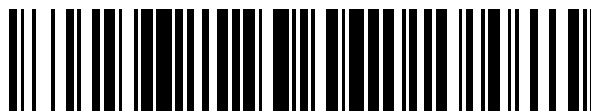


19



OFICINA ESPAÑOLA DE  
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 379 499**

51 Int. Cl.:  
**B65D 88/14** (2006.01)  
**B65D 90/00** (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

- 96 Número de solicitud europea: **08835336 .2**  
96 Fecha de presentación: **23.07.2008**  
97 Número de publicación de la solicitud: **2173642**  
97 Fecha de publicación de la solicitud: **14.04.2010**

54 Título: **Contenedor de equipaje**

30 Prioridad:  
**24.07.2007 FR 0705380**

45 Fecha de publicación de la mención BOPI:  
**26.04.2012**

45 Fecha de la publicación del folleto de la patente:  
**26.04.2012**

73 Titular/es:  
**SBS**  
**315 Square des Champs-Élysées**  
**91080 Courcouronnes, FR**

72 Inventor/es:  
**SAFIR, André**

74 Agente/Representante:  
**Aznárez Urbieto, Pablo**

ES 2 379 499 T3

Aviso: En el plazo de nueve meses a contar desde la fecha de publicación en el Boletín europeo de patentes, de la mención de concesión de la patente europea, cualquier persona podrá oponerse ante la Oficina Europea de Patentes a la patente concedida. La oposición deberá formularse por escrito y estar motivada; sólo se considerará como formulada una vez que se haya realizado el pago de la tasa de oposición (art. 99.1 del Convenio sobre concesión de Patentes Europeas).

## DESCRIPCIÓN

Contenedor de equipaje.

La presente invención se refiere a un contenedor de equipaje, según el preámbulo de la reivindicación 1 así como a un equipaje según el preámbulo de la reivindicación 10, destinado al tratamiento y al transporte automático de los equipajes.

Un campo de aplicación se encuentra principalmente en el transporte aéreo donde es necesario transferir equipajes individuales de mano entre el aeropuerto y la bodega de un avión. Generalmente, los equipajes tienen una forma paralelepípedica y presentan una base con dos flancos laterales opuestos con una distancia que corresponde al espesor del equipaje.

A los efectos de incrementar la frecuencia de rotación de los aviones, es necesario que el traslado de los equipajes entre el avión y el aeropuerto se realice en períodos de tiempo lo más breves posibles y con unos medios lo menos costosos posibles.

Se ha pensado también en instalaciones que comprenden una estructura de depósito, en la que los equipajes son depositados manualmente apoyados en sus bases y en fila, por ejemplo por los mismos mozos de equipaje. De este modo los equipajes se depositan racionalmente y manualmente, de modo que puedan luego tratados en forma automática sin intervención humana, y principalmente para ser transferidos al interior de la bodega del avión en filas, después de que la estructura de depósito ha sido llevada cerca del avión mediante un vehículo automotor.

Por otra parte, los equipajes son retirados fácilmente por los operarios después del transporte automático por filas, esta vez, desde la bodega hacia otra estructura de depósito idéntica, después del aterrizaje del avión.

Se podrá tomar como referencia principalmente el documento WO 2006040421 que describe un contenedor de equipaje según el preámbulo de la reivindicación 1 así como un equipaje según el preámbulo de la reivindicación 10. No obstante, un primer inconveniente de dicha instalación consiste en el desplazamiento relativo de los equipajes en la estructura de depósito principalmente cuando es transportada por el vehículo automotor. Otro inconveniente reside en la seguridad que rodea el traslado de equipajes, y en particular en la posibilidad de que quien lleva el equipaje pueda retirarlo de la estructura de depósito o sustituirlo.

Por otra parte, otro de los problemas que se plantean y que se propone resolver la presente invención es él de proveer un contenedor de equipajes que permita no solamente reservar un espacio determinado para depositar cada equipaje y evitar que pueda ser desplazado en movimiento durante los traslados, sino que también le permita al único portador de equipaje identificado depositar o retirar su equipaje en dicho espacio determinado.

A los efectos de resolver este problema, la presente invención propone un contenedor de equipajes según la reivindicación 1.

De este modo, una característica de la invención consiste en el modo de unión de los equipajes y de la plataforma de carga, mediante la cooperación de la forma de la base de los equipajes y los medios de retención que permite sujetar cada equipaje a dicha plataforma de carga. De tal manera, durante el traslado de los equipajes, y más precisamente durante movimientos de la plataforma de carga, los equipajes permanecen enganchados a ésta última y no pueden desengancharse, tanto durante el traslado como durante el vuelo, en la bodega del avión.

El contenedor objeto de la invención comprende según un modo particular de realización de la invención, dos plataformas superpuestas, una de gran anchura colocada sobre otra de menor anchura.

Por otra parte, como dicha plataforma de carga presenta una pared de fondo, dichos medios de recepción están colocados en tramos de dicha pared de fondo, porciones que están principalmente adaptadas para recibir dichas bases de apoyo. Dichos medios de recepción presentan medios de guía laterales para guiar la base de dichos equipajes en traslación en una dirección dada cuando dicho equipaje se carga en dicho contenedor. De este modo, cada uno de los espacios reservados a los equipajes está determinado, de modo que la alineación en filas de los equipajes se efectúa sin dificultad a medida que los portadores de los equipajes vienen a cargarlos en la plataforma de carga. Por otra parte, dicha plataforma de carga presenta ventajosamente un borde libre de carga rectilíneo que se extiende de modo ligeramente perpendicular a dicha dirección dada. Además, dichos medios de guía laterales comprenden, preferentemente, unos perfiles de guía colocados en dicha pared de fondo respectivamente a distancia unos de otros y en paralelo a dicha dirección dada. De este modo, los equipajes son cargados en la plataforma de carga de modo que un extremo de su base penetre entre dos perfiles consecutivos, cerca del borde libre de carga, y a continuación el equipaje es trasladado en traslación por el portador de equipajes de forma manual, en la dirección dada, gracias al guiado de la base por los perfiles de guía. Además, al presentar dichas bases de dichos equipajes un ancho  $l$  y un largo  $L$ , dichos perfiles de guía se encuentran ventajosamente espaciados con una distancia  $d$  ligeramente igual a dicho ancho  $l$  de dichas bases, y preferentemente con una distancia  $d$  ligeramente superior al ancho  $l$  para permitir un juego funcional que permita el deslizamiento de la base entre los perfiles.

Dichos medios de retención comprenden unas alas de retención formadas en dichos perfiles de guía y enfrentados a dicha pared de fondo, de modo que conformen un emplazamiento en U, mientras que las bases de dichos equipajes presentan alas de enganche que se extienden en forma lateral para colocarse en dicho emplazamiento en U, debajo de dichas alas de retención.

5 De este modo y tal como se explicará en detalle en la descripción, la base y por lo tanto el equipaje es solidario de la plataforma de carga.

10 Según este modo de la realización, dichas alas de retención están preferentemente orientadas una hacia la otra en los perfiles de guía tomados de dos en dos. De este modo, dos perfiles de guía consecutivos presentan, respectivamente, dos alas de retención, enfrentadas la una a la otra, debajo de las cuales están adaptadas para colocarse  
 15 respectivamente dos alas de enganche opuestas de la base. De esta manera, el equipaje presenta un solo grado de libertad con respecto a la plataforma de carga, en dicha dirección dada. Además, dichos medios de retención comprenden ventajosamente unos cerrojos de bloqueo colocados en dichos perfiles de guía para bloquear dichas bases en dichos medios de recepción. De esta forma, los equipajes son totalmente solidarios de la plataforma de carga y no tienen ningún grado de libertad con respecto a la misma. Preferentemente estos cerrojos comprenden un pestillo retráctil, por ejemplo por basculamiento, y un mecanismo de bloqueo de dicho pestillo, con dicho pestillo adaptado para sobresalir lateralmente de dicho perfil de guía. Ventajosamente, dicho mecanismo de bloqueo de dicho pestillo es una  
 20 cerradura de combinación, a fin de permitir el desbloqueo del pasador sólo al portador de la combinación. De este modo, el equipaje sólo puede ser cargado en el contenedor, en el emplazamiento reservado con antelación, si el portador del equipaje conoce la combinación y a la inversa, el equipaje sólo puede ser recogido por una persona que conozca dicha combinación, y a priori, el propio portador del equipaje o un tercero a quien se le haya comunicado la combinación. De esta manera, las condiciones de seguridad que rodean el traslado de los equipajes estarán garantizadas.

Según otro aspecto, la presente invención propone un equipaje individual de mano, según la reivindicación 10, destinado a ser cargado en un contenedor de equipaje tal como se describe anteriormente.

25 Otras particularidades y ventajas de la invención surgirán con la lectura de la descripción hecha a continuación de un modo de realización particular de la invención, dado a título indicativo y no limitativo, y referida a los dibujos en anexo en los que:

- la Figura 1 es una vista esquemática en perspectiva de un contenedor de equipaje conforme a la invención;
- 30 - la Figura 2 es una vista esquemática en perspectiva de un equipaje destinado a ser colocado en el contenedor de equipaje representado en la Figura 1; y
- la Figura 3 es una vista esquemática parcial en detalle en perspectiva del contenedor representado en la Figura 1.

La Figura 1 muestra en perspectiva un contenedor 10 de equipaje 12 conforme a la invención. Dicho contenedor 10 presenta dos plataformas de carga de los equipajes 12, una plataforma inferior 14 y una plataforma superior 16.

35 El contenedor 10 es de forma general tubular con eje de simetría A y está adaptado para ser cargado en la bodega del avión no representado, de modo que su eje de simetría A se extiende ligeramente en forma paralela al eje longitudinal de dicho avión. Dicha bodega está destinada a recibir una pluralidad de contenedores 10, en la prolongación unos de otros de modo que sus ejes de simetría A se confundan sensiblemente.

40 De este modo, se considerará que la plataforma inferior 14 presenta un primer ancho  $L_1$  y la plataforma superior 16, un segundo ancho  $L_2$ , por encima del primero, ambos en una dirección perpendicular al eje de simetría A del contenedor 10 aunque en la dirección de dicho eje de simetría A, el contenedor 10 presenta una profundidad P, comprendida entre un plano anterior  $PA_v$  y un plano posterior  $PA_r$ , siendo dicha profundidad P asimilable a un largo que es inferior a los anchos  $L_1$  y  $L_2$  anteriormente citados. En efecto, el primer ancho  $L_1$  está comprendido preferentemente entre 125 cm y 170 cm, por ejemplo 160 cm, y el segundo ancho  $L_2$  preferentemente entre 230 cm y 270 cm, por ejemplo 250 cm,  
 45 mientras que la profundidad P del contenedor 10 está comprendida ventajosamente entre 100 cm y 150 cm, por ejemplo 125 cm.

La plataforma inferior 14 es de este modo de forma rectangular y presenta dos primeros bordes libres opuestos de carga, uno 18, en la parte anterior de la Figura, el otro 20 en la parte posterior de la Figura, y dos primeros bordes laterales opuestos 22, 24 sobre los que se elevan dos primeras paredes verticales opuestas y rectangulares 26, 28.  
 50 Estas dos primeras paredes verticales 26, 28 presentan un largo ligeramente equivalente a la profundidad P del contenedor 10 y una altura  $h_1$  comprendida entre 40 y 60 cm preferentemente, por ejemplo 50 cm.

Estas primeras paredes verticales 26, 28 presentan además respectivamente, dos tramos superiores 30, 32 en los que se apoya la plataforma superior 16. Dicha plataforma superior 16 se encuentra entonces por encima de la plataforma inferior 14 y al ser de un segundo ancho  $L_2$ , superior al primer ancho  $L_1$  de la plataforma inferior 14, está ajustada sobre

esta última de modo que sus dos extremos opuestos 34, 36 se extienden respectivamente más allá de la plataforma inferior 14 y de cada lado, en una distancia ligeramente equivalente por ejemplo, a 45 cm.

La plataforma superior 16 presenta dos segundos bordes libres opuestos de carga 38, 40 y dos segundos bordes laterales opuestos 42, 44 sobre los que respectivamente se elevan dos segundas paredes verticales opuestas y rectangulares 46, 48. Presentan igualmente un largo equivalente a la profundidad P del contenedor 10 y una altura  $h_2$  igual a  $h_1$ , por ejemplo de 50 cm. Están unidas entre sí en la parte superior, por una pared de techo 50 que está sobre la plataforma superior 16, a una distancia de 50 cm aproximadamente.

No obstante se observará que las segundas paredes verticales opuestas 46, 48 y la pared de techo 50 que las une, no son absolutamente necesarias en todo momento. Pueden no ser instaladas principalmente cuando se está obligado a apilar los contenedores de modo a ocupar un espacio lo más reducido posible.

Por otra parte, la plataforma inferior 14 y la plataforma superior 16 están unidas por brazos laterales oblicuos 52, 54 que se extienden respectivamente entre los primeros y segundos bordes laterales opuestos 22, 42; 24, 44 para darle rigidez al contenedor 10. Según un modo de realización no representado del contenedor de equipajes conforme a la invención, se prevé unir la plataforma inferior 14 y la plataforma superior 16 con brazos abatibles. Más precisamente, estos brazos están adaptados para ser plegados de modo que puedan extenderse entre las dos plataformas 14, 16 mientras que éstas últimas se acercan una de otra para apoyarse una contra otra. De tal modo, los contenedores de equipajes pueden ser almacenados y apilados unos sobre otros ocupando un espacio reducido y menos molesto que el de un contenedor no abatible.

Tal como se explicará con mayor detalle a continuación de la descripción, las plataformas inferior 14 y superior 16 presentan respectivamente unas paredes de fondo 56, 58 donde se encuentran instalados unos perfiles de guía 60, 62. Además están respectivamente equipadas con cierres abatibles 64, 66 montados y articulados a lo largo de dichos bordes libres 18, 38.

Antes de ello se describirá, con referencia a la Figura 2, un equipaje individual de mano 68 adaptado para ser colocado en las plataformas inferior 14 o superior 16 del contenedor 10 anteriormente citado que se quiere proteger igualmente.

El equipaje individual de mano 68 presenta una base 70 con dos flancos laterales opuestos 72, 74 y dos paredes terminales opuestas 76, 78 que llegan a una pared de presión 80. La base 70 es ligeramente rectangular, y presenta un ancho  $l$  y un largo  $L$ . El ancho  $l$  está ventajosamente comprendido entre 25 y 35 cm, por ejemplo 28 cm y el largo entre 40 cm y 100 cm, mientras que la altura  $h$  del equipaje individual 68 es inferior a 50 cm.

La base 70 presenta dos bordes laterales opuestos 82, 84 y está equipada en una pared de fondo 85, del lado de una de las paredes terminales 76, con dos ruedas 86 y del otro lado con dos piezas de apoyo 88.

Se observará que las dos ruedas 86 se encuentran respectivamente montadas de manera que quedan retraídas con respecto a los flancos laterales opuestos 72, 74 hacia el interior de la base 70. Además, la base 70 presenta en cada uno de los bordes laterales opuestos 82, 84 unas alas de enganche 90, 92 formadas mediante una ranura lateral 94 efectuada en los bordes laterales opuestos 82, 84. Dicha ranura lateral 94 está efectuada con un largo ligeramente igual a la mitad del largo  $L$  de la base 70, a una distancia constante de la pared de fondo 85, y se extiende desde un tope de apoyo 93 hasta una de dichas paredes terminales 76 cerca de donde desemboca, a nivel de las ruedas 86.

En la parte opuesta a las ruedas 86, en la prolongación de la ranura lateral 94 y cerca de la otra pared terminal 78, los bordes laterales opuestos 82, 84 presentan respectivamente un hueco de bloqueo 95. Obsérvese que la distancia que separa el hueco de bloqueo 95 y el tope de apoyo 93 está predeterminada. Se explicará con mayor detalle, referente a la Figura 3, por una parte las funciones de las alas de enganche 90, 92 y el modo de cooperación con las ranuras laterales 94 y el tope de apoyo 93 y por otra parte, la funcionalidad de dichos huecos de bloqueo 95.

Por otra parte, según un modo de realización de la invención no representado, la base se encuentra montada en forma desmontable sobre los equipajes individuales de mano. De este modo, los equipajes que no tengan una base tal como la descrita anteriormente, cuando se presenten para el embarque en el aeropuerto, podrían ser equipados con tal base desmontable justo antes de la facturación. De este modo, el equipaje equipado podría insertarse como los demás equipajes individuales de mano en el contenedor conforme a la invención.

Se describirá ahora la Figura 3 que muestra en perspectiva los detalles de la plataforma superior 16. Evidentemente, las dos plataformas 14, 16 comprenden los mismos elementos de detalle. Se observará que el contenedor 10 presenta dos partes simétricas entre sí, 96, 98 con respecto a un plano medio  $P_m$  perpendicular al eje de simetría A del contenedor 10, y que lo corta a igual distancia de los bordes libres opuestos 18, 20 ; 38, 40, de las plataformas inferior 14 y superior 16. Por otra parte, se verá que el cierre abatible 66 se extiende aquí en una posición abatida, en el plano de la pared de fondo 58.

En esta Figura 3, se observará la pared de fondo 58 de la plataforma superior 16 donde están instalados los perfiles de guía 62 que se extienden en forma paralela unos con respecto a otros y en la dirección del eje de simetría A, desde un

borde libre 38 hasta el otro borde libre opuesto 40. Evidentemente, dichos perfiles de guía 62 están instalados de un modo idéntico a como están instalados los perfiles de guía 60 en la plataforma inferior 14.

5 De este modo, los perfiles de guía 62 están instalados a una distancia  $d$ , unos de otros, equivalente al ancho  $l$  de la base 70 de cada uno de los equipajes 68, y más precisamente a una distancia ligeramente superior a fin de obtener un espacio de recepción 97 que garantiza un juego funcional de deslizamiento de la base 70 entre los perfiles 62 y en una dirección paralela al eje de simetría A.

10 Por otra parte, los perfiles 62 presentan una porción posterior 100 situada cerca del plano medio  $P_m$ , en la parte opuesta un extremo libre anterior 99, y un borde superior 101. Los perfiles 62 están equipados con alas de retención 102 que se extienden transversalmente, en su porción posterior 100, a partir de su borde superior 101, vueltas y enfrentadas a la pared de fondo 58. Además, dichas alas de retención 102 acabarán longitudinalmente en un extremo de apoyo 103 orientado hacia el extremo libre anterior 99 y a una distancia determinada de dicho extremo libre anterior 99.

Dos perfiles 62 consecutivos, presentan de este modo en su porción posterior 100, unas alas de retención 102 orientadas una hacia otra de modo que formen dos emplazamientos en U enfrentados entre sí.

15 De este modo, el equipaje 68 representado en la Figura 3, por transparencia ante las necesidades de la descripción, está parcialmente sujeto entre dos perfiles 62, con las ruedas 86 ocultas por los perfiles 62, y apoyadas contra la pared de fondo 58. Los perfiles 62 ocultan igualmente la ranura lateral 94 de la base 70.

20 El equipaje 68 está destinado a ser arrastrado en traslación hacia la porción posterior 100 de los perfiles (62), de modo que las alas de retención 102 se introduzcan por deslizamiento en las ranuras laterales 94 de la base 70. De este modo, la base 70 se mantiene lateralmente sujeta entre los perfiles 62 y verticalmente por las alas de retención 102 que la mantienen apoyada contra la pared de fondo 58. Por el contrario, la base 70 y por lo tanto el equipaje 68 están aún libres en traslación según la dirección del eje de simetría A.

25 A los efectos de bloquear el equipaje 68 en la plataforma superior 16, a través de su base 70, los perfiles de guía 62 están equipados en su extremo libre anterior 99 con un cerrojo de bloqueo 104 que comprende un pestillo retráctil 106 pivotante y un mecanismo de bloqueo, con combinación 108, del pestillo retráctil 106. El mecanismo de bloqueo con combinación 108 está constituido aquí por un mecanismo de bloqueo a rosca.

30 El pestillo retráctil 106 está instalado a una distancia determinada del extremo de apoyo 103 de las alas de retención 102, correspondiendo dicha distancia determinada exactamente a la distancia determinada que separa el hueco de bloqueo 95 y el tope de apoyo 93 de la base 70. El pestillo retráctil 106 está también adaptado para girar entre una posición activa, en la que se extiende lateralmente en forma de saliente del extremo libre anterior 99 del perfil de guía 62 y una posición inactiva en la que se retracta en el interior del cerrojo de bloqueo 104 y retraído con respecto al extremo libre anterior 99 del perfil de guía 62. Por otra parte, se prevé un único cerrojo de bloqueo 104 por espacio de recepción 97, para bloquear la base 70 en dicho espacio de recepción 97. De este modo, cada uno de los extremos libres anteriores 99 de los perfiles de guía 62 está equipado con un cerrojo de bloqueo 104 provisto con un único pestillo retráctil 106.

35 Por lo tanto, cuando la base 70 está introducida entre los perfiles de guía 62, uno de sus bordes laterales 84 empuja el pestillo retráctil 106 al interior del cerrojo de bloqueo 104, a condición por supuesto, de que la correcta combinación del cerrojo de bloqueo 104 haya sido efectuada. A continuación, el pestillo retráctil 106 recupera su posición activa, en forma de saliente lateral del cerrojo de bloqueo 104, en cuanto el equipaje 68 ha sido arrastrado en traslación de modo que los topes de apoyo 93 de las ranuras laterales 94 se hayan apoyado contra el extremo de apoyo 103 de las alas de retención 102 y por eso mismo, que uno de los huecos de bloqueo 95 se haya colocado en posición enfrentada al pestillo retráctil 106.

40 Finalmente, después de que la combinación del pasador haya sido borrada, el pestillo retráctil 106 permanece en su posición activa, en forma de saliente del hueco de bloqueo 95, y constituye un elemento de detención del equipaje 68 mediante la base 70. Esta última se mantiene también en posición fija según la dirección del eje de simetría A y partiendo sujeta por la plataforma 16. Por lo tanto el equipaje 68 solo puede ser retirado efectuando nuevamente la correcta combinación del cerrojo de bloqueo 104.

45 Además, y como se muestra en la Figura 1, en la que los cierres abatibles 64, 66 están en una posición elevada, frente a la otra pared terminal 78 de los equipajes 68, estos últimos están totalmente sujetos en el contenedor 10, ya que aún cuando el pestillo retráctil 106 fuera retraído, si se intentara extraer los equipajes 68, se toparían contra los cierres abatibles 64, 66 que estarían en posición elevada.

**REIVINDICACIONES**

- 5 1. Contenedor (10) de equipajes que comprende al menos una plataforma de carga (14, 16) de equipajes individuales de mano (12) que presenta una pared de fondo (56, 58), presentando dichos equipajes respectivamente una base (70) con dos flancos laterales opuestos (72, 74) y comprendiendo dicha plataforma de carga medios de recepción (60, 56, 58) de cada una de las bases de dichos equipajes, colocados en partes de dicha pared de fondo y aptos para recibir dichos equipajes apoyados en su base y en filas de modo a que dichos flancos de dichos equipajes estén ligeramente en paralelo entre sí, comprendiendo dichos medios de recepción (60, 56, 58) unos medios de retención (102, 106) de cada una de las bases (70), estando éstas adaptadas para introducirse en dichos medios de retención (102, 108) cuando dicho equipaje está cargado en el contenedor (10) de modo que dichas bases cooperan con dichos medios de retención para mantener dicho equipaje en posición fija en dicha plataforma de carga (14, 16); caracterizado porque dichos medios de recepción (60, 56, 58) presentan medios de guía laterales (60) que comprenden perfiles de guía instalados en dicha pared de fondo (56, 58) respectivamente a distancia unos de otros para guiar la base de dichos equipajes en traslación en una dirección determinada cuando dicho equipaje está cargado en dicho contenedor (10), estando dichos perfiles de guía instalados en forma paralela a dicha dirección dada, y comprendiendo dichos medios de retención unas alas de retención (102) formadas en dichos perfiles de guía (60) y enfrentadas a dicha pared de fondo, mientras que las bases (70) de dichos equipajes presentan alas de enganche (90, 92) que se extienden lateralmente para sujetarse debajo de dichas alas de retención (102).
- 20 2. Contenedor de equipaje según la reivindicación 1, caracterizado porque comprende dos plataformas (14, 16) de carga superpuestas.
3. Contenedor de equipaje según la reivindicación 2, caracterizado porque comprende una plataforma inferior (14) que presenta un primer ancho ( $L_1$ ) y una plataforma superior (16) que presenta un segundo ancho ( $L_2$ ) superior a dicho primer ancho ( $L_1$ ).
- 25 4. Contenedor de equipaje según cualquiera de las reivindicaciones 1 a 3 caracterizado porque dicha plataforma de carga (14, 16) presenta un borde libre de carga (38, 40) que se extiende de modo sensiblemente perpendicular a dicha dirección dada.
5. Contenedor de equipaje según cualquiera de las reivindicaciones 1 a 4 caracterizado en que presentando las bases (70) de dichos equipajes un ancho ( $l$ ) y un largo ( $L$ ), dichos perfiles de guía (60) están espaciados con una distancia ( $d$ ) sensiblemente igual a dicho ancho ( $l$ ) de dichas bases.
- 30 6. Contenedor de equipaje según cualquiera de las reivindicaciones 1 a 5 caracterizado porque dichas alas de retención (102) están orientadas la una hacia la otra en los perfiles de guía (60) tomados de dos en dos.
7. Contenedor de equipaje según cualquiera de las reivindicaciones 1 a 6 caracterizado porque dichos medios de retención (106) comprenden cerrojos de bloqueo (104) instalados en dichos perfiles de guía para bloquear dichas bases (70) en dichos medios de recepción.
- 35 8. Contenedor de equipaje según la reivindicación 7, caracterizado porque dichos cerrojos de bloqueo (104) comprenden un pestillo retráctil (106) y un mecanismo de bloqueo de dicho pestillo, estando este último adaptado para sobresalir lateralmente de dicho perfil de guía (60).
9. Contenedor de equipaje según la reivindicación 8, caracterizado porque dicho mecanismo de bloqueo de dicho pestillo (106) es una cerradura de combinación (108).
- 40 10. Equipaje individual de mano destinado a ser cargado en un contenedor de equipaje según cualquiera de las reivindicaciones 1 a 9 caracterizado porque presenta una base (70) con dos flancos laterales opuestos (72, 74) y porque dicha base (70) presenta alas de enganche (90, 92) que se extienden lateralmente.
- 45 11. Equipaje individual de mano según la reivindicación 10, caracterizado porque comprende una base desmontable.

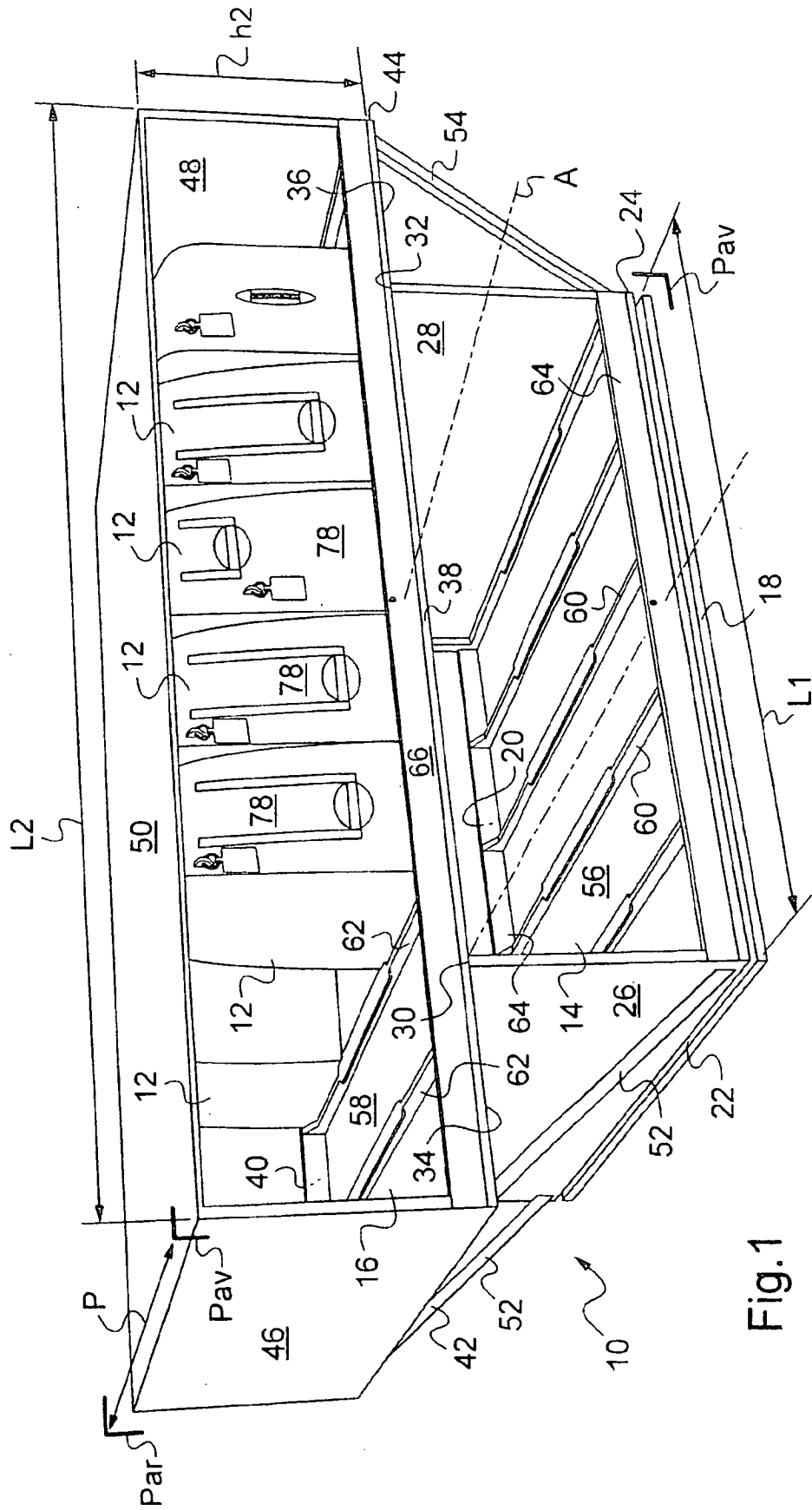


Fig.1

