la demi-coque de base et une position déployée dans laquelle elle est éloignée de celle-ci de façon à former entre elles un volume de stockage supplémentaire (V), caractérisé en ce qu'un soufflet est disposé entre les deux demi-coques de façon à fermer ledit volume supplémentaire.

[0017] Préférentiellement au moins l'une des deux demi-coques sera solidarisée du soufflet par des moyens de liaison amovibles, de façon à fournir un accès au soufflet à partir de l'extérieur de celui-ci.

[0018] Ces moyens de liaison pourront être constitués d'une fermeture mécanique du type dit fermeture « Eclair », d'une bande d'accrochage du type dit « Velcro », de boutons pression ou même éventuellement de boutons et boutonnières.

[0019] On décrira ci-après, à titre d'exemple non limitatif, des formes d'exécution de la présente invention, en référence au dessin annexé sur lequel :

- la figure 1 est une vue en perspective d'un bagage suivant l'invention représenté en position de transport et dans une configuration rétractée,
- la figure 2 est une vue en perspective du bagage représenté sur la figure 1 en cours d'ouverture partielle de son couvercle,
- la figure 3 est une vue en perspective du bagage représenté sur la figure 1 dans une configuration déployée,
- la figure 4 est une vue en perspective du bagage représenté sur la figure 2 dans une configuration déployée,
- la figure 5 est une vue en perspective du bagage représenté sur la figure 4 l'ouverture partielle de son couvercle ayant été augmentée,
- la figure 5a est une vue schématique en perspective d'un mode de fixation d'un soufflet reliant deux parties de la coque du bagage suivant l'invention,
- la figure 6 est une vue arrière du bagage représenté sur la figure 5,
- la figure 7 est une vue schématique montrant les moyens de coulissemement permettant le passage du bagage de la position rétractée à la position déployée,
- les figures 8 et 9 sont des vues en perspective montrant le masquage des roues du bagage par le couvercle,
- la figure 10 est une vue d'un second mode de mise en oeuvre du bagage suivant l'invention en position horizontale,
- la figure 11 est une vue en perspective du bagage représenté sur la figure 10 dont le couvercle est com-

plètement ouvert,

- la figure 12 et 14a sont des vues en perspective du bagage représenté sur les figures 10 et 11 dont la demi-coque secondaire est totalement déployée,
- la figure 13 est une vue en coupe partielle longitudinale d'un mode de réalisation du couvercle du bagage,
- la figure 14b est une vue en coupe transversale partielle du bagage représenté sur la figure 14a,
- la figure 15 est une vue de côté du bagage représenté sur la figure 11, le couvercle de celui-ci étant légèrement soulevé,
- la figure 16 est une vue en perspective d'une variante de mise en oeuvre du bagage suivant l'invention en position transport,
- la figure 17 est une vue en perspective partielle d'une variante de réalisation du bagage représenté sur la figure 16.

[0020] On a représenté sur les figures 1 à 9 un premier mode de mise en oeuvre d'un bagage suivant l'invention qui est principalement dessiné en position d'utilisation c'est-à-dire en position verticale en appui sur ses deux roues 4.

[0021] Ce bagage est constitué d'une coque 2 formée de deux demi-coques, à savoir une demi-coque de base 2a, de laquelle sont solidaires les roues 4, qui est de petit volume et une demi-coque principale 2b supérieure sur le dessin qui est de plus grand volume. Ces deux coques sont constituées d'un matériau rigide tel que par exemple du polychlorure de vinyle.

[0022] Deux glissières 6, dites latérales, formées d'un élément tubulaire sont fixées par l'une de leurs extrémités 6a sur la demi-coque de base 2a et s'étendent sur une partie h' de la hauteur h de la demi-coque principale 2b lorsque le bagage est en position déployée, ainsi que représenté sur la figure 7. Un coulisseau 8 est fixé sur le dos de la demi-coque principale 2b du bagage et la base 8a de celui-ci est montée coulissante sur la glissière 6.

[0023] Afin de faciliter le montage de ce soufflet et notamment de permettre une fixation de la périphérie 10a de chacune de ses extrémités sur les demi-coques respectives 2a et 2b, on autorise l'accès à l'intérieur de celui-ci. Pour ce faire on relie au moins l'une des deux demi-coques 2a, 2b à l'une des extrémités du soufflet par des moyens de liaison amovibles, qui pourront notamment être constitués d'une fermeture mécanique de type fermeture à glissière 10b ainsi que représenté sur la figure 5a, d'une fermeture de type à bande d'accrochage dite « Velcro », de boutons pression, voire même de boutons et boutonnières.

[0024] La glissière 6 sert également de guide aux montants télescopiques 12 d'une poignée 12a qui sont pour ce faire montés coulissants à l'intérieur de la glissière 6.

[0025] Le passage de la position rétractée, ainsi que

représenté sur les figures 1 et 2, à la position déployée, ainsi que représenté sur les figures 3 à 6, peut se faire en exerçant une traction manuelle vers le haut sur la demi-coque principale 2b. On crée ainsi un volume de stockage supplémentaire V.

[0026] Dans une variante intéressante de l'invention, le passage de la position rétractée à la position déployée pourra se faire de façon automatique sous la commande d'un poussoir non représenté sur le dessin. A cet effet on disposera deux vérins pneumatiques 14 entre la demi-coque de base 2a et la demi-coque principale 2b. Ces vérins 14 libéreront l'énergie précédemment accumulée lors du rapprochement des deux demi-coques pour éloigner celles-ci et créer ainsi le volume supplémentaire V.

[0027] La demi-coque principale 2b est fermée par un couvercle 16 qui est constitué d'une nappe pliable formée de quatre lattes rigides ou semi-rigides 16a, 16b, 16c, 16d qui sont articulées entre elles autour d'une zone charnière respectivement 18a, 18b, 18c, 18d. Le couvercle 16 est fermé par deux fermetures, notamment des fermetures à glissière, qui s'étendent de chaque côté du bagage à partir du sommet de celui-ci c'est-à-dire du côté opposé aux roues 4.

[0028] Le couvercle 16 peut également être constitué d'une mousse ferme et dense notamment constituée d'éthylène vinyle acétate habituellement désignée sous le terme acronyme EVA.

[0029] Cette disposition est particulièrement intéressante en ce qu'elle permet à l'utilisateur, en cours de déplacement, de contrôler et d'avoir accès de façon facile rapide et progressive à un contenu spécifique de son bagage sans risquer pour autant de libérer de façon malencontreuse des objets auquel il ne souhaite pas avoir accès.

[0030] En effet, lorsque l'utilisateur souhaite avoir accès à un objet il commence par libérer la première latte 16a, ainsi que représenté sur les figures 2 et 4, en jouant sur les fermetures à glissière situées sur chaque côté du couvercle 16, ce qui lui permet de saisir les objets immédiatement accessibles qui se trouvent en partie supérieure de bagage lorsque celui-ci est en position de déplacement, la partie de paroi correspondant à la latte libérée assurant, en raison de sa rigidité ou semi-rigidité, le maintien des objets contenus dans le bagage tout en autorisant un accès à ces derniers.

[0031] Si l'utilisateur s'aperçoit que l'objet qu'il désire atteindre n'est pas immédiatement accessible, il libère alors la seconde latte 16b qui est en mesure de pivoter autour de sa charnière 18b, ce qui lui donne un accès plus étendu aux objets contenus dans le bagage, ainsi que représenté sur la figure 5.

[0032] L'utilisateur procèdera ainsi de proche en proche en jouant sur les autres lattes 16c et 16d.

[0033] Le présent mode de mise en oeuvre est également particulièrement intéressant en ce qu'il permet, en repliant le couvercle 16 autour de la zone charnière transversale 16d la plus proche de la demi-coque de base 2a, ainsi que représenté sur la figure 8, de la replier complè-

tement autour de la base du bagage et de la disposer sous les roues 4, ainsi que représenté sur la figure 9, de façon à les recouvrir au moins en partie.

[0034] L'utilisateur dispose ainsi d'une solution lui permettant de protéger des salissures qui se déposent habituellement sur les roues du bagage une surface réceptive sur laquelle il dépose celui-ci lorsqu'il souhaite par exemple le vider de son contenu une fois arrivé à destination. L'utilisateur du bagage peut ainsi disposer ce dernier notamment sur un siège sans avoir à se soucier de prévoir des protections pour les roues de celui-ci.

[0035] On décrira ci-après un autre mode de réalisation représenté sur les figures 10 à 15 dans lequel la coque 2' du bagage est également constituée de deux demi-coques rigides, à savoir une demi-coque globale 2'a, et une demi-coque secondaire 2'b, cette dernière étant montée coulissante à l'intérieur de la demi-coque globale 2'a.

[0036] La demi-coque globale 2'a comporte un fond 7, deux parois latérales 9 et une paroi extrême 11 à la base de laquelle sont disposées des roues 4' suivant un axe xx' transversal aux demi-coques.

[0037] La demi-coque secondaire 2'b, qui est de moindre longueur que la demi-coque globale 2'a, comprend également un fond 13, deux parois latérales 15 et une paroi extrême 17 opposée à la paroi extrême 11.

[0038] Suivant l'invention la demi-coque secondaire 2'b est ainsi en mesure d'occuper notamment deux positions principales, à savoir une position rentrée à l'intérieur de la demi-coque globale 2'a, ainsi que représenté sur la figure 10, ce qui correspond à une position dite de transport du bagage, et une position complètement sortie de celle-ci, ainsi que représenté sur la figure 12, ce qui correspond à une position dite d'utilisation.

[0039] Lorsque la demi-coque secondaire 2'b est en position rentrée dans la demi-coque globale 2'a le volume interne du bagage peut être fermé par un couvercle 16'.

[0040] Ce dernier, dans le présent mode de mise en oeuvre, est constitué d'une série de quatre lattes transversales 16'a, 16'b, 16'c et 16'd qui peuvent être rigides ou semi-rigides et qui sont liées entre elles par une série de zones charnières souples transversales respectives 18'a, 18'b, 18'c, 18'd qui peuvent notamment être constituées de coutures. Ces lattes peuvent avantageusement être gainées d'un revêtement, par exemple un revêtement textile 19, ainsi que représenté sur la figure 13.

[0041] Le couvercle 16' est de dimensions telles qu'il soit en mesure de recouvrir la face principale supérieure du bagage ainsi que le côté de celui-ci opposé aux roues 4' et qui est constitué par la paroi extrême 17 de la demi-coque secondaire 2'b. Ce couvercle 16' est lié à la demi-coque globale 2'a du bagage par des moyens d'articulation 21. Ainsi, le couvercle 16' tout en possédant une bonne rigidité est en mesure de se replier en direction de la paroi extrême 11 de la demi-coque globale 2'a, ainsi que représenté sur la figure 11, de façon à dégager le volume intérieur de stockage du bagage.

[0042] Dans une variante de mise en oeuvre de l'invention, la largeur des lattes et les moyens d'articulation 21 sont tels qu'ils permettent de retourner complètement le couvercle 16' sous le fond 7 de la demi-coque globale 2'a de façon qu'il recouvre les roues 4', ainsi que représenté sur les figures 12 et 14a. Les lattes peuvent être de largeurs différentes et la première latte, à savoir la latte 16'a qui est disposée du côté opposé aux roues 4', pourra préférentiellement avoir une largeur D qui sera égale à celle de la hauteur de la paroi extrême 17 de la demi-coque secondaire 2'b, ainsi que représenté sur la figure 15.

[0043] Ainsi que dans le mode de mise en oeuvre précédent, une telle réalisation permet de disposer le bagage à plat sur une surface réceptrice sans que les roues 4' risquent de venir salir et/ou détériorer cette dernière.

[0044] Dans ce présent mode de mise en oeuvre et de façon connue, le bagage est pourvu d'une poignée rétractable transversale 12'a qui est solidarisée de deux coulisseaux 12' qui sont montés à coulisser dans des glissières réceptrices longitudinales appropriées de la demi-coque globale 2'a.

[0045] Suivant l'invention on peut utiliser la poignée 12'a et ses deux coulisseaux 12' pour assurer le maintien de la demi-coque secondaire 2'b lorsque cette dernière est en position sortie de la demi-coque globale 2'a. A cet effet on donnera au coulisseaux 12' la longueur nécessaire pour que, lorsque le bagage est en position déployée, c'est-à-dire lorsque la demi-coque secondaire 2'b est complètement sortie de la demi-coque globale 2'a, la demi-coque secondaire 2'b se trouve en appui sur la poignée 12'a et/ou sur les coulisseaux 12', ainsi que représenté sur la figure 12.

[0046] On a représenté sur la figure 14b une coupe transversale partielle du bagage. Dans le présent mode de mise en oeuvre la demi-coque globale 2'a comporte un double fond 7a qui est décalé du fond 7 vers l'intérieur d'une distance e de façon à constituer un volume 29 utilisable par l'usager pour y déposer par exemple des documents ou tout autre objet utile lors de son déplacement.

[0047] La demi-coque secondaire 2'b est montée coulissante sur le double fond 7a entre ce dernier et un élément de guidage 23 dont la section droite est en forme de U et dont la partie supérieure 23a des branches vient se fixer sur la partie haute des parois latérales 9 de la demi-coque globale 2'a, ainsi que représenté sur la figure 14a. L'ensemble du fond est ensuite recouvert d'un revêtement de protection 25.

[0048] Un tel bagage suivant l'invention est intéressant pour un usager qui, au cours d'un déplacement, se trouve confronté à la nécessité de disposer d'un volume de stockage plus important que ne l'était initialement son bagage. Dans de telles conditions l'usager aura la possibilité de passer facilement d'un bagage de faible volume de stockage, ce qui est habituellement le cas des « bagages cabine », à un volume beaucoup plus important.

[0049] De plus il bénéficiera d'un accès rapide et contrôlé aux objets contenus dans ce bagage et ce, même

lorsque ce dernier se trouvera en position verticale ou position d'utilisation.

[0050] Il pourra par ailleurs déposer son bagage sur une surface protectrice délicate sans détériorer cette dernière en basculant la nappe pliable constituant son couvercle sous les roues de celui-ci.

[0051] On a représenté sur les figures 16 et 17 une variante de mise en oeuvre du bagage suivant l'invention dans lequel le fond 7 de la demi-coque globale 2'a est creusé d'un logement 31 dans lequel a été disposé de façon amovible un sac ou un porte documents 33 en mesure de recevoir des éléments 34 qui sont ainsi facilement accessibles de l'utilisateur.

15 Revendications

1. Bagage, du type comportant une coque (2, 2') fermée par un couvercle (16), pourvue d'une poignée rétractable (12a, 12'a) et de deux roues (4, 4'), la coque comportant au moins une partie dépliable par coulisser (2b, 2'b) de façon à augmenter son volume de stockage, **caractérisé en ce que** le couvercle (16) forme une nappe pliable apte à se replier autour de zones charnières (18a, 18b, 18c, 18d) transversales.

2. Bagage suivant la revendication 1 **caractérisé en ce que** la nappe pliable (16) comprend plusieurs lattes (16a, 16b, 16c, 16d) rigides ou semi-rigides qui sont articulées entre elles autour des zones charnières (18a, 18b, 18c, 18d).

3. Bagage suivant l'une des revendications 1 ou 2, **caractérisé en ce que** la nappe pliable (16) est constituée d'une mousse ferme et dense et notamment d'éthylène vinyle acétate (EVA).

4. Bagage suivant l'une des revendications 1 à 3 **caractérisé en ce que** la coque (2) comprend :

- une demi-coque de base (2a) sur laquelle sont montées les roues (4), et sur laquelle sont fixées deux glissières latérales et longitudinales (6),
- une demi-coque principale (2b) qui est montée à coulisser sur les deux glissières (6), de façon qu'elle puisse occuper deux positions, à savoir une position rétractée dans laquelle elle est en contact avec la demi-coque de base (2a) et une position déployée dans laquelle elle est éloignée de celle-ci de façon à former entre elles un volume de stockage supplémentaire (V),
- un soufflet (10) disposé entre les deux demi-coques (2a, 2b) qui ferme ledit volume supplémentaire (V).

5. Bagage suivant la revendication 4 **caractérisé en ce qu'au moins l'une des deux demi-coques (2a, 2b)**

- est solidarisée du soufflet (10) par des moyens de liaison amovibles, de façon à fournir un accès au soufflet à partir de l'extérieur de celui-ci.
6. Bagage suivant l'une des revendications 4 ou 5 **caractérisé en ce qu'un vérin (14)** est disposé entre les deux demi-coques (2a, 2b) afin de les faire passer de la position rétractée à la position déployée. 5
7. Bagage suivant la revendication 1 **caractérisé en ce que** la coque (2') est formée d'une paroi de fond (7) formant un plan récepteur d'axe longitudinal (yy'), de deux parois latérales (9, 15) et de deux parois extrêmes (11, 17), la coque (2') étant réalisée en au moins deux parties, à savoir une demi-coque globale (2'a) et une demi-coque secondaire (2'b) qui sont montées à coulisser l'une dans l'autre suivant l'axe longitudinal (yy') du plan récepteur, de façon à occuper deux positions, à savoir une position rétractée dans laquelle les deux demi-coques (2'a, 2'b) sont encastrées l'une dans l'autre et une position déployée dans laquelle la demi-coque secondaire (2'b) prolonge la demi-coque globale (2'a). 10 15
8. Bagage suivant l'une des revendications 4 à 7 **caractérisé en ce qu'au moins l'une des deux demi-coques (2a, 2b, 2'a, 2'b)** est rigide. 20 25
9. Bagage suivant l'une des revendications 4 à 8 **caractérisé en ce que** chacune des deux demi-coques (2a, 2b, 2'a, 2'b) est de forme globale parallélépipédique. 30
10. Bagage suivant l'une des revendications précédentes **caractérisé en ce que** la nappe pliable (16) a des dimensions et une souplesse telle qu'elle est apte à recouvrir au moins partiellement les roues (4, 4'). 35
11. Bagage du type comprenant : 40
- une demi-coque de base (2a) sur laquelle sont montées des roues (4), et sur laquelle sont fixées deux glissières latérales et longitudinales (6), 45
 - une demi-coque principale (2b) qui est montée à coulisser sur les deux glissières (6), de façon qu'elle puisse occuper deux positions, à savoir une position rétractée dans laquelle elle est en contact avec la demi-coque de base (2a) 50 et une position déployée dans laquelle elle est éloignée de celle-ci de façon à former entre elles un volume de stockage supplémentaire (V), **caractérisé en ce qu'un soufflet (10)** est disposé entre les deux demi-coques (2a, 2b) de façon à fermer ledit volume de stockage supplémentaire (V). 55

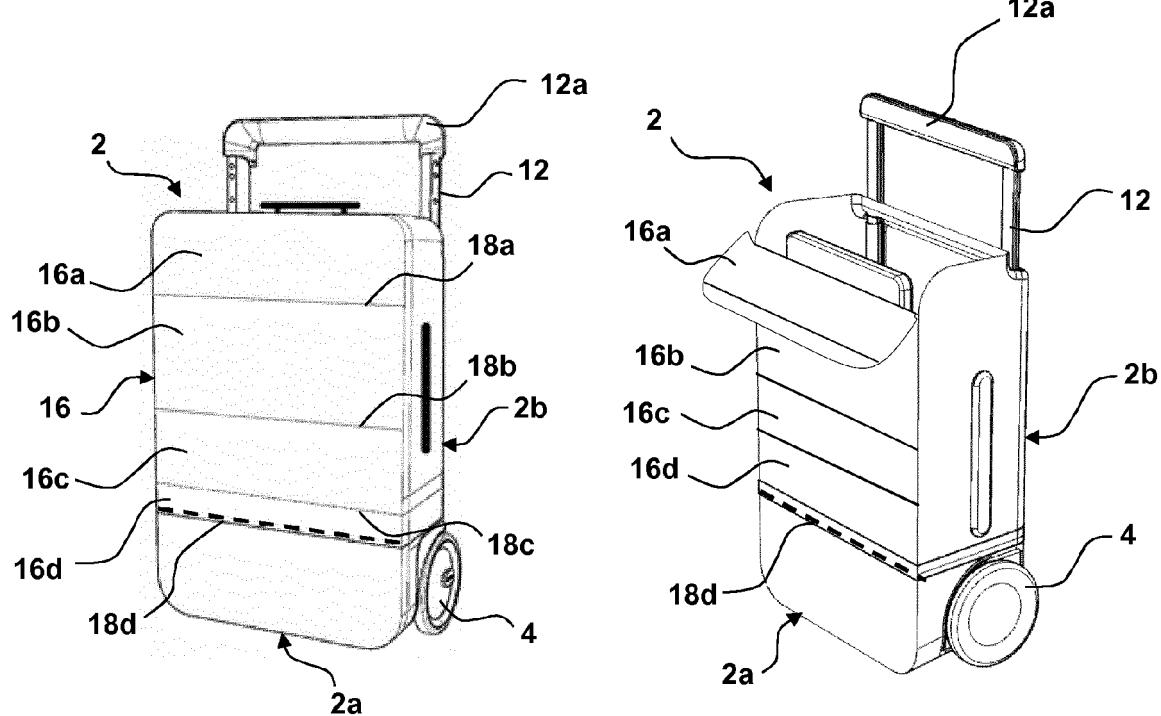


FIG 1

FIG 2

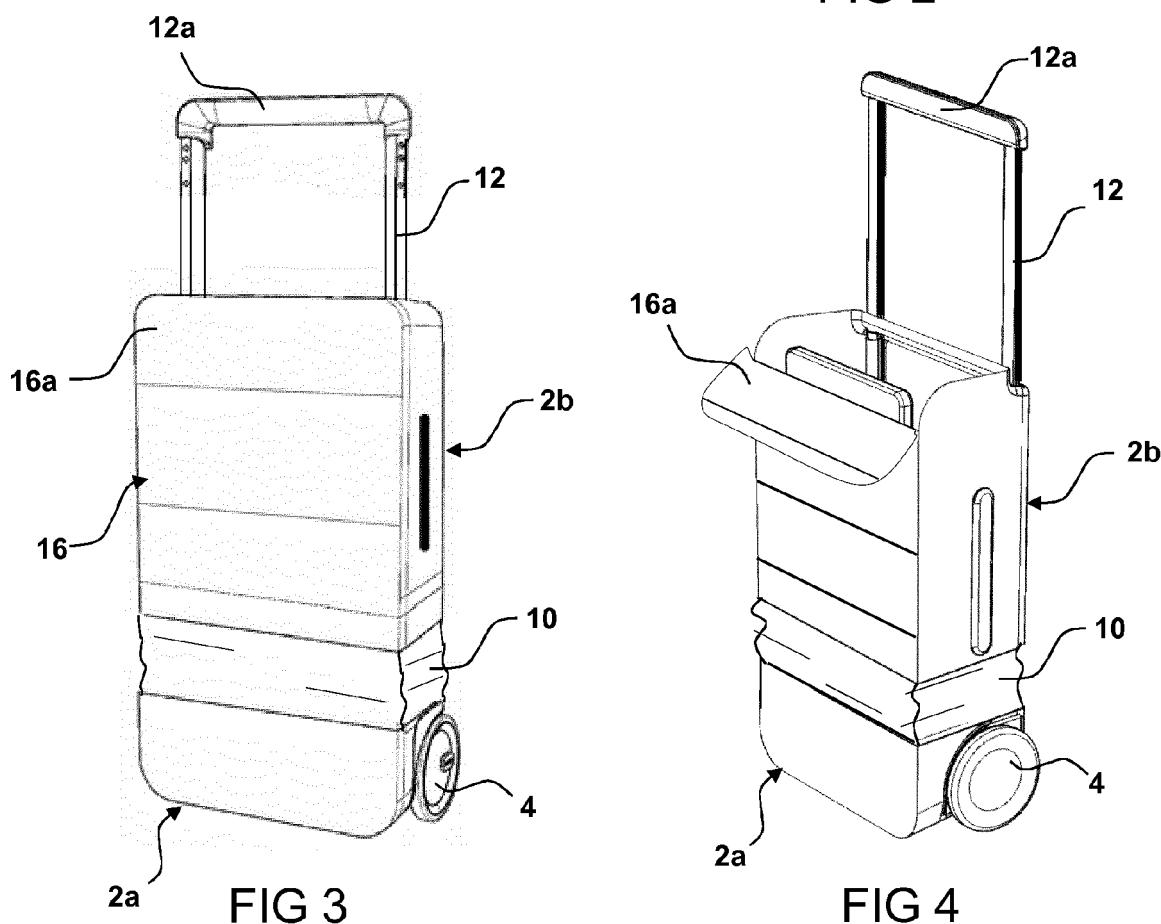


FIG 3

FIG 4

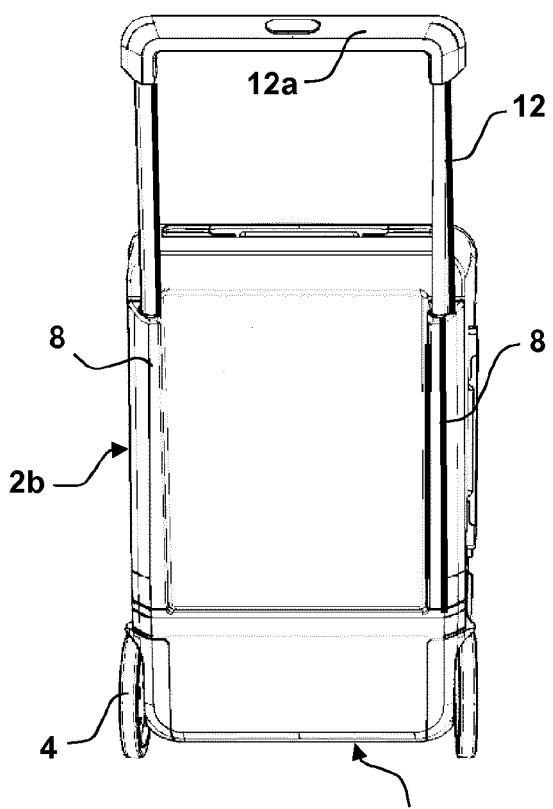
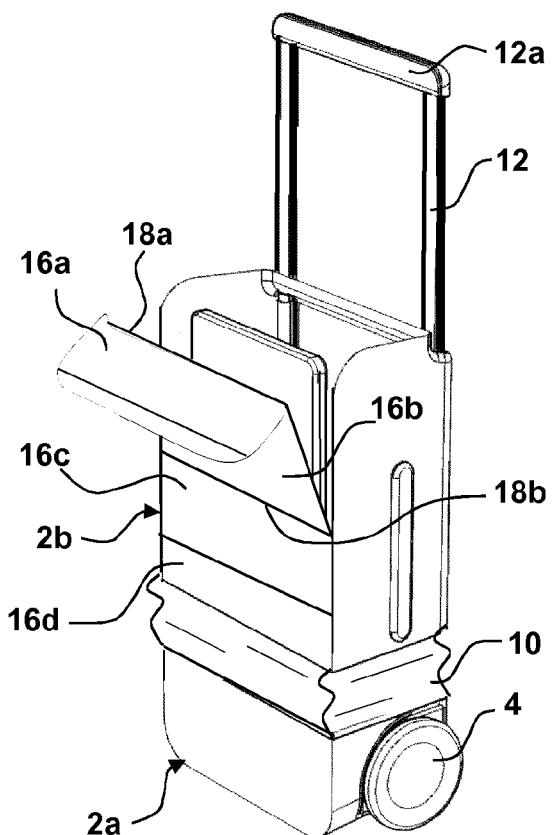


FIG 5

FIG 6

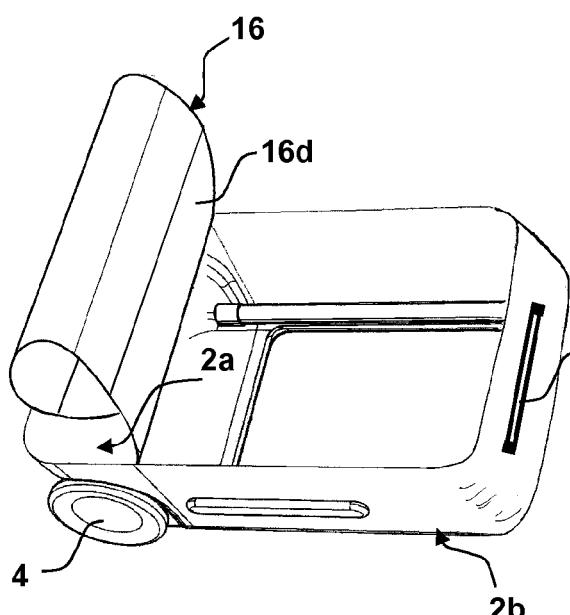


FIG 8

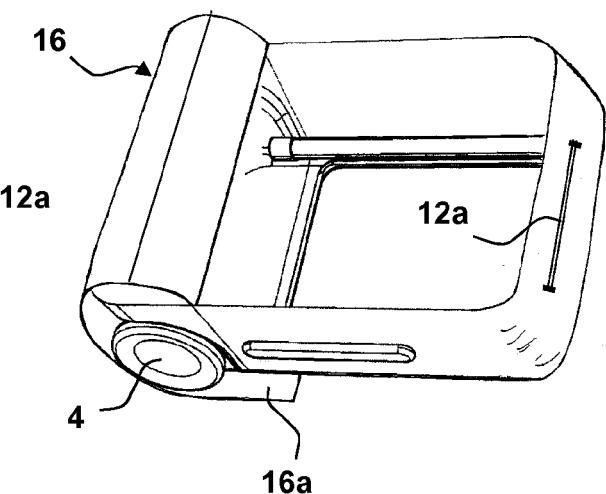


FIG 9

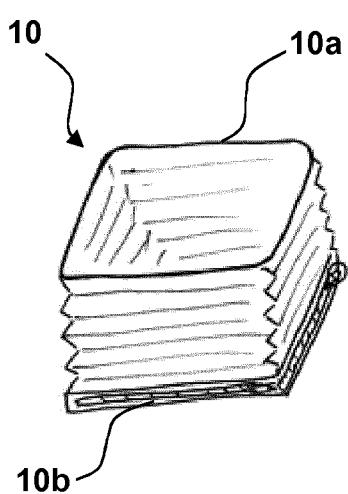


FIG 5a

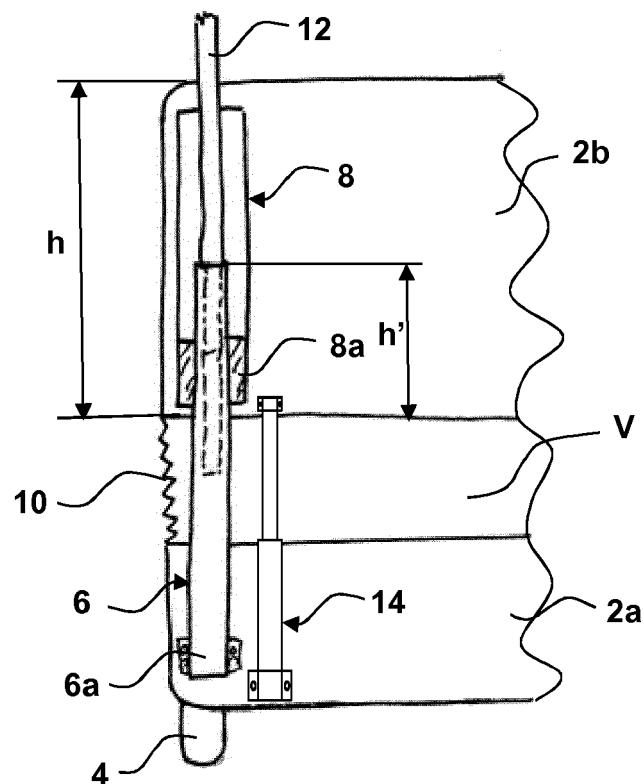


FIG 7

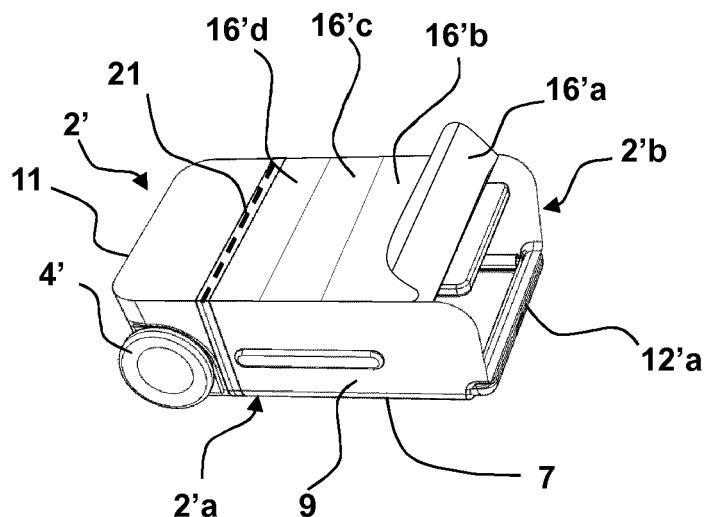


FIG 10

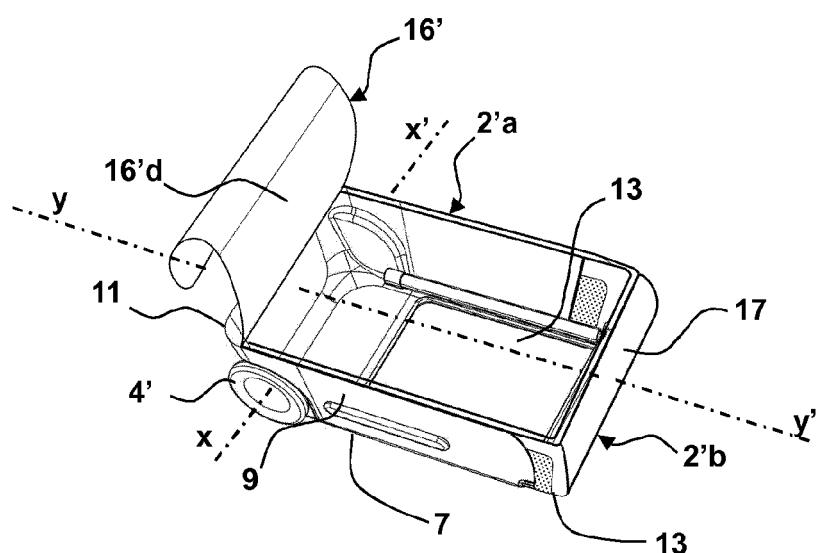


FIG 11

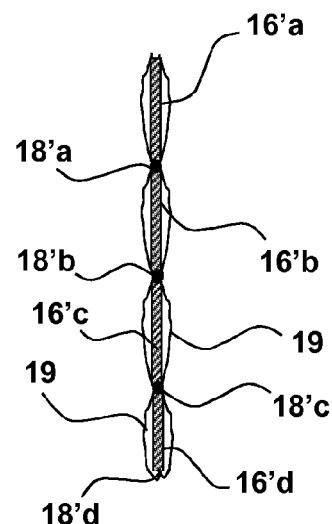


FIG 13

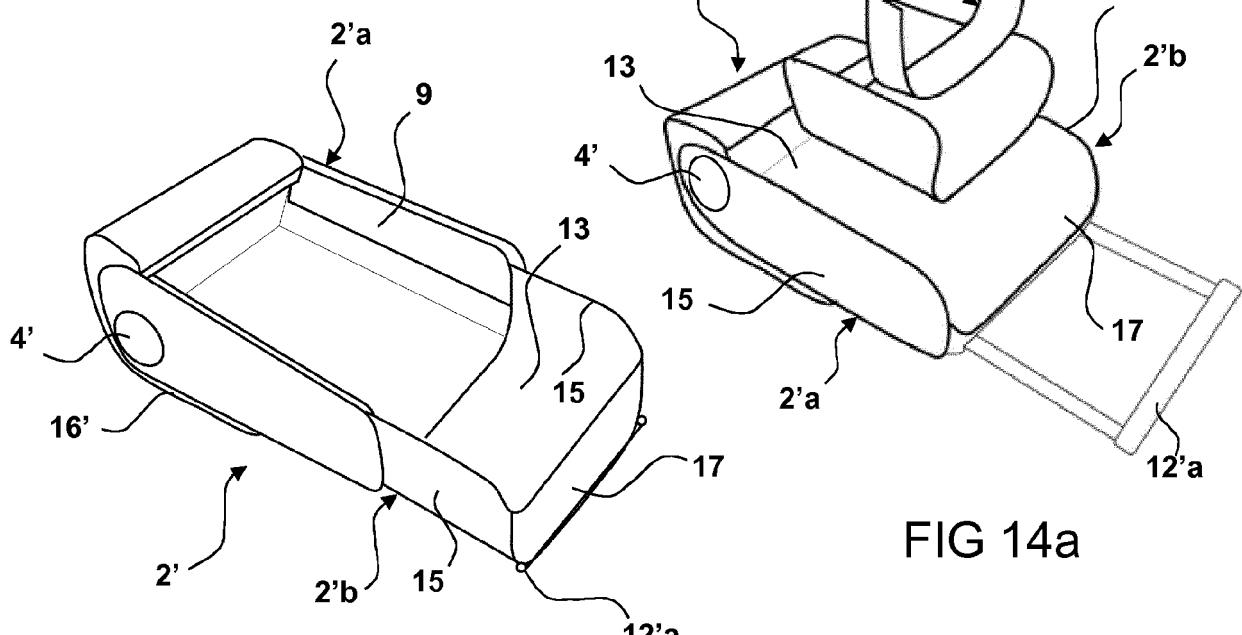
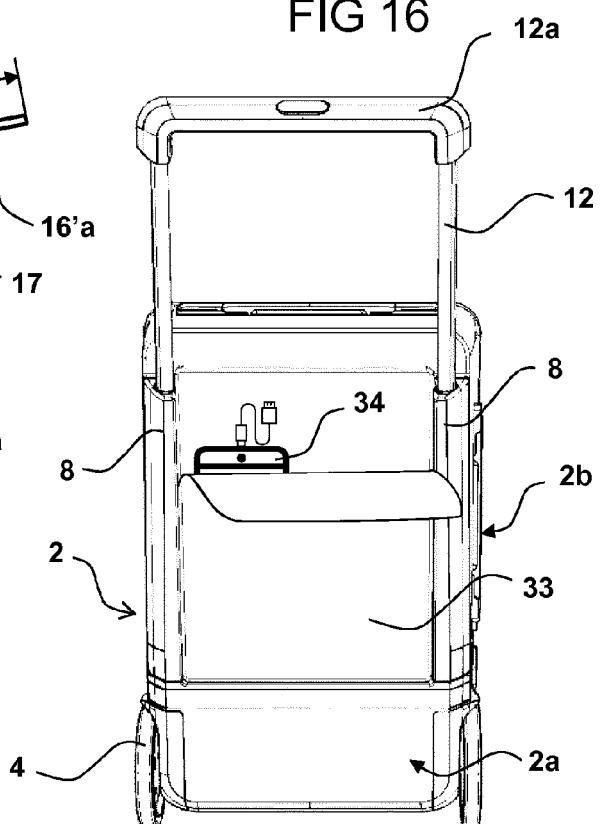
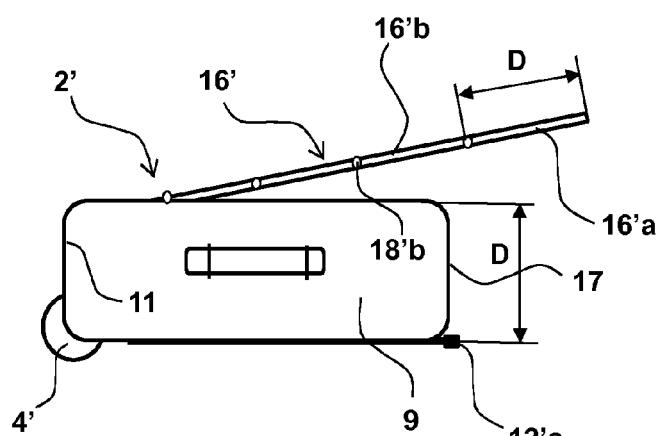
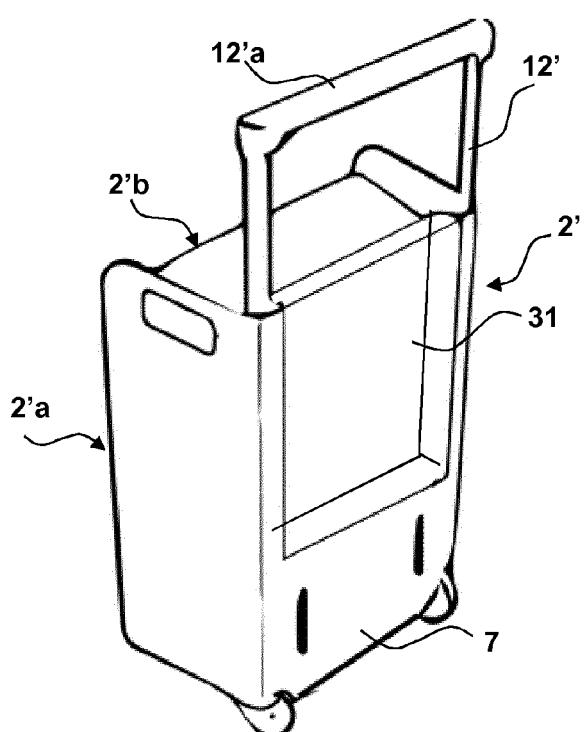
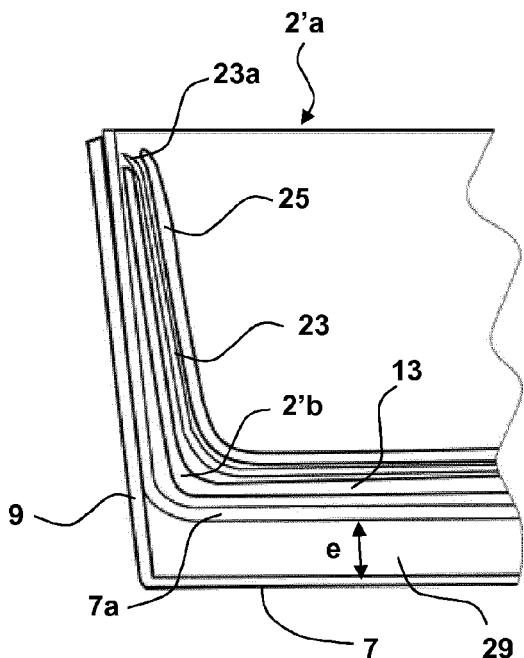


FIG 12

FIG 14a





RAPPORT DE RECHERCHE EUROPEENNE

Numéro de la demande
EP 18 17 5685

5

DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS			
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes	Revendication concernée	CLASSEMENT DE LA DEMANDE (IPC)
X	US 2015/374086 A1 (YUN HEECHEOL [KR]) 31 décembre 2015 (2015-12-31) * abrégé * * figures * * alinéa [0013] - alinéa [0023] * -----	1	INV. A45C7/00 A45C9/00
X	WO 2005/124247 A2 (KRIEGER MICHAEL [US]) 29 décembre 2005 (2005-12-29) * abrégé * * alinéa [0017] - alinéa [0034] * * figures 1, 2 * -----	11	ADD. A45C5/03 A45C5/06 A45C5/14 A45C13/26 A45C13/28
A	US 2006/000681 A1 (BARKER DEBORAH [US] ET AL) 5 janvier 2006 (2006-01-05) * abrégé * * figures 1-13 * * alinéa [0060] - alinéa [0064] * -----	1,11	
A	WO 2011/054908 A1 (BIDDLE SOLVEJ DILYS [GB]) 12 mai 2011 (2011-05-12) * abrégé * * page 13, ligne 4 - ligne 11 * * figures 2, 3 * -----	1,11	DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (IPC)
A	US 2005/230936 A1 (VAN HORN PETER [US] ET AL) 20 octobre 2005 (2005-10-20) * abrégé * * figures * -----	1,11	A45C A47D
A	GB 223 754 A (CHARLES BAILEY) 30 octobre 1924 (1924-10-30) * le document en entier * -----	1,11	
A	GB 2 523 819 A (JAGUAR LAND ROVER LTD [GB]) 9 septembre 2015 (2015-09-09) * abrégé * -----	1,11	
Le présent rapport a été établi pour toutes les revendications			
1	Lieu de la recherche La Haye	Date d'achèvement de la recherche 19 juin 2018	Examinateur Zetzsche, Brigitte
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			

**ANNEXE AU RAPPORT DE RECHERCHE EUROPEENNE
RELATIF A LA DEMANDE DE BREVET EUROPEEN NO.**

EP 18 17 5685

5 La présente annexe indique les membres de la famille de brevets relatifs aux documents brevets cités dans le rapport de recherche européenne visé ci-dessus.

Lesdits membres sont contenus au fichier informatique de l'Office européen des brevets à la date du
Les renseignements fournis sont donnés à titre indicatif et n'engagent pas la responsabilité de l'Office européen des brevets.

19-06-2018

10	Document brevet cité au rapport de recherche	Date de publication	Membre(s) de la famille de brevet(s)	Date de publication
	US 2015374086 A1	31-12-2015	CN 105188461 A US 2015374086 A1 WO 2014148663 A1	23-12-2015 31-12-2015 25-09-2014
15	WO 2005124247 A2	29-12-2005	US 2005268622 A1 WO 2005124247 A2	08-12-2005 29-12-2005
20	US 2006000681 A1	05-01-2006	AUCUN	
25	WO 2011054908 A1	12-05-2011	AU 2010101493 A4 AU 2010317072 A1 CN 203314293 U GB 2475228 A US 2012248163 A1 WO 2011054908 A1	21-06-2012 31-05-2012 04-12-2013 18-05-2011 04-10-2012 12-05-2011
30	US 2005230936 A1	20-10-2005	AUCUN	
35	GB 223754 A	30-10-1924	AUCUN	
40	GB 2523819 A	09-09-2015	AUCUN	
45				
50				
55				

EPO FORM P0460

Pour tout renseignement concernant cette annexe : voir Journal Officiel de l'Office européen des brevets, No.12/82

RÉFÉRENCES CITÉES DANS LA DESCRIPTION

Cette liste de références citées par le demandeur vise uniquement à aider le lecteur et ne fait pas partie du document de brevet européen. Même si le plus grand soin a été accordé à sa conception, des erreurs ou des omissions ne peuvent être exclues et l'OEB décline toute responsabilité à cet égard.

Documents brevets cités dans la description

- US 20060000681 A [0005]
- WO 2011054908 A [0006]