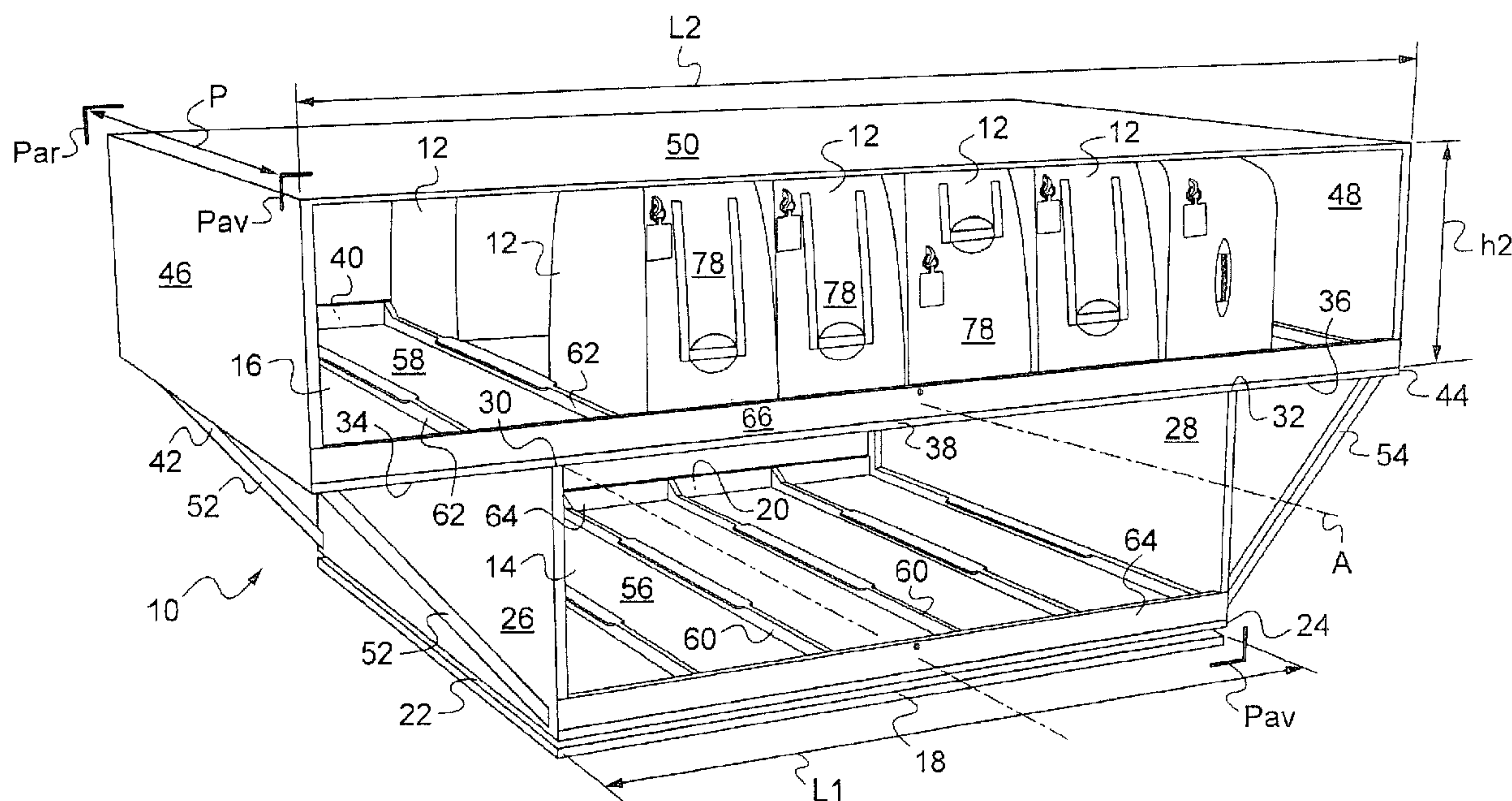




(86) Date de dépôt PCT/PCT Filing Date: 2008/07/23
 (87) Date publication PCT/PCT Publication Date: 2009/04/09
 (45) Date de délivrance/Issue Date: 2015/10/20
 (85) Entrée phase nationale/National Entry: 2010/01/20
 (86) N° demande PCT/PCT Application No.: FR 2008/001087
 (87) N° publication PCT/PCT Publication No.: 2009/044004
 (30) Priorité/Priority: 2007/07/24 (FR0705380)

(51) Cl.Int./Int.Cl. *B65D 88/14* (2006.01),
B64F 1/32 (2006.01), *B65D 19/02* (2006.01),
B65D 90/00 (2006.01), *B65G 67/00* (2006.01)
 (72) Inventeur/Inventor:
 SAFIR, ANDRE, FR
 (73) Propriétaire/Owner:
 SBS, FR
 (74) Agent: NORTON ROSE FULBRIGHT CANADA
 LLP/S.E.N.C.R.L., S.R.L.

(54) Titre : CONTENEUR A BAGAGE
 (54) Title: BAGGAGE CONTAINER



(57) Abrégé/Abstract:

L'invention concerne un conteneur (10) à bagages comprenant au moins une plateforme de chargement (14, 16) de bagages individuels à main (12), lesdits bagages présentant respectivement une embase surmontée de deux flancs latéraux opposés, ladite plateforme de chargement comprenant des moyens de réception (60, 56, 58) de chacune des embases desdits bagages pour recevoir lesdits bagages en appui sur leur embase et en rangées de façon que lesdits flancs desdits bagages soient sensiblement parallèles entre eux; selon l'invention lesdits moyens de réception comprennent des moyens de retenue de chacune desdites embases; et lesdites embases sont adaptées à être engagées dans lesdits moyens de retenue lorsque ledit bagage est chargé dans ledit conteneur (10), de façon que lesdites embases coopèrent avec lesdits moyens de retenue pour maintenir ledit bagage en position fixe sur ladite plateforme de chargement (14, 16).

(12) DEMANDE INTERNATIONALE PUBLIÉE EN VERTU DU TRAITÉ DE COOPÉRATION
EN MATIÈRE DE BREVETS (PCT)(19) Organisation Mondiale de la Propriété
Intellectuelle
Bureau international(43) Date de la publication internationale
9 avril 2009 (09.04.2009)

PCT

(10) Numéro de publication internationale
WO 2009/044004 A3(51) Classification internationale des brevets :
B65D 88/14 (2006.01) *B65D 90/00* (2006.01)

(72) Inventeur; et

(75) Inventeur/Déposant (pour US seulement) : SAFIR, André [FR/FR]; 25, rue Athime Rué, F-92380 Garches (FR).

(21) Numéro de la demande internationale :
PCT/FR2008/001087(74) Mandataire : BERTRAND, Didier; SA Fedit-Loriot Et
Autres, 38, avenue Hoche, F-75008 Paris (FR).

(22) Date de dépôt international : 23 juillet 2008 (23.07.2008)

(25) Langue de dépôt : français

(81) États désignés (sauf indication contraire, pour tout titre de
protection nationale disponible) : AE, AG, AL, AM, AO,
AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BH, BR, BW, BY, BZ, CA, CH,
CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DO, DZ, EC, EE, EG,
ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, GT, HN, HR, HU, ID, IL,
IN, IS, JP, KE, KG, KM, KN, KP, KR, KZ, LA, LC, LK,
LR, LS, LT, LU, LY, MA, MD, ME, MG, MK, MN, MW,
MX, MY, MZ, NA, NG, NI, NO, NZ, OM, PG, PH, PL, PT,
RO, RS, RU, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SM, ST, SV, SY, TJ,

(26) Langue de publication : français

(30) Données relatives à la priorité :
0705380 24 juillet 2007 (24.07.2007) FR(71) Déposant (pour tous les États désignés sauf US) :
SQUARCLE [FR/FR]; Cité Descartes, 5, rue Albert
Einstein, F-77420 Champs Sur Marne (FR).

[Suite sur la page suivante]

(54) Title: BAGGAGE CONTAINER

(54) Titre : CONTENEUR À BAGAGE

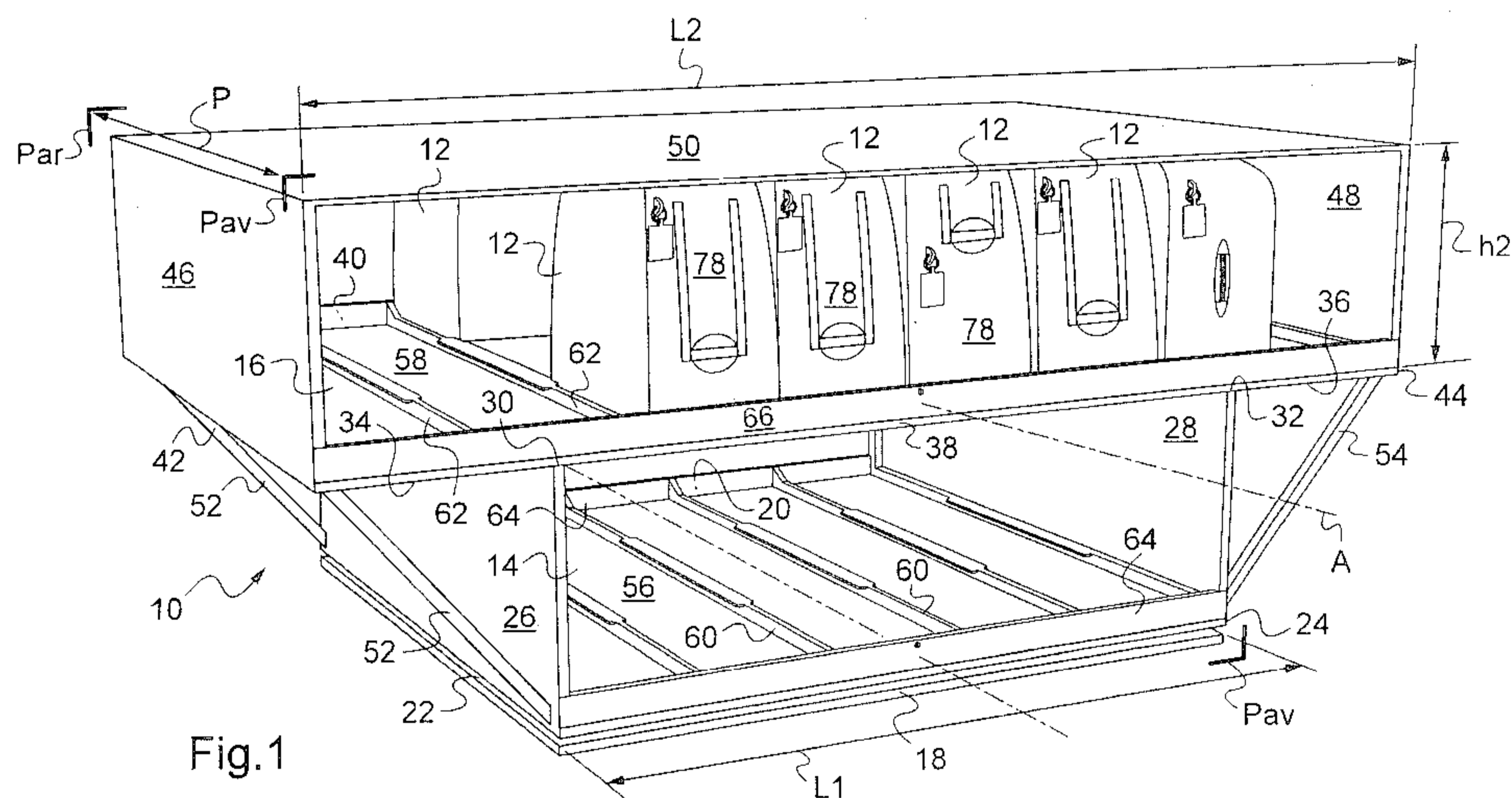


Fig. 1

(57) Abstract: The invention relates to a baggage container (10) with at least one loading platform (14, 16) for single items of hand baggage (12), said baggage items each having a base on which are two opposed lateral walls, said loading platform comprising reception means (60, 56, 58) for each base of said items of baggage in order to receive said items of baggage standing on the base thereof and organised such that said walls of said items of baggage are essentially parallel to each other. According to the invention, said reception means have means for holding each of said bases and said bases are designed to engage in said reception means when the item of baggage is loaded into the container (10), such that said bases cooperate with said retainer means to hold the item of baggage in a fixed opposition on said loading platform (14, 16).

(57) Abrégé : L'invention concerne un conteneur (10) à bagages comprenant au moins une plateforme de chargement (14, 16) de bagages individuels à main (12), lesdits bagages présentant respectivement une embase surmontée de deux flancs latéraux opposés, ladite plateforme de chargement comprenant des moyens de réception (60, 56, 58)

[Suite sur la page suivante]



WO 2009/044004 A3

WO 2009/044004 A3

TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, ZA, ZM, ZW.

NO, PL, PT, RO, SE, SI, SK, TR), OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

(84) États désignés (*sauf indication contraire, pour tout titre de protection régionale disponible*) : ARIPO (BW, GH, GM, KE, LS, MW, MZ, NA, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), eurasién (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), européen (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HR, HU, IE, IS, IT, LT, LU, LV, MC, MT, NL,

Publiée :

- avec rapport de recherche internationale
- avant l'expiration du délai prévu pour la modification des revendications, sera republiée si des modifications sont reçues

(88) Date de publication du rapport de recherche internationale:

4 juin 2009

de chacune des embases desdits bagages pour recevoir lesdits bagages en appui sur leur embase et en rangées de façon que lesdits flancs desdits bagages soient sensiblement parallèles entre eux; selon l'invention lesdits moyens de réception comprennent des moyens de retenue de chacune desdites embases; et lesdites embases sont adaptées à être engagées dans lesdits moyens de retenue lorsque ledit bagage est chargé dans ledit conteneur (10), de façon que lesdites embases coopèrent avec lesdits moyens de retenue pour maintenir ledit bagage en position fixe sur ladite plateforme de chargement (14, 16).

Conteneur à bagage

La présente invention se rapporte à un conteneur à bagage destiné
5 au traitement et à l'acheminement automatique des bagages.

Un domaine d'application envisagé est notamment celui du transport
aérien pour lequel il est nécessaire de transférer des bagages individuels
à main entre un aérogare et la soute d'un avion. Les bagages sont
généralement de forme parallélépipédique et ils présentent une embase
10 surmontée par deux flancs latéraux opposés espacés d'une distance
correspondant à l'épaisseur du bagage.

Dans le but d'augmenter le taux de rotation des avions, il est
nécessaire que le transfert des bagages entre l'avion et l'aérogare soit
réalisé dans des temps les plus courts possibles et avec des moyens les
15 moins coûteux possibles.

Aussi, il a été imaginé des installations comprenant un bâti
d'entreposage, les bagages étant entreposés manuellement en appui sur
leur embase et selon des rangées, par exemple par les porteurs de
bagages eux-mêmes. De la sorte, les bagages sont entreposés
20 rationnellement et manuellement, de manière à pouvoir être traités
ensuite de manière automatique sans intervention humaine, et
notamment de manière à être transférés à l'intérieur de la soute de l'avion
par rangées, après que le bâti d'entreposage a été porté auprès de l'avion
au moyen d'un véhicule automobile.

25 Par ailleurs, les bagages sont retirés aisément par les opérateurs
eux-mêmes, après le transfert automatique par rangées, cette fois, de la
soute vers un autre bâti d'entreposage identique, après l'atterrissage de
l'avion.

On pourra se référer notamment au document WO2006040421,
30 lequel décrit une telle installation. Cependant, un premier inconvénient de
cette installation, résulte du déplacement relatif des bagages sur le bâti
d'entreposage, lorsqu'il est entraîné, notamment par le véhicule

automobile. Un autre inconvénient réside dans la sécurité qui entoure le transfert des bagages, et en particulier la possibilité qu'un porteur de bagage puisse retirer ou substituer un bagage du bâti d'entreposage.

Aussi, un problème qui se pose et que vise à résoudre la présente invention est de fournir un conteneur à bagage qui permette non seulement de réserver un espace déterminé pour entreposer chaque bagage et éviter qu'il ne puisse être entraîné en mouvement durant les transferts, mais aussi, qui permette au seul porteur de bagage identifié d'entreposer ou de retirer son bagage dans ledit espace déterminé.

Dans le but de résoudre ce problème, la présente invention propose, selon un premier aspect, un conteneur à bagages comprenant au moins une plateforme de chargement de bagages individuels à main, lesdits bagages présentant respectivement une embase surmontée de deux flancs latéraux opposés, ladite plateforme de chargement comprenant des moyens de réception de chacune des embases desdits bagages pour recevoir lesdits bagages en appui sur leur embase et en rangées de façon que lesdits flancs desdits bagages soient sensiblement parallèles entre eux ; selon l'invention lesdits moyens de réception comprennent des moyens de retenue de chacune desdites embases ; et lesdites embases sont adaptées à être engagées dans lesdits moyens de retenue lorsque ledit bagage est chargé dans ledit conteneur, de façon que lesdites embases coopèrent avec lesdits moyens de retenue pour maintenir ledit bagage en position fixe sur ladite plateforme de chargement.

Ainsi, une caractéristique de l'invention réside dans le mode de liaison des bagages et de la plate-forme de chargement, grâce à la coopération de forme de l'embase des bagages et des moyens de retenue, qui permet alors de solidariser chaque bagage avec ladite plateforme de chargement. De la sorte, durant le transfert des bagages, et plus précisément lors des mouvements de la plate-forme de chargement, les bagages demeurent accrochés à cette dernière, et ne risquent plus de s'en échapper, aussi bien pendant le transfert que pendant le vol, dans la soute de l'avion.

Le conteneur objet de l'invention comporte selon un mode particulier de mise en œuvre de l'invention, deux plate-formes superposées, l'une de grande largeur posée sur l'autre de plus faible largeur.

Par ailleurs, ladite plateforme de chargement présentant une paroi de fond, lesdits moyens de réception sont ménagés sur des portions de ladite paroi de fond, lesquelles portions sont notamment adaptées à recevoir lesdites embases en appui. Selon un mode de mise en œuvre de l'invention particulièrement avantageux, lesdits moyens de réception présentent des moyens de guidage latéraux pour guider l'embase desdits bagages en translation dans une direction donnée lorsque ledit bagage est chargé dans ledit conteneur. De la sorte, chacun des espaces réservés aux bagages est déterminé, de sorte que l'alignement en rangées des bagages s'effectue sans peine au fur et à mesure que les porteurs de bagage viennent charger leurs bagages sur la plate-forme de chargement.

Par ailleurs, ladite plateforme de chargement présente avantageusement un bord libre de chargement rectiligne qui s'étend de façon sensiblement perpendiculaire à ladite direction donnée. De plus, lesdits moyens de guidage latéraux comprennent, de préférence, des profilés de guidage installés sur ladite paroi de fond respectivement à distance les uns des autres et parallèlement à ladite direction donnée. De la sorte, les bagages sont chargés sur la plate-forme de chargement de façon à ce que, une extrémité de leur embase soit engagée entre deux profilés consécutifs, au voisinage du bord libre de chargement, et ensuite le bagage est entraîné en translation manuellement par le porteur, dans ladite direction donnée, grâce au guidage de l'embase par les profilés de guidage. Au surplus, les embases desdits bagages présentant une largeur I et une longueur L , lesdits profilés de guidage sont avantageusement espacés d'une distance d sensiblement égale à ladite largeur I desdites embases, et de préférence d'une distance d légèrement supérieure à la largeur I pour ménager un jeu fonctionnel autorisant le coulissement de l'embase entre les profilés.

Selon un mode de réalisation de l'invention particulièrement avantageux, lesdits moyens de retenue comprennent des ailes de retenue installées en retour sur lesdits profilés de guidage en regard de ladite paroi de fond de manière à former un logement en U, tandis que les embases desdits bagages présentant des ailes d'accrochage qui s'étendent latéralement pour venir en prise dans ledit logement en U, sous lesdites ailes de retenues. De la sorte, et ainsi qu'on l'expliquera en détail dans la suite de la description, l'embase, et par conséquent le bagage, est solidaire de la plate-forme de chargement.

Selon ce mode de réalisation, lesdites ailes de retenue sont préférentiellement orientées l'une vers l'autre sur les profilés de guidage pris deux à deux. Ainsi, deux profilés de guidage consécutifs présentent-ils, respectivement deux ailes de retenue, en regard l'une de l'autre, sous lesquelles sont adaptées à venir respectivement en prise deux ailes d'accrochage opposées de l'embase. De la sorte, le bagage ne présente qu'un seul le degré de liberté par rapport à la plate-forme de chargement, dans ladite direction donnée. En outre, lesdits moyens de retenue comportent avantageusement des verrous de blocage installés sur lesdits profilés de guidage pour bloquer lesdites embases dans lesdits moyens de réception. Ainsi, les bagages sont totalement solidaires de la plate-forme de chargement et ne possèdent plus aucun degré de liberté par rapport à elle. Préférentiellement, lesdits verrous comportent un pêne rétractable, par exemple par basculement, et un mécanisme de blocage dudit pêne, ledit pêne étant adapté à venir latéralement en saillie dudit profilé de guidage. Avantageusement, ledit mécanisme de blocage dudit pêne est une serrure à combinaison, de manière à autoriser le déverrouillage du verrou de blocage au seul porteur de la combinaison. De la sorte, non seulement le bagage ne peut être chargé dans le conteneur, à un emplacement réservé à l'avance, uniquement si le porteur du bagage à connaissance de la combinaison et aussi, à l'inverse, le bagage ne peut être repris que par une personne ayant connaissance de ladite combinaison, et a priori, le porteur du bagage lui-même ou un tiers

à qui il l'aurait communiquée. Ainsi, les conditions de sécurité qui entourent le transfert des bagages sont-elles assurées.

Selon un autre aspect, la présente invention propose un bagage individuel à main destiné à être chargé dans un conteneur à bagage tel que décrit ci-dessus.

D'autres particularités et avantages de l'invention ressortiront à la lecture de la description faite ci-après d'un mode de réalisation particulier de l'invention, donné à titre indicatif mais non limitatif, en référence aux dessins annexés sur lesquels :

- 10 - la Figure 1 est une vue schématique en perspective d'un conteneur à bagage conforme à l'invention ;
- la Figure 2 est une vue schématique en perspective d'un bagage destiné à être installé dans le conteneur à bagage représenté sur la Figure 1 ; et,
- 15 - la Figure 3 est une vue schématique partielle de détail en perspective du conteneur représenté sur la Figure 1.

La Figure 1, montre en perspective un conteneur 10 à bagage 12 conforme à l'invention. Ce conteneur 10 présente deux plate-formes de chargement des bagages 12, une plate-forme inférieure 14 et une plate-
20 forme supérieure 16. Le conteneur 10 est de forme générale tubulaire d'axe de symétrie A, et il est adapté à être chargé dans la soute d'un avion non représenté, de façon que son axe de symétrie A s'étende sensiblement parallèlement à l'axe longitudinal dudit avion. Ladite soute est destinée à recevoir une pluralité de conteneurs 10, dans le
25 prolongement les uns des autres de manière à ce que leurs axes de symétrie A soient sensiblement confondus.

Ainsi, on considérera que la plate-forme inférieure 14 présente une première largeur L1 et la plate-forme supérieure 16, une seconde largeur L2 supérieure à la première, ce dans une direction perpendiculaire à l'axe
30 de symétrie A du conteneur 10 bien que dans la direction de cet axe de symétrie A, le conteneur 10 présente une profondeur P, comprise entre un plan avant PAv et un plan arrière Par, ladite profondeur P étant

assimilable à une longueur qui est inférieure aux largeurs L1 et L2 précitées. En effet, la première largeur L1 est de préférence comprise entre 125 cm et 170 cm, par exemple 160 cm, et la seconde largeur L2 de préférence entre 230 cm et 270 cm, par exemple 250 cm, tandis que la
5 profondeur P du conteneur 10 est avantageusement comprise entre 100 cm et 150 cm, par exemple 125 cm.

La plate-forme inférieure 14 est ainsi de forme rectangulaire, elle présente deux premiers bords libres opposés de chargement, l'un 18, en avant de la Figure, l'autre 20 en arrière de la Figure, et deux premiers
10 bords latéraux opposés 22, 24 respectivement surmontés de deux premières parois verticales opposées et rectangulaires, 26, 28. Ces deux premières parois verticales 26, 28 présentent une longueur sensiblement équivalente à la profondeur P du conteneur 10 et une hauteur h1 comprise entre 40 et 60 cm de préférence, par exemple 50 cm.

Ces premières parois verticales 26, 28 présentent également et respectivement deux tranches supérieures 30, 32 sur lesquelles est appuyée la plate-forme supérieure 16. Cette plate-forme supérieure 16 surplombe alors la plate-forme inférieure 14 ; étant d'une seconde largeur L2 supérieure à la première largeur L1 de la plate-forme inférieure 14, elle
20 est ajustée sur cette dernière de manière à ce que ses deux extrémités opposées 34, 36, s'étendent respectivement au-delà de la plate-forme inférieure 14 et de chaque côté, d'une distance sensiblement équivalente par exemple de 45 cm.

La plate-forme supérieure 16 présente deux seconds bords libres opposés de chargement, 38, 40 et deux seconds bords latéraux opposés
25 42, 44 respectivement surmontés de deux secondes parois verticales opposées et rectangulaires 46, 48. Elles présentent également une longueur équivalente à la profondeur P du conteneur 10 et une hauteur h2 égale à h1, par exemple de 50 cm. Elles sont reliées ensemble, dans leur
30 partie supérieure, par une paroi de plafond 50 qui surplombe la plate-forme supérieure 16, en l'espèce, à une distance voisine de 50 cm.

Toutefois, on observera que les secondes parois verticales opposées 46, 48 et la paroi de plafond 50 qui les relie, ne sont pas absolument nécessaires en toutes circonstances. Elles peuvent notamment ne pas être installées, lorsque l'on est contraint de gerber les
5 conteneurs de manière à occuper un espace le plus restreint possible.

Par ailleurs, la plate-forme inférieure 14 et la plate-forme supérieure 16 sont reliées ensemble par des bras latéraux obliques 52, 54, qui s'étendent respectivement entre les premiers et seconds bords latéraux opposés 22, 42 ; 24, 44, de manière à rigidifier le conteneur 10. Selon un
10 mode de mise en œuvre non représenté du conteneur à bagages conforme à l'invention, on prévoit de relier ensemble la plateforme inférieure 14 et la plateforme supérieure 16 par des bras escamotables. Plus précisément, ces bras sont adaptés à être repliés de manière à pouvoir s'étendre entre les deux plateformes 14, 16, tandis que ces
15 dernières sont rapprochées l'une vers l'autre pour venir en appui l'une contre l'autre. De la sorte, des conteneurs à bagages peuvent être stockés et gerbés les uns sur les autres en occupant un espace réduit et moins encombrant par rapport à un conteneur non escamotable.

Ainsi qu'on va l'expliquer plus en détail dans la suite de la
20 description, les plate-formes inférieure 14 et supérieure 16 présentent respectivement des parois de fond 56, 58 sur lesquelles sont installés des profilés de guidage 60, 62. En outre, elles sont respectivement équipées de volets rabattables 64, 66 montés articulés le long desdits bords libres 18, 38.

25 Avant cela, on décrira en référence à la Figure 2, un bagage individuel à main 68 adapté à être installé sur les plates-formes inférieure 14 ou supérieure 16 du conteneur 10 précité, et pour lequel la protection est également recherchée.

30 Le bagage individuel à main 68 présente une embase 70 surmontée de deux flancs latéraux opposés 72, 74 et de deux parois de tranches opposées 76, 78, rejoignant une paroi de préhension 80. L'embase 70 est sensiblement rectangulaire, et elle présente une largeur l et une longueur

L. La largeur l est avantageusement comprise entre 25 et 35 cm, par exemple 28 cm et la longueur entre 40 cm et 100 cm, tandis que la hauteur h du bagage individuel 68 est inférieure à 50 cm.

L'embase 70 présente deux bordures latérales opposées 82, 84 et est équipée sur une paroi de fond 85, du côté de l'une des parois de tranche 76, de deux roulettes 86, et de l'autre côté, de deux tampons d'appui 88.

On observera que les deux roulettes 86 sont respectivement montées en retrait des flancs latéraux opposés 72, 74 vers l'intérieur de l'embase 70. En outre, l'embase 70 présente sur chacune des bordures latérales opposées 82, 84 des ailes d'accrochage 90, 92 formées par l'intermédiaire d'une rainure latérale 94 pratiquée dans les bordures latérales opposées 82, 84. Cette rainure latérale 94, est pratiquée sur une longueur sensiblement égale à une demi-longueur de la longueur L de l'embase 70, à distance constante de la paroi de fond 85, et elle s'étend d'une butée d'appui 93 jusqu'à ladite une des parois de tranche 76 auprès de laquelle elle débouche, au niveau des roulettes 86. À l'opposé des roulettes 86, dans le prolongement de la rainure latérale 94 et près de l'autre paroi de tranche 78, les bordures latérales opposées 82, 84 présentent respectivement un évidement de blocage 95. On notera que la distance qui sépare l'évidement de blocage 95 et la butée d'appui 93 est déterminée. On expliquera plus en détail, en référence à la Figure 3, d'une part les fonctions des ailes d'accrochage 90, 92 et la manière dont elle coopère avec les rainures latérales 94 et la butée d'appui 93 et d'autre part, la fonctionnalité de ces évidements de blocage 95.

Par ailleurs, selon un mode de mise en œuvre de l'invention non représenté, l'embase est montée de manière amovible sur les bagages individuels à main. Ainsi, les bagages qui ne seraient pas équipés d'une embase telle que décrite ci-dessus, à leur présentation dans l'aérogare avant embarquement, pourraient être équipés d'une telle embase amovible juste avant leur enregistrement. De la sorte, le bagage ainsi

équipé peut être inséré comme les autres bagages individuels à main dans le conteneur conforme à l'invention.

On se reportera à présent à la Figure 3 montrant en perspective les détails de la plate-forme supérieure 16. Bien entendu, les deux plates-
5 formes 14, 16 comportent les mêmes éléments de détails. On observera que le conteneur 10 présente deux parties symétriques l'une de l'autre, 96, 98 par rapport à un plan médian P_m perpendiculaire à l'axe de symétrie A du conteneur 10, et qui le coupe à égale distance des bords libres opposés 18,20 ; 38, 40, des plate-formes inférieure 14 et supérieure
10 16. Par ailleurs, on notera également que le volet rabattable 66 s'étend ici dans une position abattue, dans le plan de la paroi de fond 58.

On retrouve sur cette Figure 3, la paroi de fond 58 de la plate-forme supérieure 16 sur laquelle sont installés les profilés de guidage 62 qui s'étendent parallèlement les uns aux autres et dans la direction de l'axe
15 de symétrie A, d'un bord libre 38 à l'autre bord libre opposé 40. Bien évidemment, ces profilés de guidage 62 sont installés d'une manière identique à celle dont sont installés les profilés de guidage 60 sur la plate-forme inférieure 14.

Ainsi, les profilés de guidage 62 sont installés à une distance d , les
20 uns des autres, équivalente à la largeur l de l'embase 70 de chacun des bagages 68, et plus précisément à une distance légèrement supérieure de manière à obtenir un espace de réception 97 assurant un jeu fonctionnel en coulissement de l'embase 70 entre les profilés 62 et dans une direction parallèle à l'axe de symétrie A.

Par ailleurs, les profilés 62 présentent une portion arrière 100 située
25 au voisinage du plan médian P_m , à l'opposé une extrémité libre avant 99, et un bord supérieur 101. Les profilés 62 sont équipés d'ailes de retenue 102 qui s'étendent transversalement, dans leur portion arrière 100, à partir de leur bord supérieur 101, en retour et en regard de la paroi de fond 58.
30 Au surplus, ces ailes de retenue 102 se terminent longitudinalement par une extrémité d'appui 103 orientée vers l'extrémité libre avant 99 et à une distance donnée de cette extrémité libre avant 99.

Deux profilés 62 consécutifs, présentent ainsi dans leur portion arrière 100, des ailes de retenue 102 orientées l'une vers l'autre de manière à former deux logements en U en regard l'un de l'autre.

De la sorte, le bagage 68 représenté sur la Figure 3 par transparence pour les besoins de la description, est partiellement engagé
5 entre deux profilés 62, les roulettes 86 ici masquées par les profilés 62, et en appui contre la paroi de fond 58. Les profilés 62 masquent également la rainure latérale 94 de l'embase 70.

Le bagage 68 est destiné à être entraîné en translation vers la
10 portion arrière 100 des profilés 62, de manière à ce que les ailes de retenue 102 viennent s'engager à coulissement dans les rainures latérales 94 de l'embase 70. De la sorte, l'embase 70 est maintenue latéralement en prise entre les profilés 62 et verticalement par les ailes de retenue 102 qui la maintiennent en appui contre la paroi de fond 58. En revanche,
15 l'embase 70 et par conséquent le bagage 68, sont encore libres en translation selon la direction de l'axe de symétrie A.

Afin de verrouiller le bagage 68 sur la plate-forme supérieure 16, par l'intermédiaire de son embase 70, les profilés de guidage 62 sont équipés dans leur extrémité libre avant 99, d'un verrou de blocage 104
20 comprenant un pêne rétractable 106 pivotant et un mécanisme de blocage à combinaison 108 du pêne rétractable 106. Le mécanisme de blocage à combinaison 108 est ici un mécanisme de blocage à molettes.

Le pêne rétractable 106 est installé à une distance déterminée de l'extrémité d'appui 103 des ailes de retenue 102, cette distance
25 déterminée correspondant exactement à la distance déterminée qui sépare l'évidement de blocage 95 et la butée d'appui 93 de l'embase 70. Le pêne rétractable 106 est aussi adapté à pivoter entre une position active, dans laquelle il s'étend latéralement en saillie de l'extrémité libre avant 99 du profilé de guidage 62 et une position inactive dans laquelle il
30 est rétracté à l'intérieur du verrou de blocage 104 et en retrait de l'extrémité libre avant 99 du profilé de guidage 62. Par ailleurs, il est prévu un seul verrou de blocage 104 par espace de réception 97, pour bloquer

l'embase 70 dans ledit espace de réception 97. Ainsi, chacune des extrémités libres avant 99 des profilés de guidage 62 est équipée d'un verrou de blocage 104, munie d'un seul pêne rétractable 106.

Par conséquent, lorsque l'embase 70 est engagée entre les profilés
5 de guidage 62, l'une de ses bordures latérales 84 vient repousser le pêne rétractable 10 à l'intérieur du verrou de blocage 104, à la condition, bien sûr, que la bonne combinaison du verrou de blocage 104 ait été affichée. Ensuite, le pêne rétractable 106 retrouve sa position active, en saillie latérale du verrou de blocage 104, dès lors que le bagage 68 a été
10 entraîné en translation de façon que, les butées d'appui 93 des rainures latérales 94 soient venues s'appuyer contre l'extrémité d'appui 103 des ailes de retenue 102 et par là même, que l'un des évidements de blocage 95 soit précisément venu en regard du pêne rétractables 106.

Enfin, après que la combinaison du verrou de blocage 104 a été
15 brouillée, le pêne rétractable 106 demeure dans sa position active, en saillie de l'évidement de blocage 95, et il constitue un organe d'arrêt du bagage 68 par l'intermédiaire de l'embase 70. Cette dernière est alors aussi maintenue en position fixe selon la direction de l'axe de symétrie A et partant, prisonnière de la plate-forme 16. Par conséquent le bagage 68
20 ne peut en être retiré qu'en affichant de nouveau la bonne combinaison du verrou de blocage 104.

Au surplus, et ainsi que le montre la Figure 1, sur laquelle les volets rabattables 64, 66 sont dans une opposition rabattue, en regard de l'autre paroi de tranche 78 des bagages 68, ces derniers sont totalement
25 prisonniers du conteneur 10. Car en effet, quand bien même le pêne rétractable 106 serait rétracté, si on tentait d'extraire les bagages 68, ils viendraient en butée contre les volets rabattables 64, 66 dans leurs positions rabattues.

REVENDICATIONS

1. Conteneur à bagages comprenant au moins une plateforme de chargement de bagages individuels à main présentant une paroi de fond, lesdits bagages présentant respectivement une embase surmontée de deux flancs latéraux opposés, ladite plateforme de chargement comprenant des moyens de réception de chacune des embases desdits bagages, ménagés sur des portions de ladite paroi de fond, pour recevoir lesdits bagages en appui sur leur embase et en rangées de façon que lesdits flancs desdits bagages soient sensiblement parallèles entre eux, lesdits moyens de réception comprenant des moyens de retenue de chacune desdites embases, lesdites embases étant adaptées à être engagées dans lesdits moyens de retenue lorsque ledit bagage est chargé dans ledit conteneur, de façon que lesdites embases coopèrent avec lesdits moyens de retenue pour maintenir ledit bagage en position fixe sur ladite plateforme de chargement;

où lesdits moyens de réception présentent des moyens de guidage latéraux comprenant des profilés de guidage installés sur ladite paroi de fond respectivement à distance les uns des autres, pour guider l'embase desdits bagages en translation dans une direction donnée lorsque ledit bagage est chargé dans ledit conteneur, lesdits profilés de guidage étant installés parallèlement à ladite direction donnée, lesdits moyens de retenue comprenant des ailes de retenue installées en retour sur lesdits profilés de guidage en regard de ladite paroi de fond, tandis que les embases desdits bagages présentent des ailes d'accrochage qui s'étendent latéralement pour venir en prise sous lesdites ailes de retenues.

2. Conteneur à bagage selon la revendication 1, comportant deux plateformes de chargement superposées.

3. Conteneur à bagage selon la revendication 2, où les deux plateformes sont une plateforme inférieure présentant une première largeur et une plateforme supérieure présentant une seconde largeur supérieure à ladite première largeur.

4. Conteneur à bagage selon l'une quelconque des revendications 1 à 3, où ladite plateforme de chargement présente un bord libre de chargement qui s'étend de façon sensiblement perpendiculaire à ladite direction donnée.

5. Conteneur à bagage selon l'une quelconque des revendications 1 à 4, où les embases desdits bagages présentant une largeur et une longueur, lesdits profilés de guidage sont espacés d'une distance sensiblement égale à ladite largeur desdites embases.

6. Conteneur à bagage selon l'une quelconque des revendications 1 à 5, où lesdites ailes de retenue sont orientées l'une vers l'autre sur les profilés de guidage pris deux à deux.

7. Conteneur à bagage selon l'une quelconque des revendications 1 à 6, où lesdits moyens de retenue comportent des verrous de blocage installés sur lesdits profilés de guidage pour bloquer lesdites embases dans lesdits moyens de réception.

8. Conteneur à bagage selon la revendication 7, où lesdits verrous comportent un pêne rétractable et un mécanisme de blocage dudit pêne, ledit pêne étant adapté à venir latéralement en saillie dudit profilé de guidage.

9. Conteneur à bagage selon la revendication 8, caractérisé en ce que ledit mécanisme de blocage dudit pêne est une serrure à combinaison.

10. Bagage individuel à main destiné à être chargé dans un conteneur à bagage selon l'une quelconque des revendications 1 à 9, comprenant une embase surmontée de deux flancs latéraux opposés, ladite embase présentant des ailes d'accrochage qui s'étendent latéralement.

11. Bagage individuel à main selon la revendication 10, où l'embase est amovible.

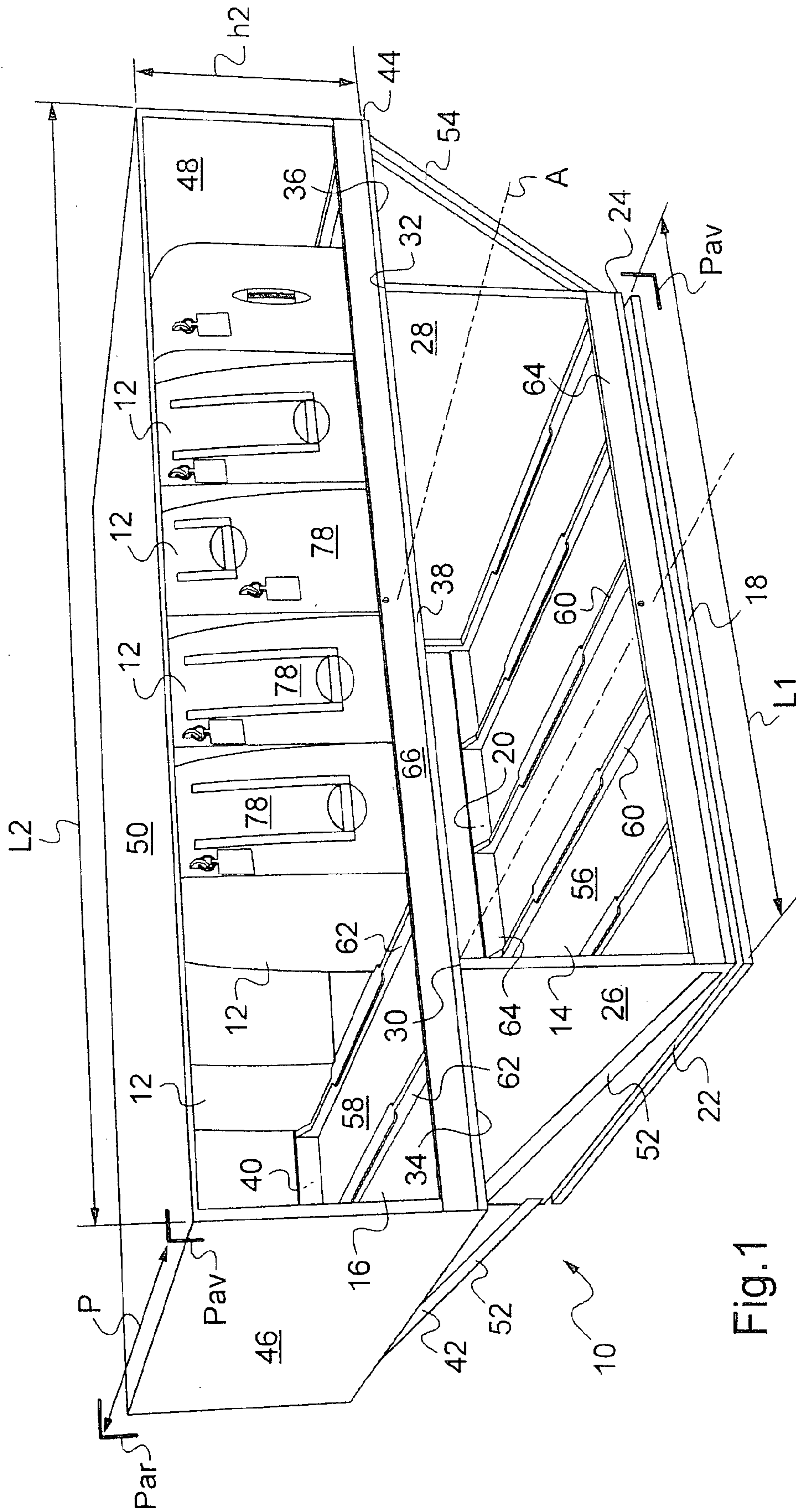


Fig.1

