

⑫ **BREVET D'INVENTION** **B1**

⑤④ BAGAGE SOUPLE FORMANT OREILLER.

②② Date de dépôt : 19.07.22.

③⑦ Priorité :

⑥⑦ Références à d'autres documents nationaux
apparentés :

○ Demande(s) d'extension :

⑦① Demandeur(s) : *TRANCHARD Frédéric* — FR.

④③ Date de mise à la disposition du public
de la demande : 26.01.24 Bulletin 24/04.

④⑤ Date de la mise à disposition du public du
brevet d'invention : 06.09.24 Bulletin 24/36.

⑦② Inventeur(s) : *TRANCHARD Frédéric*.

⑤⑥ Liste des documents cités dans le rapport de
recherche :

⑦③ Titulaire(s) : *TRANCHARD Frédéric*.

Se reporter à la fin du présent fascicule

⑦④ Mandataire(s) : *LAURENT et CHARRAS*.

FR 3 138 025 - B1



Description

Titre de l'invention : BAGAGE SOUPLE FORMANT OREILLER

- [0001] La présente invention concerne le domaine de la bagagerie pour le voyage, en particulier du type formant en outre un oreiller pour permettre à l'utilisateur de se reposer en position assise pendant un trajet en train, avion, bus ou voiture.
- [0002] Pour permettre à un voyageur de se reposer pendant un trajet, on connaît notamment des coussins en U formant une minerve ouverte, parfois gonflables. Ces coussins sont censés permettre de dormir en position assise.
- [0003] Lorsqu'un utilisateur de tels coussins minerves relâche ses muscles du cou, par exemple sous l'effet de l'endormissement, sa tête va pencher latéralement ou frontalement, et exercer un effort de traction pouvant être à l'origine de contractures musculaires douloureuses par manque de soutien latéral compte tenu de l'insuffisance de hauteur de ces coussins et de leur pauvre ergonomie, avec notamment un volume de soutien postérieur souvent trop important entraînant une projection frontale de la tête.
- [0004] Ceci rend inconfortable voire impossible le sommeil profond avec relâchement des muscles, alors que ce sommeil est le plus réparateur.
- [0005] Les compagnies de transport aérien tendent à limiter le nombre et la taille des bagages autorisés en cabine et facturent en supplément les bagages en soute, afin de limiter le poids total de chargement, pour des raisons d'économies de carburant ; la facturation des bagages supplémentaires étant aussi une source de revenus additionnels. Cette tendance incite au minimalisme en termes de bagages et de leur contenu.
- [0006] Les voyageurs doivent ainsi se limiter en termes d'affaires emportées, et recourir à des articles à fonctions multiples dans un souci de gain de place et diminution du poids dans les valises et bagages cabine.
- [0007] Le brevet US4535878 décrit un sac de plage, dont un rabat comporte des compartiments formant coussin avec soutien latéral de la tête et du cou lorsque mis en place sur une chaise longue.
- [0008] Ce sac de plage n'est pas adapté ni configuré pour être utilisé dans le cadre d'un voyage ; en effet il est peu pratique compte tenu du rabat pendant en arrière du siège qui peut s'avérer gênant pour le passager assis sur le siège de derrière, notamment dans un contexte d'écran encastré dans le siège tel que lors d'un vol long-courrier, et dont la vision serait ainsi entravée.
- [0009] L'exposition des affaires personnelles de l'utilisateur n'est pas non plus souhaitable dans un contexte de voyage. En outre ce sac de plage n'est pas configuré pour remplacer les coussins par des affaires personnelles. Enfin, ses deux pans distincts ne permettent pas une utilisation comme sac en un seul compartiment.

- [0010] De manière générale les coussins dédiés au voyage existants n'ont pas d'autre utilité que leur fonction première, sont souvent encombrants de par leurs formes peu logeables, et sont amenés à être transportés en plus du bagage principal du voyageur, les rendant à la fois peu pratiques en dehors de leur utilisation et exposés aux conditions extérieures (saleté par exemple).
- [0011] Par ailleurs, les modèles gonflables s'avèrent souvent fragiles (risque de crevaisson et de fuite d'air au niveau des jointures) et sont difficilement réparables.
- [0012] Il existe donc un besoin pour un bagage permettant d'améliorer l'expérience de voyage, notamment en formant un coussin ergonomique et agréable, qui puisse être accepté en cabine d'avion sans nécessairement compter comme bagage de cabine, et reste toutefois utile et pratique une fois arrivé à destination.
- [0013] Pour répondre à ce besoin, l'invention propose un bagage formant coussin de voyage, constitué d'un corps formé par une enveloppe en deux pans en tissu et séparée en poches, fermée par une fermeture périphérique réversible sur au moins un de ses côtés, les poches comportant deux poches latérales séparées par une poche centrale, les poches étant séparées par deux lignes de moyens de fixation réversibles, perpendiculaires à l'au moins un côté fermé par la fermeture périphérique réversible, les poches latérales étant configurées pour être remplies d'objets mous ou déformables pour leur donner une épaisseur plus importante que la poche centrale lorsque les lignes de moyens de fixation réversibles sont engagées, et former ainsi un coussin de voyage.
- [0014] Le bagage selon l'invention est compact, forme un coussin confortable lorsque ses poches latérales sont remplies, par exemple avec des vêtements. Le bagage selon l'invention peut permettre de créer un ou plusieurs compartiments de stockage pouvant être délimités pour stocker des affaires en plus par rapport aux coussins de voyage existants.
- [0015] Au minimum, dans la mesure où le volume du coussin est formé par des articles, avantageusement des vêtements, déjà contenus dans la valise de l'utilisateur, l'emploi de ce coussin de voyage n'entraîne pas d'augmentation du volume global des bagages de l'utilisateur.
- [0016] Le coussin avec deux corps épais latéraux formés par les poches et une portion centrale plus fine forme un maintien latéral de part et d'autre de la tête lorsqu'il est utilisé dans un siège. La tête de l'utilisateur reste ainsi dans une position sensiblement droite ergonomique et confortable.
- [0017] En outre, en désolidarisant les lignes de moyens de fixation réversibles, le bagage forme un sous-compartiment pour, par exemple, isoler des affaires, servir de housse à vêtements et diminuer le froissement de ces derniers dans un plus grand bagage, ou former un coussin d'appoint d'un seul tenant.

- [0018] Le bagage selon l'invention peut présenter une ou plusieurs des caractéristiques suivantes.
- [0019] Les moyens de fixation réversibles peuvent comporter des bandes à boucles et crochets textiles.
- [0020] Les bandes à boucles et crochets textiles forment une liaison continue, aisément débrayée pour former un unique volume intérieur.
- [0021] Les bandes à boucles et crochets textiles comportent des bandes à crochets textiles et des bandes à boucles textiles, et le bagage comporte alors avantageusement en outre des rabats de couverture, recouvrant les bandes à crochets textiles lorsqu'elles ne doivent pas s'agripper aux bandes à boucles textiles, les rabats de couverture comportant une surface à boucles textiles s'agrippant aux bandes à crochets textiles lorsqu'elles sont recouvertes par lesdits rabats de couverture.
- [0022] Les crochets textiles étant abrasifs et pouvant entrer en prise avec des textiles d'affaires contenues dans le bagage, les rabats protègent le contenu du bagage.
- [0023] Le bagage peut comporter en outre des logements dans lesquels sont insérés les rabats de couverture lorsqu'ils ne recouvrent pas les bandes à crochets textiles.
- [0024] Les rabats ainsi abrités ne rentrent pas en prise avec les crochets textiles de façon intempestive.
- [0025] Le bagage comporte avantageusement des œillets dans les coins de l'enveloppe rectangulaire sur au moins un pan, et un élastique passant par les œillets, pourvu de moyens de réglage en longueur disposés au niveau de chacun des œillets en prise avec l'élastique.
- [0026] L'élastique permet alors de régler la forme du bagage, par exemple pour ajuster le coussin qu'il forme à la tête de l'utilisateur.
- [0027] Les deux pans de l'enveloppe peuvent comporter des œillets dans leurs coins, situés en vis-à-vis lorsque le bagage est fermé.
- [0028] Les œillets en vis-à-vis forment alors un trou traversant, permettant par exemple d'accrocher le bagage à une sangle via des mousquetons.
- [0029] La fermeture périphérique réversible peut notamment être une fermeture à glissière comportant des curseurs, et les curseurs comporter un cordon et une barre de verrouillage, verrouillant les curseurs lorsque la barre de verrouillage est insérée dans les œillets d'un coin du bagage.
- [0030] Les barres de verrouillage assurent en outre une prise en main aisée pour l'utilisation de la fermeture à glissière.
- [0031] Le bagage peut comporter en outre une sangle en ruban fin, comportant des mousquetons à ses extrémités, formant, lorsque les mousquetons sont en prise avec les œillets, une sangle permettant de porter le bagage sur une épaule d'un utilisateur.

- [0032] La sangle comporte avantageusement un mousqueton triangulaire à une de ses extrémités, et un mousqueton ovale à l'autre extrémité.
- [0033] Ces mousquetons peuvent notamment être en prise l'un avec l'autre pour former une boucle.
- [0034] Le bagage peut comporter une poignée disposée sur un de ses côtés sans fermeture périphérique réversible.
- [0035] Le bagage peut en outre comporter deux passages situés de part et d'autre de la poignée, permettant le passage de la sangle pour former des bretelles de sac à dos lorsque les mousquetons sont en prise avec les œillets dans les coins opposés à la poignée.
- [0036] Le bagage peut en outre comporter une housse en tissu doux ouverte sur un de ses côtés pour permettre l'insertion du bagage dans la housse, formant ainsi une taie.
- [0037] Cette housse peut comporter deux attaches pour les mousquetons de la sangle, situées du côté ouvert de la housse.
- [0038] La housse et la sangle forment alors un sac en tissu séparé du bagage.
- [0039] La housse peut comporter un ou deux élastiques, en croix ou parallèles, sur sa face configurée pour être disposée contre le support, notamment un appui-tête.
- [0040] Un des pans de l'enveloppe du bagage, au contact d'un support lors de l'utilisation en coussin, par exemple un dossier de siège, est avantageusement recouvert d'une couche de matériau à frottements importants - afin de limiter le glissement du coussin sur l'appui-tête du siège - et/ou antitache, et l'autre pan, en contact avec la tête de l'utilisateur lors de l'utilisation en coussin, est recouvert d'une couche de matériau doux.
- [0041] Le bagage peut comporter des ballons gonflables fixes ou amovibles situés dans les poches latérales.
- [0042] Ces ballons permettent notamment la mise en forme du bagage en l'absence d'affaires à l'intérieur.
- [0043] D'autres avantages et caractéristiques de l'invention apparaîtront à la lecture de la description suivante des figures jointes, parmi lesquelles :
- [0044] [Fig.1] est une vue de face du bagage selon l'invention, partiellement ouvert,
- [0045] [Fig.2] est une vue de dos du bagage selon l'invention, à l'état fermé,
- [0046] [Fig.3] est une vue en coupe du bagage dans son utilisation en tant que coussin de voyage,
- [0047] [Fig.4] est une représentation schématique de profil d'un utilisateur utilisant le bagage comme coussin de voyage,
- [0048] [Fig.5] est une vue en coupe des moyens de séparation des poches du bagage selon un mode de réalisation particulier,

- [0049] [Fig.6] est une vue en coupe du bagage dans son utilisation en tant que compartimenteur de bagage,
- [0050] [Fig.7] est une représentation schématique d'une sangle complétant le bagage,
- [0051] [Fig.8] est une vue de dessus du bagage à l'état replié et attaché par la sangle,
- [0052] [Fig.9] est une représentation schématique d'une housse utilisable en combinaison avec le bagage,
- [0053] [Fig.10] est une vue en coupe du bagage dans la housse dans une conformation coussin de voyage,
- [0054] [Fig.11] est une représentation schématique d'une utilisation de la housse et de la sangle sans le bagage,
- [0055] [Fig.12] est une représentation schématique d'une utilisation de la sangle et du bagage sans la housse,
- [0056] [Fig.13] est une représentation schématique d'une utilisation en sac à dos d'un mode de réalisation particulier de l'invention.
- [0057] Les exemples sont donnés à titre illustratif et non limitatif. D'autres modes de réalisation de l'invention sont aisément obtenus par des variations et combinaisons des modes de réalisation représentés.
- [0058] La [Fig.1] est une vue de face d'un bagage 1 selon l'invention. En [Fig.1], le bagage 1 est partiellement ouvert.
- [0059] La [Fig.2] est une vue de dos du bagage 1 à l'état fermé.
- [0060] Le bagage 1 est constitué d'un corps sensiblement rectangulaire, formé par une enveloppe en deux pans en tissu. Le tissu peut notamment être de type anti-déchirure (« rip stop ») avec un quadrillage de coutures en fil de nylon, pour une meilleure résistance à la déchirure.
- [0061] Les deux pans en tissu sont reliés par un côté formant zone de pliage et fond du bagage 1. Les trois autres côtés présentent une fermeture périphérique réversible 3, ici sous forme de fermeture éclair.
- [0062] Un des pans, celui au contact d'un support ou du siège lors de l'utilisation peut être recouvert d'une couche de matériau à frottements importants et/ou antitache, par exemple du silicone. La portion de silicone peut avantageusement s'enlever pour un lavage séparé.
- [0063] L'autre pan, qui est en contact avec la tête de l'utilisateur est avantageusement recouvert d'une couche de matériau doux et agréable au toucher, tel que du coton.
- [0064] Selon d'autres modes de réalisation seuls un ou deux des autres côtés peuvent présenter la fermeture à glissière 3, le long côté opposé à la zone de pliage présentant à minima la fermeture à glissière 3. Selon encore d'autres variations, la fermeture à glissière 3 peut être remplacée, au moins par segments, par d'autres modes de fermeture réversible : boutons pression, boucles et crochets textiles etc.

- [0065] Le corps du bagage 1 forme ainsi une enveloppe fermable, qui est séparée en poches, matérialisées par deux lignes de moyens de fixation réversibles 5, perpendiculaires au long côté du bagage 1 portant la fermeture à glissière 3.
- [0066] Les moyens de fixation réversibles 5 sont ici en particulier des bandes à boucles et crochets textiles (« scratch »), un pan de l'enveloppe du bagage 1 portant les bandes à crochets textiles, l'autre les bandes à boucles textiles.
- [0067] D'autres modes de réalisation prévoient des formes alternatives ou complémentaires de moyens de fixation réversibles 5 : boutons pression, fermeture à glissière, fermeture par aimants, etc.
- [0068] Le bagage 1 est ainsi divisé en trois poches 11, 13, 15 avec deux poches latérales 11, 13, situées sur les côtés du bagage 1, et une poche centrale 15, située entre les deux poches latérale 11, 13. Cette poche 15 est dimensionnée de telle façon que sa largeur permet un appui à plat confortable de l'occiput de l'utilisateur, avec soutien bilatéral par les poches 11 et 13 remplies.
- [0069] Les coins du bagage 1 présentent des œillets 7, notamment sur chacun des pans et situés en vis-à-vis lorsque le bagage 1 est fermé.
- [0070] Les œillets 7 forment passage pour un élastique ou un cordon plat 9, sous forme de ruban ou sangle élastique tissée. Les extrémités de l'élastique 9 passent à travers les œillets 7 d'un même côté du pan arrière en [Fig.1], de l'extérieur vers l'intérieur du bagage 1.
- [0071] Deux longueurs d'élastique 9 parallèles s'étendent à travers le corps du bagage 1, jusqu'aux œillets 7 situés de l'autre côté du bagage 1. L'élastique 9 passe alors à travers lesdits œillets 7 du côté arrière du bagage 1 (voir [Fig.2], vue de dos). Un segment de l'élastique 9 est donc accessible depuis l'arrière du bagage 1.
- [0072] L'élastique 9 passe derrière les bandes à crochets ou boucles textiles des moyens de fixation réversibles 5, dont l'extrémité au niveau de l'élastique 9 n'est pas cousue (ligne pointillée en [Fig.1]).
- [0073] Des moyens de réglage en longueur sous forme d'arrêts de cordon 91, notamment d'arrêts de cordon 91 à verrouillage par serrage, sont disposés sur l'élastique 9 à chacun des œillets 7 que traverse l'élastique 9.
- [0074] Les moyens de réglage en longueur permettent d'ajuster la longueur de chacun des segments de l'élastique 9 entre deux œillets 7, et donc d'ajuster la forme du bagage 1, par exemple pour l'ajuster à la forme de la tête de l'utilisateur.
- [0075] La portion externe de l'élastique 9 peut également avantageusement être utilisée pour maintenir dans une conformation repliée compacte le bagage vidé de son contenu, pour un encombrement minimum lorsqu'il n'est pas utilisé.
- [0076] L'élastique 9, du fait de son caractère élastique, permet un ajustement dynamique de la forme du coussin formé par le bagage 1. Un mode de réalisation alternatif, où

l'élastique 9 est remplacé par un cordon plat inextensible présente une plus grande rigidité dans le maintien de la forme, et forme ainsi une alternative plus robuste.

- [0077] L'élastique 9 ou cordon plat peut avantageusement être recouvert d'un matériau à frottement important tel que du silicone afin d'assurer un meilleur maintien lorsque sa portion externe est en prise.
- [0078] La fermeture éclair 3 peut notamment comporter deux curseurs 31 qui sont, à l'état fermé du bagage 1, situés au niveau des deux extrémités du côté du bagage 1 formant zone de pliage et fond (voir [Fig.2] en particulier).
- [0079] Les curseurs 31 présentent un cordon terminé par une barrette de verrouillage 33. Cette barrette de verrouillage 33 est insérée dans un œillet 7 pour verrouiller la fermeture éclair 3 en bloquant le curseur 31 associé et ainsi limitant le risque de vol.
- [0080] Les poches latérales 11, 13 sont configurées pour être remplies d'objets de préférence mous ou déformables pour leur donner une épaisseur plus importante que la poche centrale 15 et former un coussin de voyage.
- [0081] Le bagage 1 comporte sur le côté formant fond du bagage une poignée 17 sous forme de lanière cousue à ses extrémités. La largeur de la poignée 17 est notamment suffisante pour la passer autour d'une poignée de valise télescopique usuelle, notamment du type « trolley » à roulettes avec une poignée télescopique pour la faire rouler derrière soi. De cette façon le bagage 1 est ainsi disposé à l'horizontale au-dessus de la valise à poignée télescopique, pour un encombrement vertical limité.
- [0082] La [Fig.3] montre le bagage 1 en coupe, comprenant au moins deux compartiments distincts séparés par des moyens de fixation réversible 5 : une première poche latérale 13 et une deuxième poche latérale 11. La poche latérale 13 de droite remplie d'affaires 10 tels que des vêtements, sous-vêtements, ustensiles de toilette etc. La poche latérale 11 de gauche présente un ballon gonflable 17 qui remplace les affaires 10 une fois gonflé et remplit la poche latérale 11. La poche latérale 11 peut comme la poche latérale 13 contenir des affaires tel que décrit ci-avant et inversement.
- [0083] Notamment, en étant remplies d'objets mous ou avec un ballon 17, les poches latérales 11, 13 forment des bandes latérales avec une surépaisseur qui maintiennent la tête de l'utilisateur.
- [0084] La [Fig.4] illustre l'utilisation du bagage 1 en tant que coussin de voyage.
- [0085] En [Fig.4], un utilisateur U est assis dans un siège S, et a disposé un bagage 1 selon l'invention derrière sa tête, en appui contre un appui-tête du siège S. L'utilisateur U appuie sa tête, en particulier son occiput, contre le bagage 1, entre les deux poches latérales 11, 13. Sa tête est ainsi maintenue sensiblement verticale, sans effort de torsion ou flexion du cou.
- [0086] La [Fig.5] montre un mode de réalisation particulier des moyens de fixation réversibles 5, vus en coupe.

- [0087] Ceux-ci comportent une bande de crochets textiles 51 cousue sur l'un des pans du bagage 1.
- [0088] Les crochets textiles sont relativement abrasifs, et peuvent entrer en prise avec des affaires stockées dans le bagage 1. Pour les recouvrir lorsque le bagage 1 n'est pas compartimenté, le bagage 1 comporte des rabats de couverture 53, qui peuvent être rabattus sur les bandes à crochets textiles 51.
- [0089] Les rabats de couverture 53 comportent notamment une bande de boucles textiles sur la face venant en contact avec les bandes de crochets textiles 51.
- [0090] Le bagage 1 comporte en outre des logements 55 pour les rabats de couverture 53, sous forme de lèvre en tissu sous laquelle est inséré le rabat de couverture 53. Les rabats de couverture 53 peuvent ainsi être escamotés dans lesdits logements 55 lorsque le bagage 1 est compartimenté.
- [0091] D'autres moyens de fixation des rabats de couverture 53 en position dépliée sont aussi possibles, notamment des boutons pression situés sur le dos desdits rabats de couverture 53, et sur le versant interne d'un des pans du bagage en regard, mais aussi des moyens de fixation par aimants, etc.
- [0092] La [Fig.6] est une vue en coupe du bagage 1 non compartimenté.
- [0093] Le bagage 1 présente alors un unique volume intérieur, rempli d'affaires 10. Le bagage 1 présente une épaisseur constante ou quasi constante, et peut ainsi contenir des objets plus gros. En dimensionnant le bagage 1 en conséquence, il peut être utilisé pour transporter, à l'état non compartimenté, des documents aux formats standard (format A4 ou « ANSI letter » américain par exemple) ou une tablette ou un ordinateur portable.
- [0094] Le bagage 1, à l'état non-compartmenté, peut aussi fournir un coussin d'appoint de forme plus classique, en le remplissant d'objets déformables, tels que du linge ou un ballon gonflable dédié.
- [0095] Dans cet état non compartimenté, le bagage 1 peut notamment contenir des chemises ou autres vêtements apparentés et prévenir qu'ils ne se froissent une fois disposés dans une valise au contact d'autres objets ou vêtements.
- [0096] La [Fig.7] montre une sangle 21 qui est avantageusement utilisée en combinaison avec le bagage 1.
- [0097] La sangle 21 comporte un corps 23 en ruban fin, par exemple en satin, en polyester, ou en soie synthétique. Le corps 23 de la sangle 21 peut notamment présenter des moyens de réglage en longueur 20, non représentés. La sangle 21 comporte à chacune de ses extrémités des mousquetons 25, 27. L'un des mousquetons 25, 27 est un mousqueton triangulaire 27, l'autre un mousqueton ovale 25 de facture classique.

- [0098] La sangle 21, par la finesse de son ruban, peut être maintenue enroulée autour du mousqueton ovale 25 et transportée aisément seule dans la poche d'un pantalon par exemple, ou solidarisée à la portion interne de l'élastique 9 du bagage 1.
- [0099] Le mousqueton ovale 25 peut notamment entrer en prise avec le mousqueton triangulaire 27 pour former une boucle. La sangle 21 peut notamment alors former une ceinture de fortune.
- [0100] D'autres formes de mousquetons 25, 27 sont cependant bien entendu possibles.
- [0101] Le corps 23 peut notamment être décoré d'une graduation pour permettre l'utilisation de la sangle 21 comme mètre souple.
- [0102] La sangle 21 peut aussi former un support pour des lampes clipsables, comme il est connu d'en utiliser dans la course à pied ou la pratique du vélo la nuit.
- [0103] La [Fig.8] montre une utilisation de la sangle 21. Ces exemples sont donnés à titre illustratif et non limitatif.
- [0104] Le bagage 1 est représenté replié en [Fig.8] : les deux poches latérales 11, 13 sont l'une contre l'autre. La poche centrale 15 est située derrière lesdites poches latérales 11, 13 et est invisible en [Fig.8].
- [0105] Le mousqueton triangulaire 27 est passé dans les œillets 7 dans les coins superposés en haut en [Fig.8], dans les œillets 7 des deux poches latérales 11, 13. Le mousqueton triangulaire 27 verrouille alors le bagage 1 à l'état replié.
- [0106] Lorsque le mousqueton ovale 25 est passé dans les œillets 7 à l'autre extrémité du bagage 1, la sangle 21 peut alors être passée sur son épaule par l'utilisateur et le bagage 1 est alors porté en besace ou sac à main.
- [0107] Le segment de l'élastique 9 situé à l'extérieur sur la face arrière du bagage 1, sortant par les œillets 7 de l'une des poches latérales 11, c'est-à-dire le segment apparent en [Fig.2], est passé autour de l'autre poche latérale 13. L'élastique 9 plaque alors les deux poches latérales 11, 13 l'une contre l'autre à l'état replié, formant ainsi une trousse à deux compartiments pouvant être placée en position verticale de manière stable sur une surface plane.
- [0108] Pour obtenir cette configuration sans la sangle 21 dans son entièreté, le mousqueton triangulaire 27 est avantageusement détachable de la sangle 21.
- [0109] Le bagage 1 à l'état replié est particulièrement compact et facile à manipuler, et peut notamment être arrimé à une bretelle de sac à dos ou une bandoulière de besace passant entre les deux poches latérales 11, 13 repliées l'une sur l'autre, notamment sans la sangle 21.
- [0110] La [Fig.9] montre une housse 40 cousue en tissu doux et biocompatible, par exemple du coton, qui s'utilise avantageusement en combinaison avec le bagage 1 selon l'invention.

- [0111] La housse 40 est ouverte sur un de ses côtés pour permettre l'insertion du bagage 1, formant ainsi une taie pour le coussin formé par le bagage 1.
- [0112] Le bagage 1 dans la housse 40 est représenté en pointillés en [Fig.9]. La [Fig.10] est une vue en coupe du bagage 1 entouré par la housse 40.
- [0113] La housse 40 est facilement lavable séparément du reste du bagage 1, pour une meilleure hygiène dans les moyens de transport collectifs et de sorte que le tissu de l'enveloppe du bagage 1 peut être sélectionné pour des caractéristiques autres, telles que la solidité, l'étanchéité, la légèreté, un caractère déperlant etc.
- [0114] Un des côtés de la housse 40 peut être recouvert de silicone pour l'adhérence et la résistance aux taches.
- [0115] La housse 40 présente deux attaches 41 pour les mousquetons 25, 27 de la sangle 21, situées au niveau de son ouverture.
- [0116] Selon un mode de réalisation alternatif non représenté, deux autres attaches 41 situées aux coins du côté opposé au côté ouvert peuvent avantageusement permettre d'ajouter les deux élastiques (invisibles en [Fig.9]), en croix ou parallèles, sur la face de la housse 40 configurée pour être disposée contre le support, notamment un appui-tête. Les élastiques de maintien, une fois en prise avec les quatre attaches 41 des coins de la housse 40 de manière parallèle, forment bretelles permettant un port de la housse seule en sac à dos une fois remplie.
- [0117] Les attaches 41 sont avantageusement fixées à l'intérieur de la housse 40, et rendues accessibles par retournement de la housse 40, qui apparaît alors lisse et uniforme lorsque lesdites attaches 41 sont orientées vers l'intérieur.
- [0118] Un bouton pression mâle 42 est avantageusement situé sur la face interne de l'extrémité ouverte d'un pan de la housse 40 en regard d'un bouton pression femelle 43 situé sur la face interne de l'extrémité ouverte de l'autre pan. Ces deux boutons pression 42, 43, en entrant en prise l'un avec l'autre, permettent ainsi de fermer partiellement la housse 40.
- [0119] Le bagage 1 en conformation de coussin de voyage est alors moins susceptible de glisser hors de ladite housse 40, tout en permettant l'accès aux moyens de réglage de l'élastique 91 situés aux coins du bagage 1 afin de permettre l'ajustement de la forme du coussin formé par le bagage 1 à la morphologie de l'utilisateur U.
- [0120] Un autre bouton pression femelle 42 est avantageusement placé sur la face externe de l'extrémité opposée de la housse 40 à celle présentant le bouton pression mâle 42. Lorsque le bagage 1 est replié en deux, ces deux boutons pression 42, 43, une fois en prise l'un avec l'autre, permettent de fixer les deux poches 11, 13 ensemble même si le bagage 1 est recouvert de sa housse 40. Les poches 11, 13 ainsi solidarisées, l'ensemble peut alors avantageusement être utilisé comme coussin pour appui

unilatéral de la tête contre une cloison verticale sur le côté de l'utilisateur, tel que dans le cas d'un siège situé côté fenêtre ou hublot d'un train, bus ou avion.

- [0121] Les boutons pression 42, 43 peuvent être remplacés par d'autres moyens de fixation réversibles tels que des bandes à boucles et crochets textiles, etc. En outre, le caractère mâle/femelle des boutons pression 42, 43 peut bien sûr être inversé sans dévier de l'invention.
- [0122] La [Fig.11] montre la sangle 21 dont les mousquetons 25, 27 sont passés dans les attaches 41.
- [0123] La housse 40 et la sangle 21 forment alors un sac en tissu utilisable comme sac de course réutilisable ou « fourre-tout » (« tote bag » en anglais).
- [0124] Selon un mode de réalisation particulier, non représenté, la housse peut comporter un ou deux élastiques, en croix ou parallèles, sur sa face configurée pour être disposée contre le support, notamment un appui-tête.
- [0125] Les élastiques permettent alors de fixer le coussin formé par le bagage 1 en venant en prise avec l'appui-tête autour duquel ils sont passés.
- [0126] La [Fig.12] montre la sangle 21 dont les mousquetons 25, 27 sont en prise avec les œillets 7 aux deux extrémités longitudinalement opposées du bagage 1. Le bagage 1 se porte alors comme une besace sans être replié.
- [0127] La [Fig.13] montre un autre mode de réalisation de bagage 1 selon l'invention, utilisé en sac à dos.
- [0128] Le bagage 1 de la [Fig.13] comporte deux passages 191, 193, situés de part et d'autre de la poignée 19.
- [0129] Les passages 191, 193 sont notamment formés par la même bande de tissu qui produit la poignée 19, et qui est cousue sur les côtés dans les modes de réalisation précédents.
- [0130] Le mousqueton triangulaire 27 est en prise avec l'un des œillets 7 du côté opposé à la poignée, en bas à gauche en [Fig.13]. La sangle 21 passe par le passage 191 à gauche en [Fig.13], puis derrière la poignée 19 (invisible en [Fig.13]).
- [0131] La sangle 21 passe ensuite par le passage 193 à droite en [Fig.13], revenant devant le bagage 1, et le mousqueton ovale 25 est attaché à l'œillet 7 à l'opposé de la poignée 19 à droite en [Fig.13].
- [0132] La sangle 21 forme alors deux bretelles permettant de porter le bagage 1 comme un sac à dos.
- [0133] Le bagage 1 présente de nombreux usages en plus de son utilité de stockage d'affaires 10. Le bagage 1 fournit en outre un coussin confortable et ergonomique pour permettre un sommeil profond et réparateur de meilleure qualité.

Revendications

- [Revendication 1] Bagage formant coussin de voyage, constitué d'un corps formé par une enveloppe en deux pans en tissu et séparée en poches (11, 13, 15), fermée par une fermeture périphérique réversible (3) sur au moins un de ses côtés,
les poches comportant deux poches latérales (11, 13) séparées par une poche centrale (15),
les poches (11, 13, 15) étant séparées par deux lignes de moyens de fixation réversibles (5), perpendiculaires à l'au moins un côté fermé par la fermeture périphérique réversible (3),
les poches latérales (11, 13) étant configurées pour être remplies d'objets mous ou déformables pour leur donner une épaisseur plus importante que la poche centrale (15) lorsque les lignes de moyens de fixation réversibles (5) sont engagées, et former ainsi un coussin de voyage
caractérisé en ce qu'il comporte des œillets (7) dans les coins de l'enveloppe rectangulaire sur au moins un pan, et un élastique ou cordon plat (9) passant par les œillets (7), pourvu de moyens de réglage en longueur (91) disposés au niveau de chacun des œillets (7) en prise avec l'élastique ou cordon plat (9).
- [Revendication 2] Bagage selon la revendication précédente, caractérisé en ce que les moyens de fixation réversibles (5) comportent des bandes à boucles et crochets textiles.
- [Revendication 3] Bagage selon la revendication précédente, caractérisé en ce que les bandes à boucles et crochets textiles (5) comportent des bandes à crochets textiles (51) et des bandes à boucles textiles, et en ce qu'il comporte en outre des rabats de couverture (53), recouvrant les bandes à crochets textiles (51) lorsqu'elles ne doivent pas s'agripper aux bandes à boucles textiles, les rabats de couverture (53) comportant une surface à boucles textiles s'agrippant aux bandes à crochets textiles (51) lorsqu'elles sont recouvertes par lesdits rabats de couverture (53).
- [Revendication 4] Bagage selon la revendication précédente, caractérisé en ce qu'il comporte en outre des logements (55) dans lesquels sont insérés les rabats de couverture (53) lorsqu'ils ne recouvrent pas les bandes à crochets textiles (51).

- [Revendication 5] Bagage selon l'une des revendications précédente, caractérisé en ce que les deux pans de l'enveloppe comportent des œillets (7) dans leurs coins, situés en vis-à-vis lorsque le bagage (1) est fermé.
- [Revendication 6] Bagage selon l'une des revendications précédentes, caractérisé en ce que la fermeture périphérique réversible (3) est une fermeture à glissière comportant des curseurs (31), et en ce que les curseurs comportent un cordon et une barre de verrouillage (33), verrouillant les curseurs (31) lorsque la barre de verrouillage (33) est insérée dans l'œillet (7) d'un coin du bagage (1).
- [Revendication 7] Bagage selon l'une des revendications précédentes, caractérisé en ce qu'il comporte en outre une sangle (21) en ruban fin, comportant des mousquetons (25, 27) à ses extrémités, formant, lorsque les mousquetons (25, 27) sont en prise avec les œillets (7), une sangle (21) permettant de porter le bagage (1) sur une épaule d'un utilisateur (U).
- [Revendication 8] Bagage selon l'une des revendications précédentes, caractérisé en ce qu'il comporte une poignée (19) sur un de ses côtés sans fermeture périphérique réversible (3).
- [Revendication 9] Bagage selon l'une des revendications précédentes, caractérisé en ce qu'il comporte en outre une housse (40) en tissu doux ouverte sur un de ses côtés pour permettre l'insertion du bagage (1) dans la housse (40), formant ainsi une taie.
- [Revendication 10] Bagage selon au moins les revendications 7 et 9, caractérisé en ce que la housse (40) comporte deux attaches (41) pour les mousquetons (25, 27) de la sangle (21), situées du côté ouvert de la housse (40).
- [Revendication 11] Bagage selon l'une des revendications précédentes caractérisé en ce qu'un des pans de l'enveloppe, configuré pour être au contact d'un support lors de l'utilisation en coussin, par exemple un dossier de siège, est recouvert d'une couche de matériau à frottements importants et/ou antitache, et en ce que l'autre pan, configuré pour être en contact avec la tête de l'utilisateur (U) lors de l'utilisation en coussin, est recouvert d'une couche de matériau doux.
- [Revendication 12] Bagage selon l'une des revendications précédentes, caractérisé en ce qu'il comporte des ballons gonflables (17) situés dans les poches latérales (11, 13).

[Fig. 1]

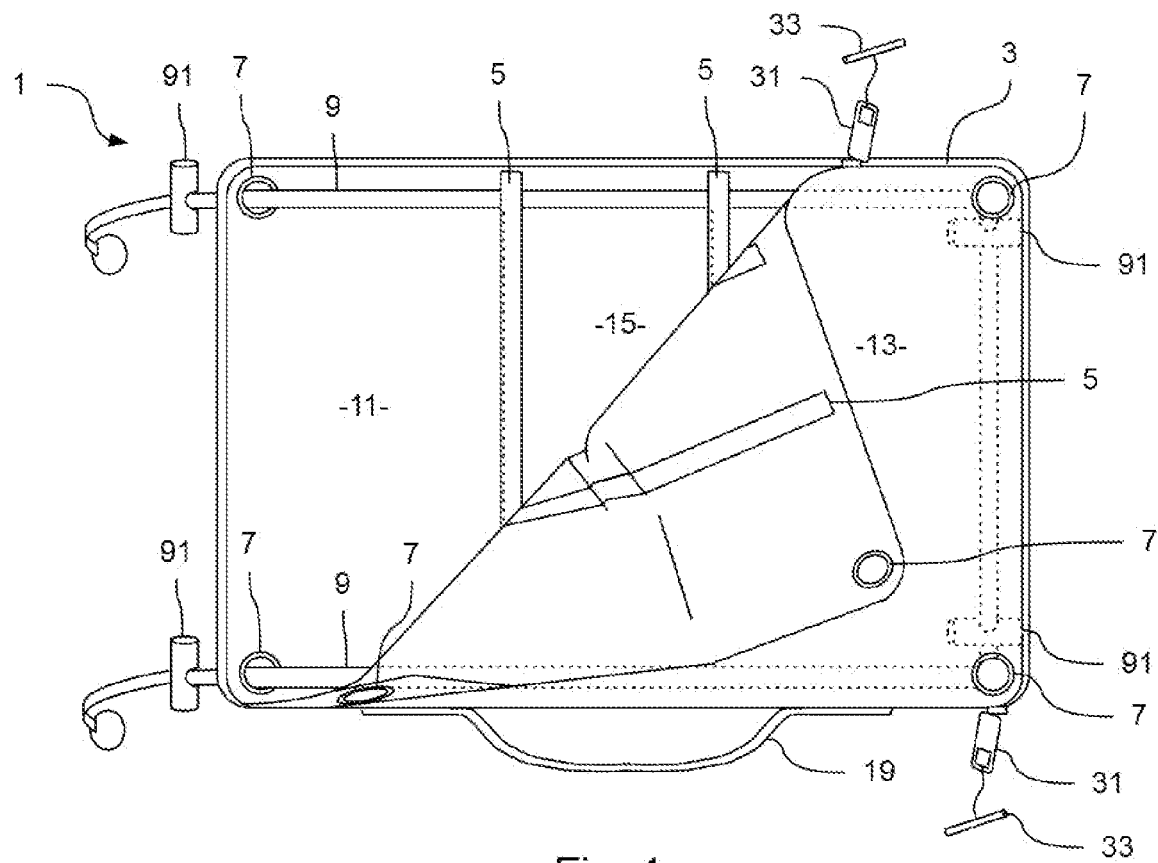


Fig. 1

[Fig. 2]

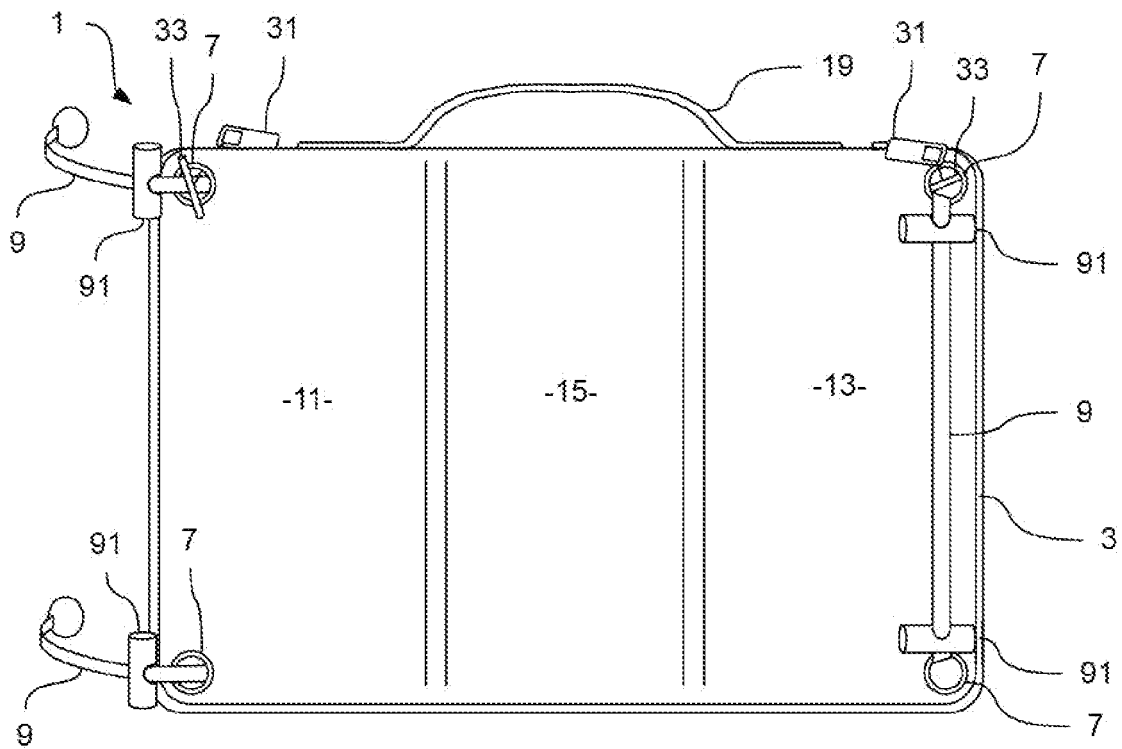


Fig. 2

[Fig. 3]

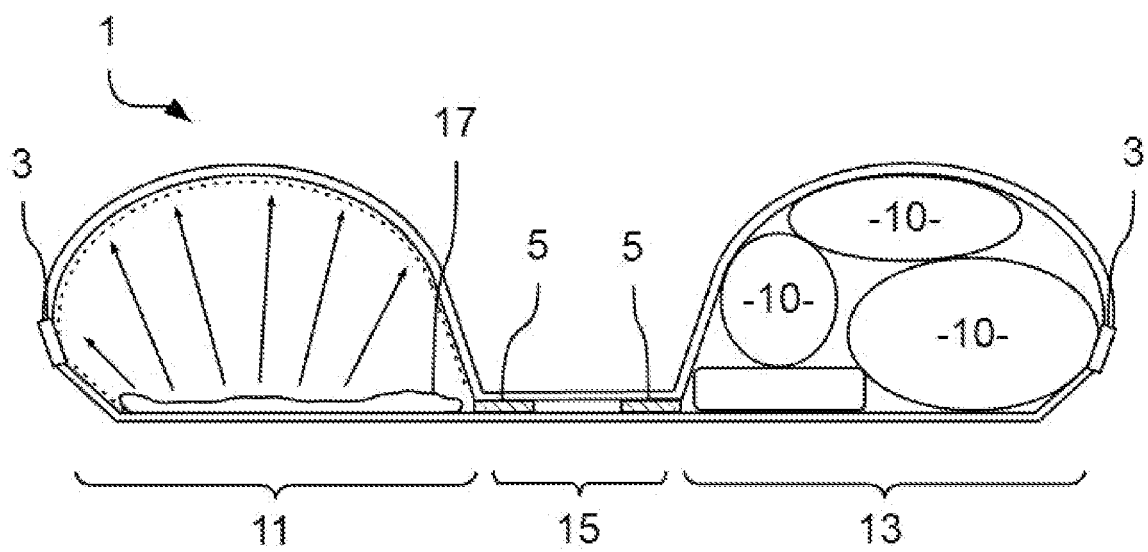


Fig. 3

[Fig. 4]

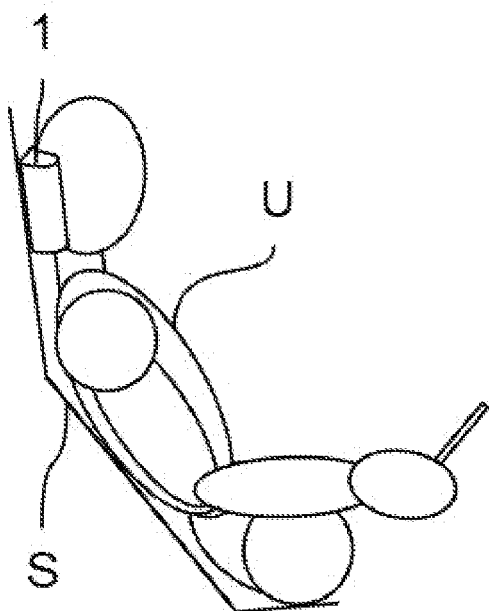


Fig. 4

[Fig. 5]

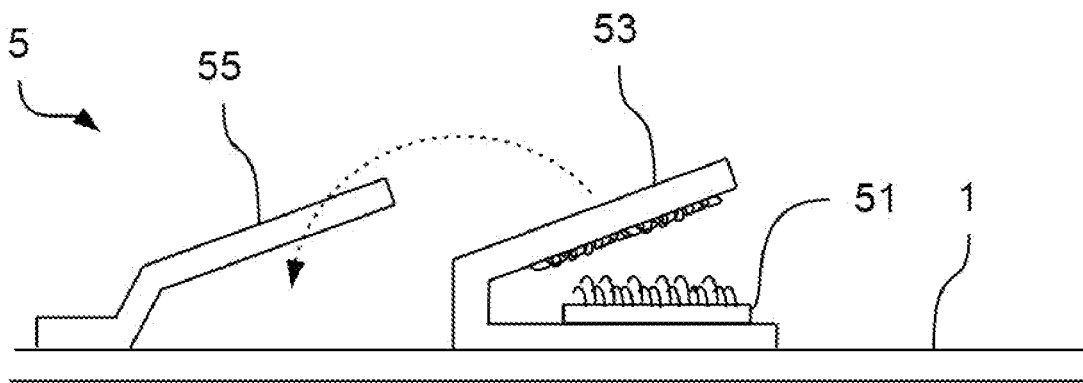


Fig. 5

[Fig. 6]

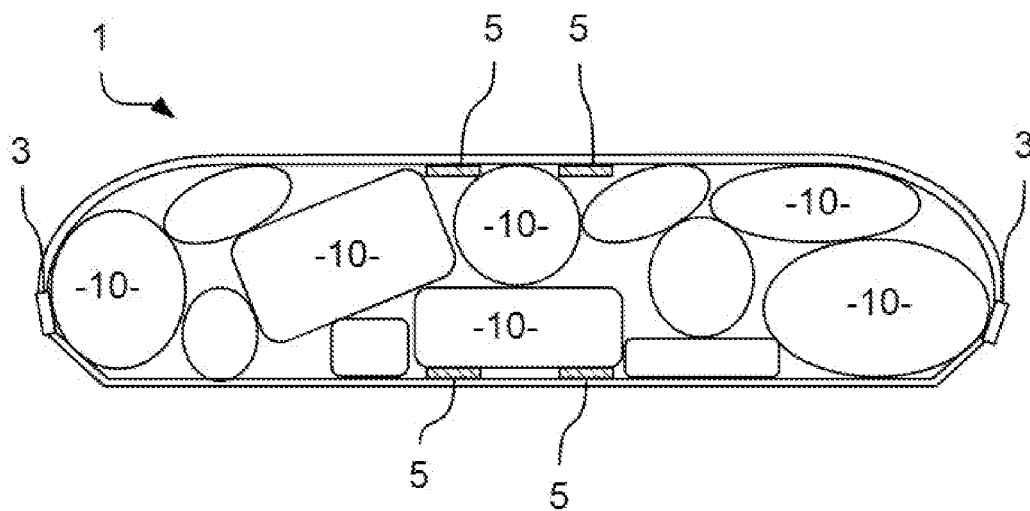


Fig. 6

[Fig. 7]

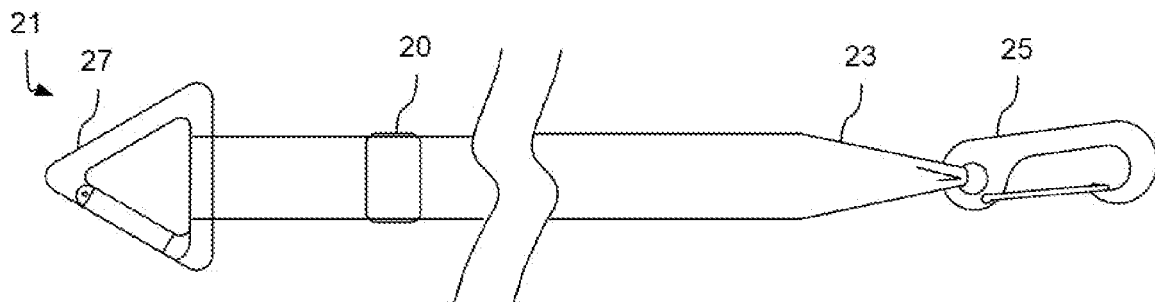


Fig. 7

[Fig. 8]

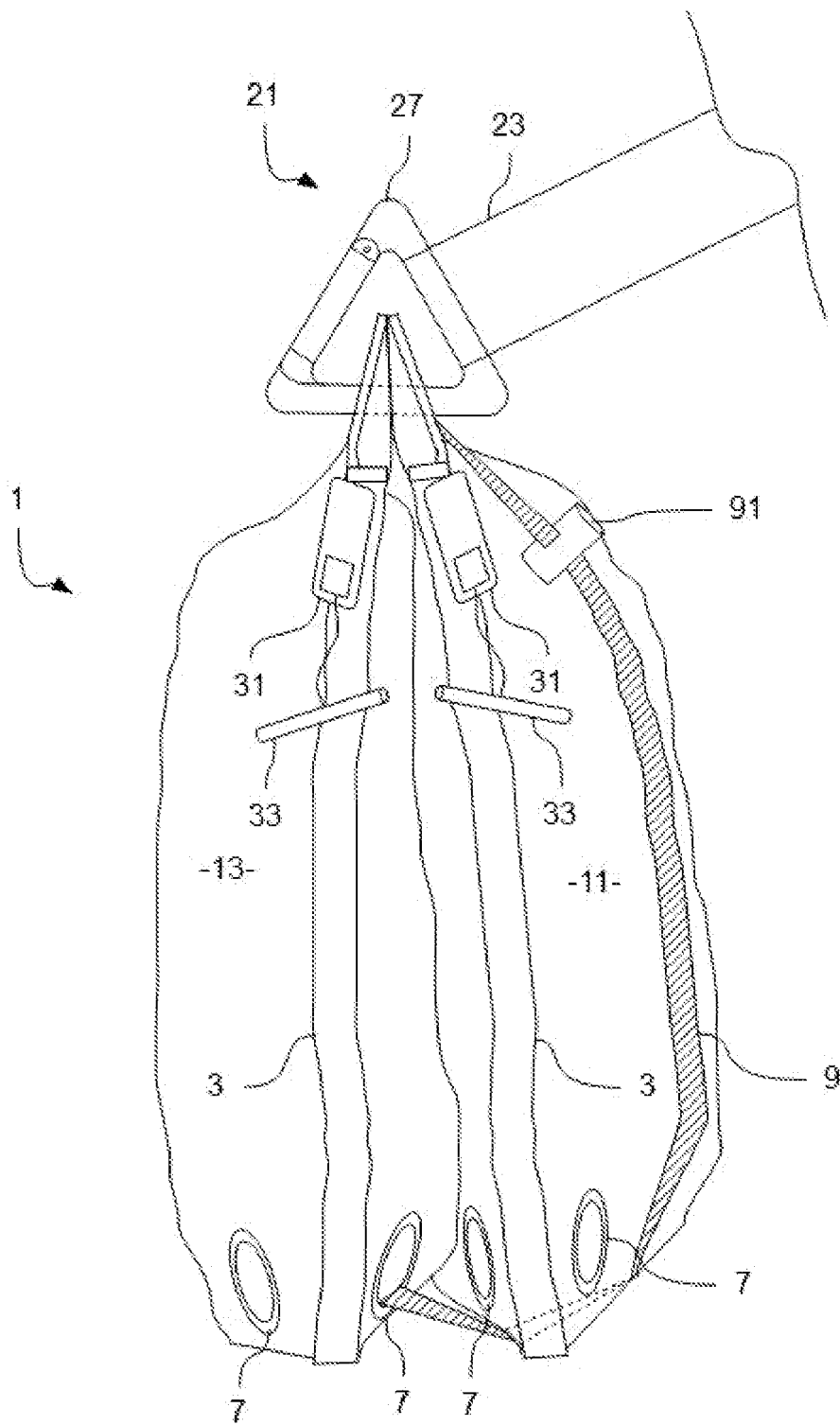


Fig. 8

[Fig. 9]

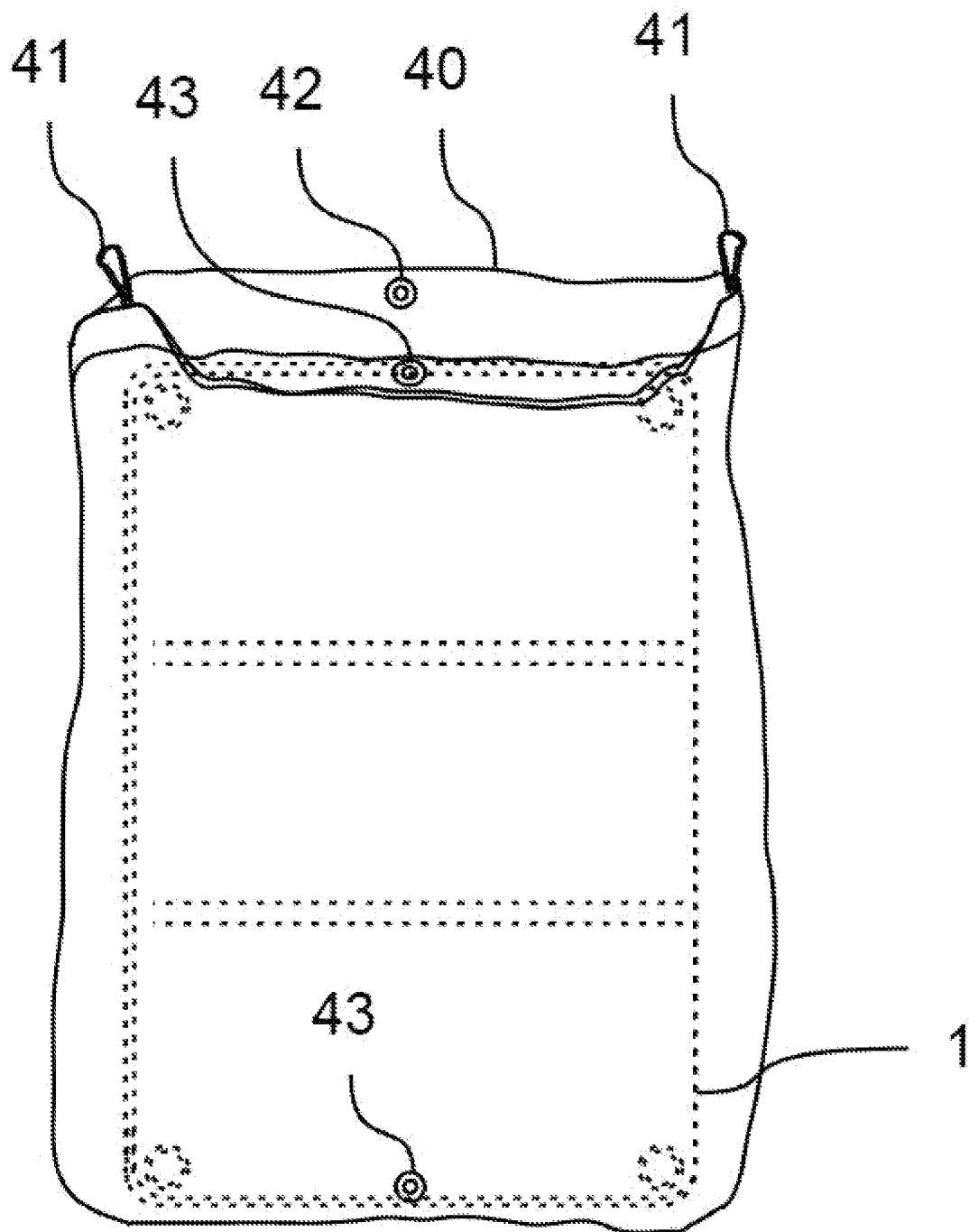


Fig. 9

[Fig. 10]

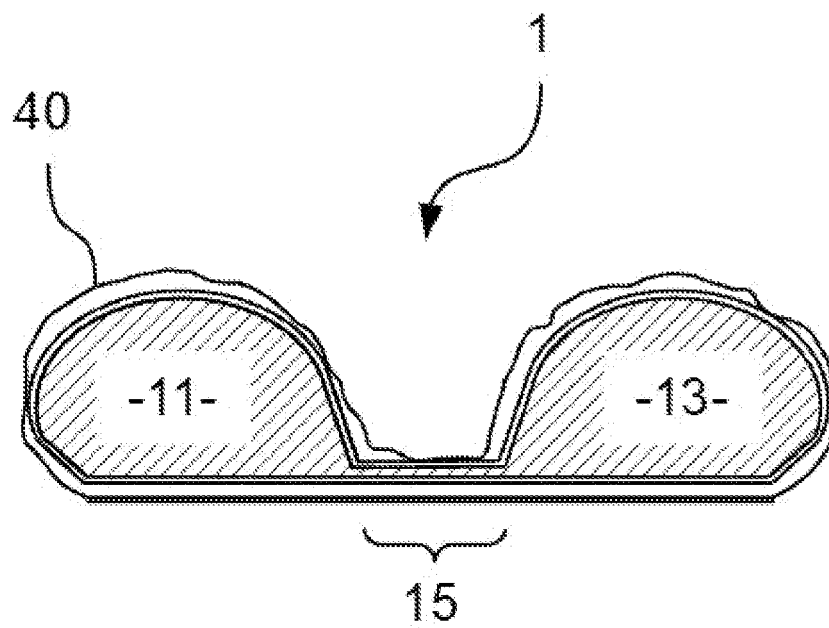


Fig. 10

[Fig. 11]

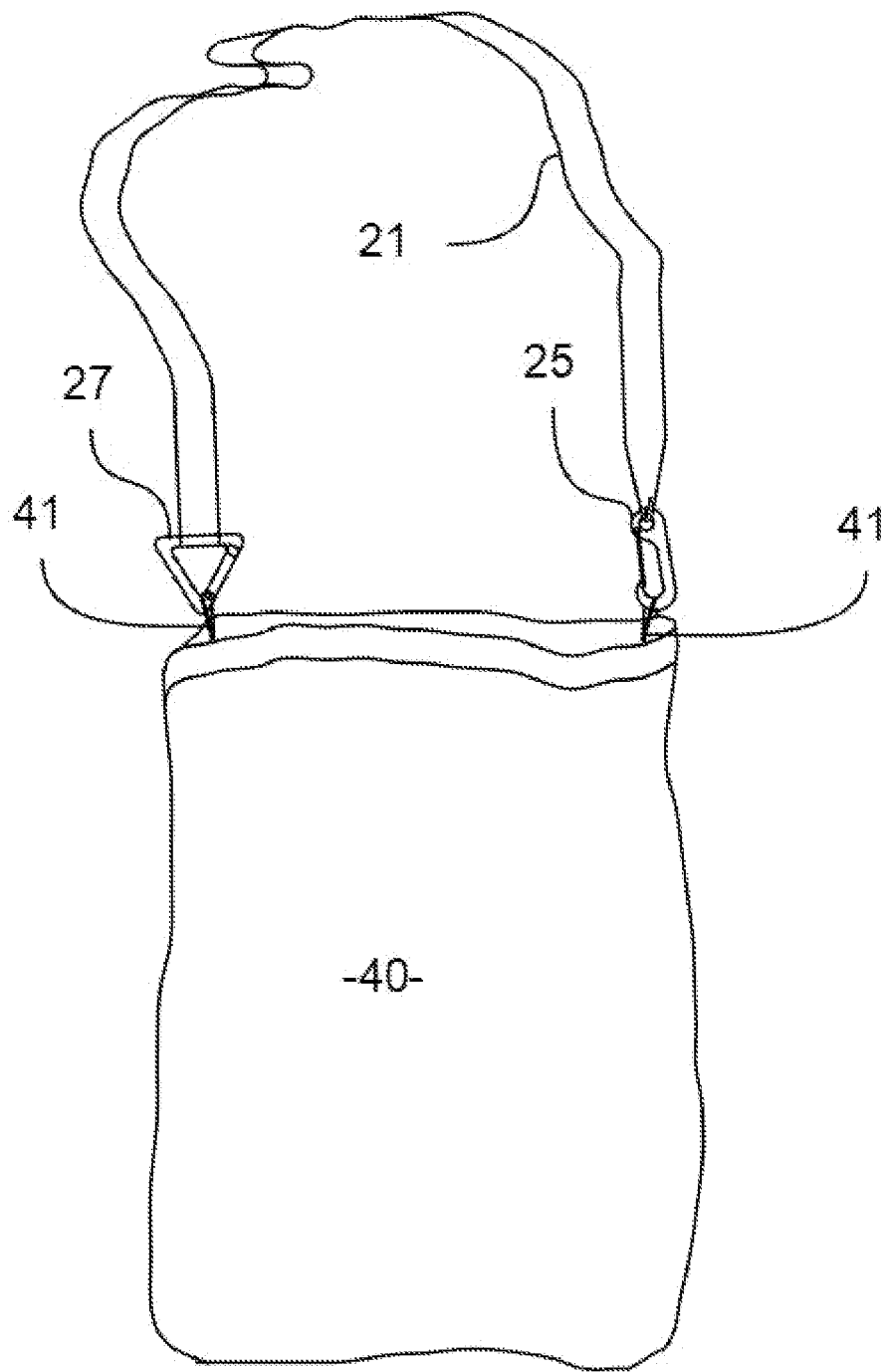


Fig. 11

[Fig. 12]

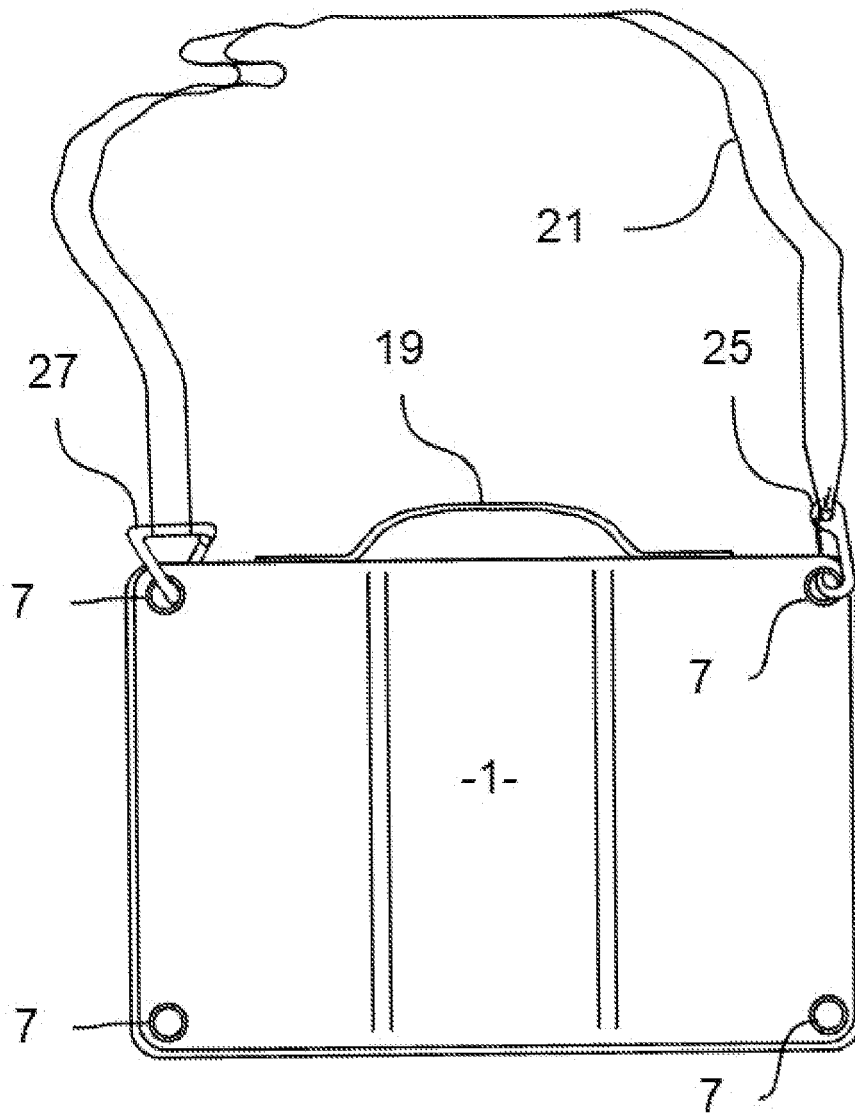


Fig. 12

[Fig. 13]

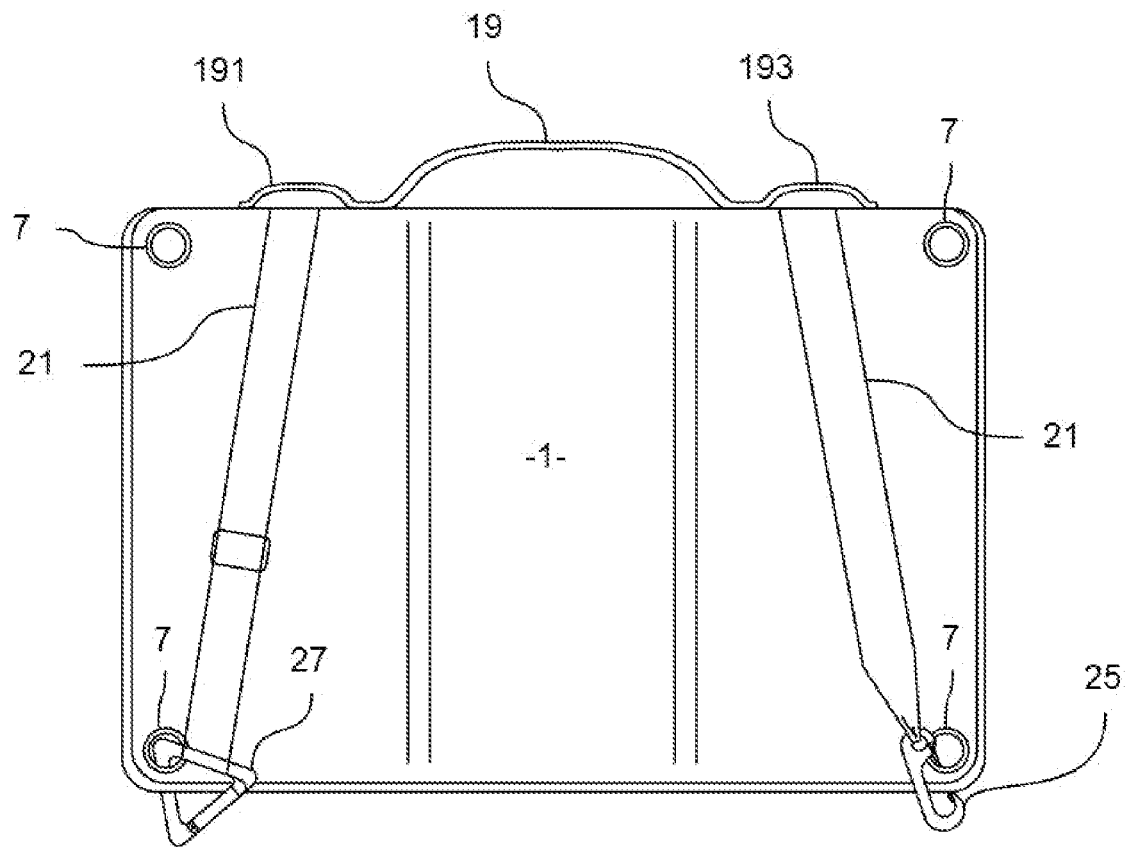


Fig. 13

RAPPORT DE RECHERCHE

articles L.612-14, L.612-53 à 69 du code de la propriété intellectuelle

OBJET DU RAPPORT DE RECHERCHE

L'I.N.P.I. annexe à chaque brevet un "RAPPORT DE RECHERCHE" citant les éléments de l'état de la technique qui peuvent être pris en considération pour apprécier la brevetabilité de l'invention, au sens des articles L. 611-11 (nouveau) et L. 611-14 (activité inventive) du code de la propriété intellectuelle. Ce rapport porte sur les revendications du brevet qui définissent l'objet de l'invention et délimitent l'étendue de la protection.

Après délivrance, l'I.N.P.I. peut, à la requête de toute personne intéressée, formuler un "AVIS DOCUMENTAIRE" sur la base des documents cités dans ce rapport de recherche et de tout autre document que le requérant souhaite voir prendre en considération.

CONDITIONS D'ETABLISSEMENT DU PRESENT RAPPORT DE RECHERCHE

☒ Le demandeur a présenté des observations en réponse au rapport de recherche préliminaire.

☐ Le demandeur a maintenu les revendications.

☒ Le demandeur a modifié les revendications.

☐ Le demandeur a modifié la description pour en éliminer les éléments qui n'étaient plus en concordance avec les nouvelles revendications.

☐ Les tiers ont présenté des observations après publication du rapport de recherche préliminaire.

☐ Un rapport de recherche préliminaire complémentaire a été établi.

DOCUMENTS CITES DANS LE PRESENT RAPPORT DE RECHERCHE

La répartition des documents entre les rubriques 1, 2 et 3 tient compte, le cas échéant, des revendications déposées en dernier lieu et/ou des observations présentées.

☐ Les documents énumérés à la rubrique 1 ci-après sont susceptibles d'être pris en considération pour apprécier la brevetabilité de l'invention.

☒ Les documents énumérés à la rubrique 2 ci-après illustrent l'arrière-plan technologique général.

☐ Les documents énumérés à la rubrique 3 ci-après ont été cités en cours de procédure, mais leur pertinence dépend de la validité des priorités revendiquées.

☐ Aucun document n'a été cité en cours de procédure.

1. ELEMENTS DE L'ETAT DE LA TECHNIQUE SUSCEPTIBLES D'ETRE PRIS EN CONSIDERATION POUR APPRECIER LA BREVETABILITE DE L'INVENTION

NEANT

2. ELEMENTS DE L'ETAT DE LA TECHNIQUE ILLUSTRANT L'ARRIERE-PLAN TECHNOLOGIQUE GENERAL

CN 201 894 450 U (UNIV SHANGHAI ENG
SCIENCE) 13 juillet 2011 (2011-07-13)

CH 699 895 B1 (FISCHER ROLAND [CH])
15 octobre 2013 (2013-10-15)

US 8 887 333 B2 (COHEN RANDALL P [US];
SOURCING NETWORK INTERNATIONAL LLC [US])
18 novembre 2014 (2014-11-18)

US 2011/023236 A1 (SANDERS NATALIE C [US]
ET AL) 3 février 2011 (2011-02-03)

US 4 886 150 A (FITZSIMMONS JULIE-ANNA
[CA]) 12 décembre 1989 (1989-12-12)

US 4 670 924 A (SPECTOR DONALD [US])
9 juin 1987 (1987-06-09)

KR 2021 0132922 A (-)
5 novembre 2021 (2021-11-05)

US 2013/189898 A1 (ABBOTT LISA [US])
25 juillet 2013 (2013-07-25)

DE 20 2018 002352 U1 (BUETTNER MARCEL
[DE]) 29 juin 2018 (2018-06-29)

US 10 806 279 B2 (BERNEY ROBERT [US];
MIKELL EDWARD [US])
20 octobre 2020 (2020-10-20)

CH 412 221 A (WEISS BUOB AG H [CH])
30 avril 1966 (1966-04-30)

US 4 863 003 A (CARTER ALICE L [US])

5 septembre 1989 (1989-09-05)

US 4 535 878 A (GRAHL NORMA S [US])

20 août 1985 (1985-08-20)

**3. ELEMENTS DE L'ETAT DE LA TECHNIQUE DONT LA PERTINENCE DEPEND
DE LA VALIDITE DES PRIORITES**

NEANT