

(12) **Österreichische Patentanmeldung**

(21) Anmeldenummer: A 50897/2022
(22) Anmeldetag: 25.11.2022
(43) Veröffentlicht am: 15.05.2024

(51) Int. Cl.: **B64C 11/00** (2006.01)

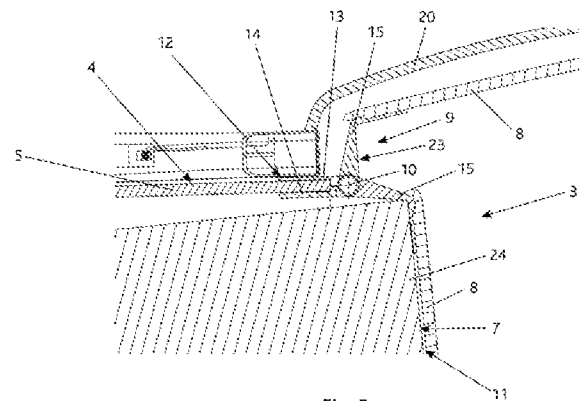
(56) Entgegenhaltungen:
DE 102019004754 A1
WO 2012003964 A1

(71) Patentanmelder:
FACC AG
4910 Ried im Innkreis (AT)

(74) Vertreter:
SONN Patentanwälte GmbH & Co KG
1010 Wien (AT)

(54) **Überkopf-Gepäckfach für ein Flugzeug**

- (57) Überkopf-Gepäckfach für ein Flugzeug, aufweisend:
ein Gepäckfachgehäuse (4) mit zwei Seitenteilen (4A), einem Oberteil (5) und einem Unterteil (6), welche einen Aufnahmeraum (7) für Gepäckstücke einschließen,
eine Tür (8),
eine jeweils mit dem Oberteil (5) und der Tür (8) verbundene Scharniereinrichtung (9), mit welcher die Tür (8) zwischen einer Offen- und einer Schließstellung gegenüber dem Gepäckfachgehäuse (4) verschwenkbar ist, wobei die Scharniereinrichtung (9) eine Montageklammer (12) mit einem oberen Montageschenkel (13) und einem unteren Montageschenkel (14) aufweist, wobei der obere Montageschenkel (13) an der Oberseite des Oberteils (5) und der untere Montageschenkel (14) an der Unterseite des Oberteils (5) angebracht ist.



Zusammenfassung:

Überkopf-Gepäckfach für ein Flugzeug, aufweisend:

ein Gepäckfachgehäuse (4) mit zwei Seitenteilen (4A), einem Oberteil (5) und einem Unterteil (6), welche einen Aufnahmeraum (7) für Gepäckstücke einschließen,

eine Tür (8),

eine jeweils mit dem Oberteil (5) und der Tür (8) verbundene Scharniereinrichtung (9), mit welcher die Tür (8) zwischen einer Offen- und einer Schließstellung gegenüber dem Gepäckfachgehäuse (4) verschwenkbar ist, wobei die Scharniereinrichtung (9) eine Montageklammer (12) mit einem oberen Montageschenkel (13) und einem unteren Montageschenkel (14) aufweist, wobei der obere Montageschenkel (13) an der Oberseite des Oberteils (5) und der untere Montageschenkel (14) an der Unterseite des Oberteils (5) angebracht ist.

(Fig. 3)

Die Erfindung betrifft ein Überkopf-Gepäckfach für ein Flugzeug, aufweisend:

ein Gepäckfachgehäuse mit zwei Seitenteilen, einem Oberteil und einem Unterteil, welche einen Aufnahmeraum für Gepäckstücke einschließen,

eine Tür,

eine jeweils mit dem Oberteil und der Tür verbundene Scharniereinrichtung, mit welcher die Tür zwischen einer Offen- und einer Schließstellung gegenüber dem Gepäckfachgehäuse verschwenkbar ist.

Im Stand der Technik sind Überkopf-Gepäckfächer bekannt, in welche Passagiere während eines Fluges ihr Handgepäck verstauen können. Bei einer Ausführung von Überkopf-Gepäckfächern, welche auch als „shelf bin“ bezeichnet wird, ist ein feststehendes Gepäckfachgehäuse vorgesehen, das mit einer Tür verschlossen wird. Am Gepäckfachgehäuse und an der Tür sind Scharniere angebracht, welche ein Hochschwenken der Tür von einer Schließ- in eine Offenstellung erlauben. Ein solches Gepäckfach wird beispielsweise in der US 10,077,111 B2 beschrieben. Bei diesem Stand der Technik werden die Scharniere innenseitig am Gepäckfachgehäuse und an der Tür befestigt. Nachteilig darin ist jedoch, dass die Scharniere weit in den Aufnahmeraum für die Gepäckstücke hineinstehen. Zudem liegt die Schwenkachse der Scharniere deutlich unter der Ebene des Oberteils des Gepäckfachgehäuses. Schließlich wird das Gepäckfachgehäuse durch die Anbringung der Scharniere beim Stand der Technik stark belastet.

Demgegenüber besteht die Aufgabe der vorliegenden Erfindung darin, zumindest einzelne Nachteile des Standes der Technik zu lindern bzw. zu beheben. Die Erfindung setzt sich vorzugsweise zum Ziel, ein Überkopf-Gepäckfach des Typs „shelf bin“ zu schaffen, bei dem die Aufhängung der Tür am Gepäckfachgehäuse den für die Gepäckstücke zur Verfügung stehenden Aufnahmeraum weniger einschränkt, die Belastung des Oberteils des Gepäckfachgehäuses reduziert und schließlich eine günstige Schwenkbewegung der Tür ermöglicht.

Diese Aufgabe wird durch ein Überkopf-Gepäckfach nach Anspruch 1 und ein Flugzeug nach Anspruch 13 gelöst. Bevorzugte Ausführungsformen sind in den abhängigen Ansprüchen angegeben.

Erfindungsgemäß weist die Scharniereinrichtung eine Montageklammer mit einem oberen Montageschenkel und einem unteren Montageschenkel auf, wobei der obere Montageschenkel an der Oberseite des Oberteils und der untere Montageschenkel an der Unterseite des Oberteils angebracht ist.

Für die Zwecke dieser Offenbarung beziehen sich die Orts- und Richtungsangaben, wie „oben“, „unten“, „horizontal“, „vertikal“, auf den bestimmungsgemäßen Montagezustand des Überkopf-Gepäckfaches im Flugzeugrumpf bei horizontaler Ausrichtung des Flugzeuges.

Somit wird die Scharniereinrichtung über die Montageklammer an dem Oberteil des Gepäckfachgehäuses montiert. Die Montageklammer weist den oberen und den unteren Montageschenkel auf, welche im Wesentlichen parallel und in einem Abstand zueinander angeordnet sind, wobei das Oberteil des Gepäckfachgehäuses zwischen dem oberen und dem unteren Montageschenkel der Montageklammer angeordnet ist. Das Oberteil ist vorzugsweise als obere Gehäuseplatte (englisch: „top panel“) ausgeführt. Die Montageklammer kann einen vorderen, d.h. einen dem Benutzer des Überkopf-Gepäckfachs zugewandten, Längsrand des Oberteils umgreifen. Die erfindungsgemäße Ausführung der Scharniereinrichtung bringt eine Reihe von Vorteilen mit sich. Durch das Umgreifen des Oberteils des Gepäckfachgehäuses wird eine stabile Aufhängung der Tür ermöglicht. Dadurch können der untere und der obere Montageschenkel flach ausgeführt werden, wodurch der vom Oberteil nach oben hin begrenzte Aufnahmeraum des Gepäckfachgehäuses kaum eingeschränkt wird. Mit der Montageklammer können zudem die beim Verschwenken der Tür auftretenden Drehmomente besonders günstig aufgenommen werden. Das Oberteil des Gepäckfachgehäuses kann wirksam vor Schwächungen und Schäden geschützt werden.

Um den Aufnahmeraum für die Gepäckstücke möglichst wenig

einzuschränken, ist es günstig, wenn sich die Schwenkachse der Scharniereinrichtung in einer Ebene zwischen der Ober- und der Unterseite des Oberteils des Gepäckfachgehäuses erstreckt. Somit befindet sich die Schwenkachse zwischen den gedachten Verlängerungen der Ober- und der Unterseite des Oberteils des Gepäckfachgehäuses. Dadurch ist die Scharniereinrichtung in Höhenrichtung überlappend mit dem Oberteil des Gepäckfachgehäuses angeordnet. Da sich die Schwenkachse nicht wie beim Stand der Technik unter dem Oberteil, sondern auf Höhe des Oberteils befindet, kann der für die Gepäckstücke zur Verfügung stehende Aufnahmeraum vergrößert werden. Besonders günstig ist dabei, dass das Einladen des Gepäckstücks erleichtert wird.

Bei einer bevorzugten Ausführungsform erstreckt sich die Schwenkachse der Scharniereinrichtung in einer Ebene im Wesentlichen mittig zwischen der Ober- und der Unterseite des Oberteils des Gepäckfachgehäuses. Bei dieser Ausführung wird die Schwenkachse auf Höhe der Mittelebene des Oberteils angeordnet, wodurch einerseits der Aufnahmeraum innerhalb des Gepäckfachgehäuses freigehalten und andererseits eine günstige Kraftübertragung bei der Verschwenkung der Tür erzielt wird.

Zur Montage der Scharniereinrichtung am Gepäckfachgehäuse ist es günstig, wenn der obere und der untere Montageschenkel der Scharniereinrichtung zueinander verschwenkbar sind. Bei der Montage können der obere und der untere Montageschenkel in einem aufgeklappten Zustand auf das Oberteil aufgeschoben und danach in einen eingeklappten Zustand überführt werden, um den oberen Montageschenkel an der Oberseite und den unteren Montageschenkel an der Unterseite des Oberteils anzuordnen. Im montierten, eingeklappten Zustand erstrecken sich der obere und der untere Montageschenkel bevorzugt im Wesentlichen parallel und in einem Abstand zueinander, welcher im Wesentlichen der Wandstärke des Oberteils des Gepäckfachgehäuses entspricht.

Um die Montageklammer sicher am Oberteil des Gepäckfachgehäuses zu halten, sind der obere und der untere Montageschenkel der Scharniereinrichtung bei einer bevorzugten Ausführungsform über

eine Schraubverbindung miteinander verbunden.

Bei einer bevorzugten Ausführungsform durchsetzt die Schraubverbindung zwischen dem oberen und dem unteren Montageschenkel der Scharniereinrichtung eine Aussparung des Oberteils des Gepäckfachgehäuses. Durch die Aussparung kann die Montageposition der Montageklammer in zumindest eine Richtung, vorzugsweise in horizontaler Richtung senkrecht zum längsseitigen Endbereich des Oberteils, d.h. nach vorne bzw. nach hinten, variiert werden.

Um die Tür verschwenkbar an dem währenddessen ortsfesten Gepäckfachgehäuse anzuordnen, weist die Scharniereinrichtung bei einer bevorzugten Ausführungsform einen Schwenkarm auf, welcher an der Innenseite der Tür befestigt ist. Der Schwenkarm ist um die Schwenkachse verschwenkbar gelagert, so dass die am Schwenkarm befestigte Tür von der die Ladeöffnung des Gepäckfachgehäuses verschließenden Schließ- in die die Ladeöffnung des Gepäckfachgehäuses freigebende Offenstellung verschwenkt werden kann

Zur Ausbildung der Schwenkachse für die Verschwenkung der Tür relativ zum Gepäckfachgehäuse ist es günstig, wenn die Scharniereinrichtung zumindest ein mit der Montageklammer verbundenes erstes Scharnierteil, insbesondere ein erstes Rundteil, und zumindest ein mit dem Schwenkarm verbundenes zweites Scharnierteil, insbesondere ein zweites Rundteil, aufweist. Bevorzugt ist das zweite Scharnierteil verschwenkbar gegenüber dem ersten Scharnierteil gelagert.

An der Oberseite des Oberteils des Gepäckfachgehäuses kann eine Beleuchtungseinrichtung angeordnet sein, welche insbesondere eine Anzahl von LED-Beleuchtungselementen aufweist. Vorteilhafterweise schränkt die Scharniereinrichtung den Einbauraum für die Beleuchtungseinrichtung kaum ein. Die Beleuchtungseinrichtung ist bevorzugt als in Flugzeugrumpflängsrichtung langgestrecktes Flachgehäuse ausgeführt. Zudem kann die Beleuchtungseinrichtung eine integrierte Belüftungseinheit zur Abgabe von Luft in die

Flugzeugkabine aufweisen.

Um die Beleuchtung eines Gangbereichs auch in der Offenstellung der Tür sicherzustellen, ist bei einer bevorzugten Ausführungsform in der Offenstellung der Tür ein Längsspalt zwischen der Oberseite des Oberteils des Gepäckfachgehäuses und der, bezogen auf die Schließstellung der Tür, oberen Längsseite der Tür ausgebildet. Bei geöffneter Tür kann Licht von der Beleuchtungseinrichtung auf dem Oberteil durch den ersten Längsspalt in den Gangbereich des Flugzeugs durchtreten. Zur Ausbildung des Längsspalts weist die Scharniereinrichtung bevorzugt einen langgestreckten Schwenkarm auf, mit dem die Tür in die Offenstellung geschwenkt wird.

Zur Unterstützung der Verschwenkung der Tür von der Schließ- in die Offenstellung weist die Scharniereinrichtung bei einer bevorzugten Ausführungsform ein Federelement, insbesondere eine Torsionsfeder, auf.

Zur Verbesserung der Öffnungskinematik weist die Scharniereinrichtung bei einer bevorzugten Ausführungsform ein Dämpferelement, insbesondere einen Torsionsdämpfer, zum Dämpfen der Verschwenkung der Tür von der Schließ- in die Offenstellung auf.

Bei einer bevorzugten Ausführungsform ist das Überkopf-Gepäckfach über Anbindungselemente, welche vorzugsweise als tie rods ausgeführt sind, mit dem Flugzeugrumpf verbunden. Besonders bevorzugt ist es, wenn an jeder Querseite des Überkopf-Gepäckfaches ein hinteres Anbindungselement und ein vorderes (d.h. näher an der Tür angeordnetes) Anbindungselement vorgesehen sind. Bevorzugt ist zumindest eines der Anbindungselemente, vorzugsweise die beiden vorderen Anbindungselemente, in der Länge verstellbar, so dass ein Toleranzausgleich durchgeführt werden kann.

Die Erfindung wird nachstehend anhand eines in den Zeichnungen dargestellten Ausführungsbeispiels weiter erläutert.

Fig. 1 zeigt eine Seitenansicht eines erfindungsgemäßen Überkopf-Gepäckfaches zur Montage in einer Flugzeugkabine.

Fig. 2 zeigt eine 3D-Ansicht des Überkopf-Gepäckfaches der Fig. 1.

Fig. 3 zeigt eine Schnittansicht des Überkopf-Gepäckfaches der Fig. 1 und Fig. 2 im Bereich einer erfindungsgemäßen Scharniereinrichtung, mit welcher eine Tür des Überkopf-Gepäckfaches der Fig. 1 und Fig. 2 zwischen einer Schließ- und einer Offenstellung verschwenkt werden kann.

Fig. 4 zeigt eine Schnittansicht der Scharniereinrichtung gemäß Fig. 1 bis 3 im montierten Zustand an einem Oberteil (top panel) eines Gepäckfachgehäuses.

Fig. 5 zeigt eine schaubildliche Ansicht der Scharniereinrichtung gemäß einer der Fig. 1 bis 4.

Fig. 1 und Fig. 2 zeigen einen Ausschnitt einer Flugzeugkabine 1 im Inneren eines Flugzeugrumpfes eines Flugzeugs 2. In der Flugzeugkabine 1 ist zumindest ein Überkopf-Gepäckfach 3 montiert. Je nach Ausführung können mehrere Überkopf-Gepäckfächer entlang der Flugzeugkabine, insbesondere neben einem Gang, angeordnet sein. Das Überkopf-Gepäckfach 3 weist ein Gepäckfachgehäuse 4 mit zwei Seitenteilen 4A auf, welche oberseitig über ein Oberteil 5, unterseitig über ein Unterteil 6 und rückseitig über eine Rückwand 4B miteinander verbunden sind, so dass davon ein Aufnahmeraum 7 für ein (Gepäckstück 24 begrenzt wird (vgl. Fig. 3). An der dem Benutzer zugewandten Vorderseite des Überkopf-Gepäckfaches 3 ist zumindest eine Tür 8 vorgesehen, die jeweils über zumindest eine Scharniereinrichtung 9 mit dem Gepäckfachgehäuse 4 verbunden ist. In der gezeigten Ausführung sind zwei Türen 8 vorgesehen.

Wie aus Fig. 3 bis Fig. 5 ersichtlich, bildet die Scharniereinrichtung 9 eine in Längsrichtung des Überkopf-Gepäckfaches 3, d.h. in Richtung der Flugzeug-Längsachse, verlaufende Schwenkachse 10, um welche die Tür 8 zwischen einer

eine vorderseitige Ladeöffnung 11 freigebenden Offenstellung und einer die vorderseitige Ladeöffnung 11 verschließenden Schließstellung verschwenkbar ist. In Fig. 3 sind die zwei Türen 8 zu sehen, wobei die eine Tür 8 in der Schließ- und die andere Tür 8 in der Offenstellung dargestellt ist.

Wie aus Fig. 3 bis Fig. 5 ersichtlich, weist die Scharniereinrichtung 9 eine Montageklammer 12 mit einem oberen Montageschenkel 13 und einem unteren Montageschenkel 14 auf. Der obere Montageschenkel 13 liegt an der Oberseite des Oberteils 5 und der untere Montageschenkel 14 liegt an der Unterseite des Oberteils 5 an. Der obere 13 und der untere Montageschenkel 14 können geriffelte Innenseiten aufweisen, um den Halt am Oberteil 5 zu verbessern. Zudem weist die Scharniereinrichtung 9 einen Schwenkarm 15 auf, welcher am einen Ende um die Schwenkachse 10 verschwenkbar gelagert und am anderen Ende an der Innenseite der Tür 8 befestigt ist.

Wie aus Fig. 4 und Fig. 5 ersichtlich, weist die Scharniereinrichtung 9 zur Ausbildung der Schwenkachse 10 zwei ortsfeste, in Längsrichtung des Gepäckfachgehäuses 4 voneinander beabstandete erste Scharnierteile 16, hier erste Rundteile, auf, welche in der gezeigten Ausführung einteilig mit dem unteren Montageschenkel 14 verbunden sind. Mit dem Schwenkarm 15 ist ein zweites Scharnierteil 17, hier ein zweites Rundteil, verbunden, welches gegenüber den ersten Scharnierteilen 16 drehbar gelagert ist. In der gezeigten Ausführung ist das zweite Scharnierteil 17 einteilig mit dem Schwenkarm 15 verbunden. Der obere Montageschenkel 13 ist verschwenkbar gegenüber dem unteren Montageschenkel 14 gelagert.

Wie aus Fig 4 ersichtlich, befindet sich die Schwenkachse 10 der Scharniereinrichtung 9 in einer horizontalen Ebene mittig zwischen der Ober- und der Unterseite des Oberteils 5 des Gepäckfachgehäuses 4.

Wie aus Fig. 4 ersichtlich, sind der obere Montageschenkel 13 und der untere Montageschenkel 14 der Scharniereinrichtung 9 zueinander verschwenkbar (vgl. Doppelpfeil 9A in Fig. 4). Der

Schwenkarm 15 ist beim Öffnen bzw. Schließen der Tür 8 in Pfeilrichtung 9B verschwenkbar. Bei der Montage wird die Montageklammer 12 im aufgeklappten Zustand auf das Oberteil 5 aufgeschoben und in der gewünschten Stellung zusammengeklappt. In der gezeigten Ausführung werden der obere Montageschenkel 13 und der untere Montageschenkel 14 der Scharniereinrichtung 9 über eine Schraubverbindung 18 miteinander verbunden, welche in der Zeichnung mit einer strichlierten Linie angedeutet ist. Die Schraubverbindung kann eine oder mehrere Schrauben aufweisen. In der gezeigten Ausführung durchsetzt die Schraubverbindung 18 eine Aussparung 19 des Oberteils 5 des Gepäckfachgehäuses 4. Die Aussparung 19 ist in horizontaler Richtung senkrecht zur Längskante des Oberteils 5 langgestreckt, um die Montageposition der Montageklammer 12 verändern zu können.

Wie am besten aus Fig. 2 ersichtlich, ist an der Oberseite des Oberteils 5 des Gepäckfachgehäuses 4 unterhalb eines Deckenpaneels 20 eine Beleuchtungs- und Belüftungseinrichtung 21 montiert, mit welcher Licht und Luft in die Flugzeugkabine abgegeben werden können. Die Beleuchtungs- und Belüftungseinrichtung weist einzelne Beleuchtungselemente 22, insbesondere LEDs, auf, welche an einem gitterförmigen Träger vorgesehen sind, der sich entlang eines vorderseitigen Luftauslasses der Beleuchtungs- und Belüftungseinrichtung 21 erstreckt. Aufgrund des Schwenkarms 15 wird in der Offenstellung der Tür 8 ein Längsspalt 23 zwischen der Oberseite des Oberteils 5 des Gepäckfachgehäuses 4 und der, bezogen auf die Schließstellung der Tür 8, oberen Längsseite der Tür 8 ausgebildet.

Die Scharniereinrichtung 9 kann ein (nicht gezeigtes) Federelement, insbesondere eine Torsionsfeder, zur Unterstützung der Verschwenkung der Tür von der Schließ- in die Offenstellung aufweisen.

Weiters kann die Scharniereinrichtung 9 ein (nicht gezeigtes) Dämpferelement, insbesondere einen Torsionsdämpfer, zum Dämpfen der Verschwenkung der Tür von der Schließ- in die Offenstellung aufweisen. Das Feder- und/oder das Dämpferelement können im

Inneren des ersten 16 und/oder zweiten Scharnierteils 17 aufgenommen sein.

Wie aus Fig. 1 und Fig. 2 ersichtlich, ist das Überkopf-Gepäckfach 3 über Anbindungselemente 25 mit dem Flugzeugrumpf verbunden. Das oben beschriebene Überkopf-Gepäckfach 3 mit der Scharniereinrichtung 9 eignet sich für eine besonders großvolumige Ausführung des Aufnahme-raums 7. Bei dieser Ausführung kann das Überkopf-Gepäckfach an jeder Querseite ein hinteres Anbindungselement 25A und ein vorderes Anbindungselement 25B aufweisen. Da sich der Schwerpunkt des Überkopf-Gepäckfachs 3 samt Gepäck im Wesentlichen in der Mitte der vier Anbindungselemente 25 befindet, verteilt sich die Kraft gleichmäßig, so dass eine besonders gewichtsparende Ausführung erzielt werden kann. Bevorzugt ist zumindest eines der Anbindungselemente 25, vorzugsweise die beiden vorderen Anbindungselemente 25B, in der Länge verstellbar, so dass ein Toleranzausgleich durchgeführt werden kann.

Bezugsziffernliste:

- 1 Flugzeugkabine
- 2 Flugzeug
- 3 Überkopf-Gepäckfach
- 4 Gepäckfachgehäuse
- 4A Seitenteile
- 4B Rückwand
- 5 Oberteil
- 6 Unterteil
- 7 Aufnahmeaum
- 8 Tür
- 9 Scharniereinrichtung
- 10 Schwenkachse
- 11 Ladeöffnung
- 12 Montageklammer
- 13 oberer Montageschenkel
- 14 unterer Montageschenkel
- 15 Schwenkarm
- 16 erste Scharnierteile
- 17 zweites Scharnierteil
- 18 Schraubverbindung
- 19 Aussparung
- 20 Deckenpaneel
- 21 Beleuchtungs- und Belüftungseinrichtung
- 22 Beleuchtungselemente
- 23 Längsspalt
- 24 Gepäckstück
- 25 Anbindungselemente
- 25A hinteres Anbindungselement
- 25B vorderes Anbindungselement

Ansprüche:

1. Überkopf-Gepäckfach für ein Flugzeug, aufweisend:
 - ein Gepäckfachgehäuse (4) mit zwei Seitenteilen (4A), einem Oberteil (5) und einem Unterteil (6), welche einen Aufnahmeraum (7) für Gepäckstücke einschließen,
 - eine Tür (8),
 - eine jeweils mit dem Oberteil (5) und der Tür (8) verbundene Scharniereinrichtung (9), mit welcher die Tür (8) zwischen einer Offen- und einer Schließstellung gegenüber dem Gepäckfachgehäuse (4) verschwenkbar ist,
 - dadurch gekennzeichnet, dass
 - die Scharniereinrichtung (9) eine Montageklammer (12) mit einem oberen Montageschenkel (13) und einem unteren Montageschenkel (14) aufweist, wobei der obere Montageschenkel (13) an der Oberseite des Oberteils (5) und der untere Montageschenkel (14) an der Unterseite des Oberteils (5) angebracht ist.

2. Überkopf-Gepäckfach nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass sich die Schwenkachse (10) der Scharniereinrichtung (9) in einer Ebene zwischen der Ober- und der Unterseite des Oberteils (5) des Gepäckfachgehäuses (4) erstreckt.

3. Überkopf-Gepäckfach nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass sich die Schwenkachse (10) der Scharniereinrichtung (9) in einer Ebene im Wesentlichen mittig zwischen der Ober- und der Unterseite des Oberteils (5) des Gepäckfachgehäuses (4) erstreckt.

4. Überkopf-Gepäckfach nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, dass der obere (13) und der untere Montageschenkel (14) der Scharniereinrichtung (9) zueinander verschwenkbar sind.

5. Überkopf-Gepäckfach nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass der obere (13) und der untere Montageschenkel (14) der Scharniereinrichtung (9) über eine Schraubverbindung (18) miteinander verbunden sind.

6. Überkopf-Gepäckfach nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, dass die Schraubverbindung (19) zwischen dem oberen (13) und dem unteren Montageschenkel (14) der Scharniereinrichtung (9) eine Aussparung (19) des Oberteils (5) des Gepäckfachgehäuses (4) durchsetzt.

7. Überkopf-Gepäckfach nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, dass die Scharniereinrichtung (9) einen Schwenkarm (15) aufweist, welcher an der Innenseite der Tür (8) befestigt ist.

8. Überkopf-Gepäckfach nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, dass die Scharniereinrichtung (9) zumindest ein mit der Montageklammer (12) verbundenes erstes Scharnierteil (16), insbesondere ein erstes Rundteil, und zumindest ein mit dem Schwenkarm (15) verbundenes zweites Scharnierteil (17), insbesondere ein zweites Rundteil, aufweist.

9. Überkopf-Gepäckfach nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, dass eine Beleuchtungseinrichtung (21) an der Oberseite des Oberteils (5) des Gepäckfachgehäuses (4) angeordnet ist.

10. Überkopf-Gepäckfach nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, dass in der Offenstellung der Tür (8) ein Längsspalt (25) zwischen der Oberseite des Oberteils (5) des Gepäckfachgehäuses (4) und der, bezogen auf die Schließstellung der Tür (8), oberen Längsseite der Tür (8) ausgebildet ist.

11. Überkopf-Gepäckfach nach einem der Ansprüche 1 bis 10, dadurch gekennzeichnet, dass die Scharniereinrichtung (9) ein Federelement, insbesondere eine Torsionsfeder, zur Unterstützung der Verschwenkung der Tür (8) von der Schließ- in die Offenstellung aufweist.

12. Überkopf-Gepäckfach nach einem der Ansprüche 1 bis 11, dadurch gekennzeichnet, dass die Scharniereinrichtung (9) ein Dämpferelement, insbesondere einen Torsionsdämpfer, zum Dämpfen

der Verschwenkung der Tür (8) von der Schließ- in die Offenstellung aufweist.

13. Flugzeug, aufweisend:

einen Flugzeugrumpf mit einer Flugzeugkabine (1),
ein Überkopf-Gepäckfach (3) nach einem der Ansprüche 1 bis 12, welches in der Flugzeugkabine (1) montiert ist.

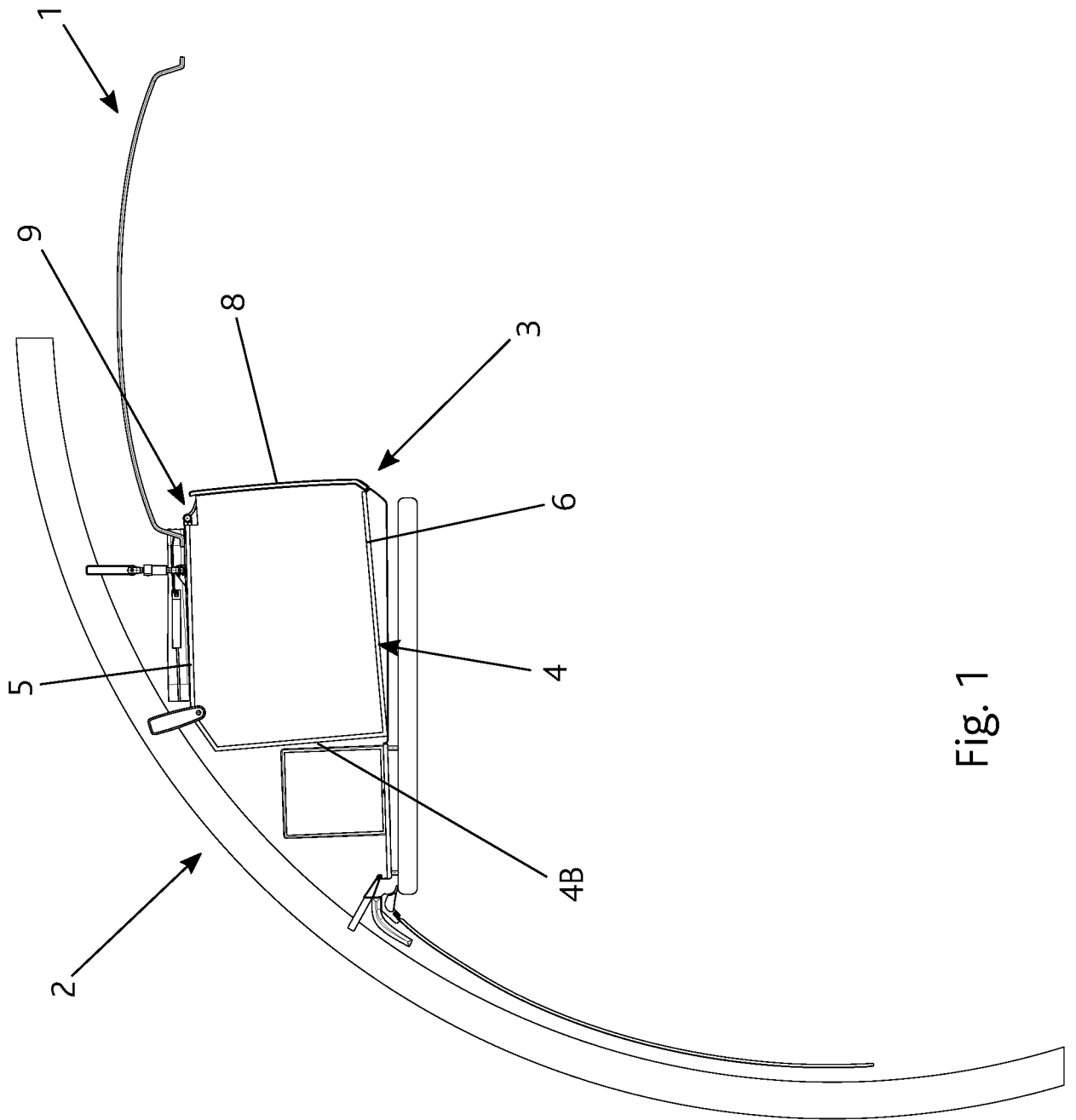


Fig. 1

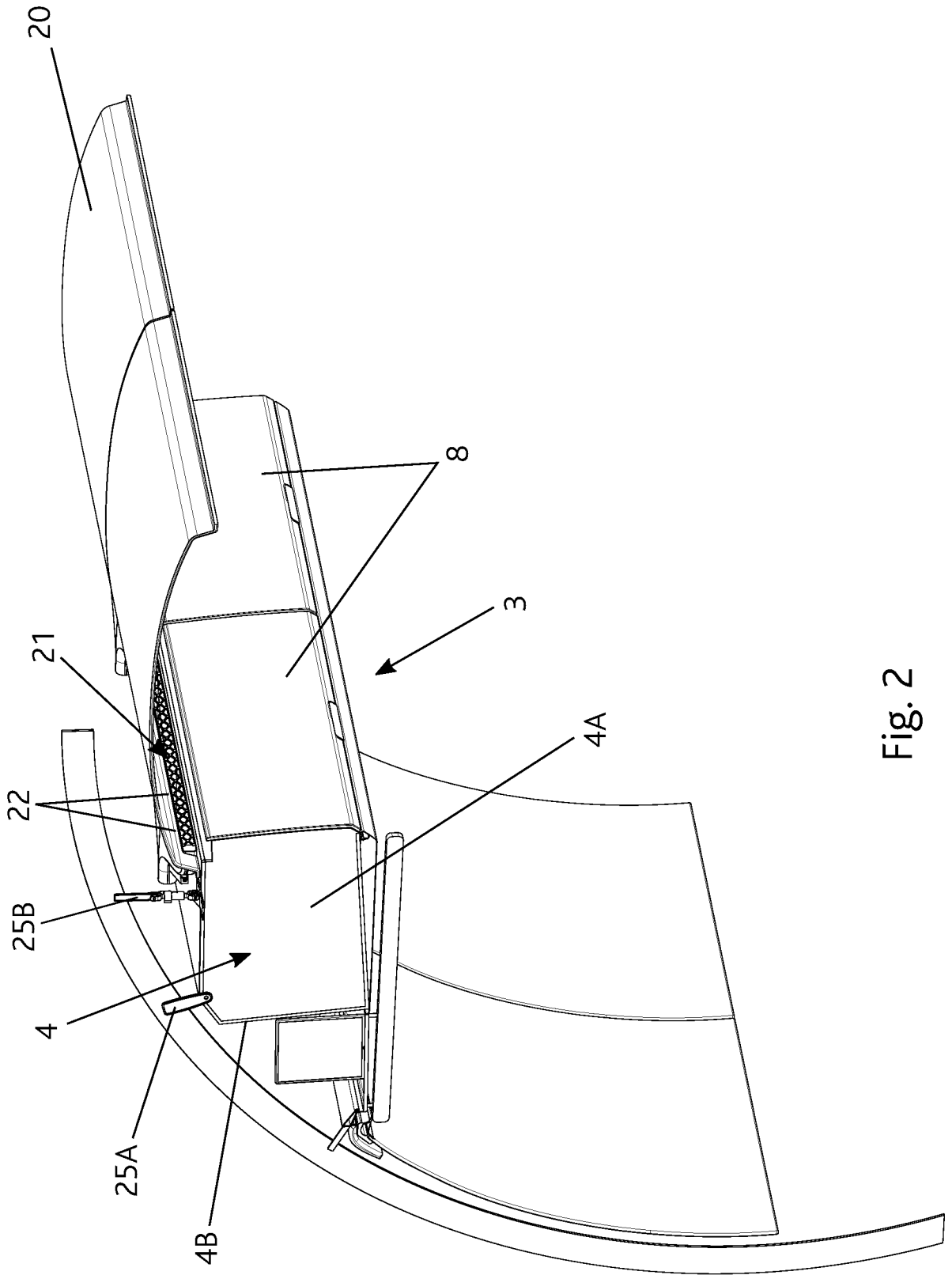


Fig. 2

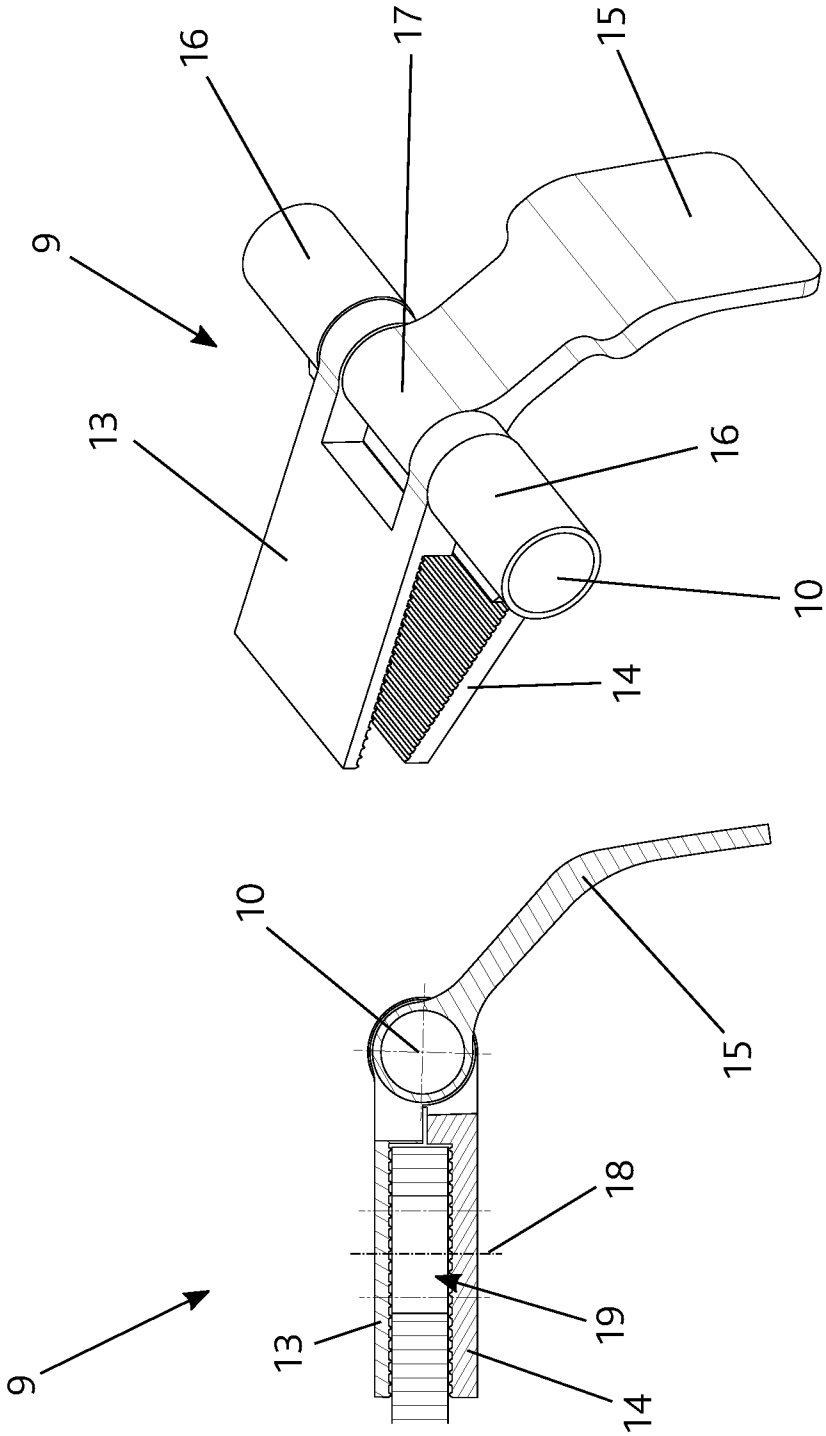


Fig. 5

Fig. 4