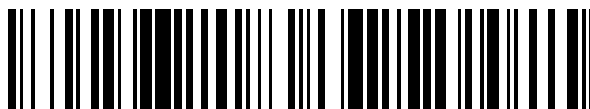


19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 866 634**

51 Int. Cl.:

B25H 3/02 (2006.01)

A45C 7/00 (2006.01)

B65D 21/02 (2006.01)

A45C 5/00 (2006.01)

A45C 3/00 (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

86 Fecha de presentación y número de la solicitud internacional: **23.11.2015** **PCT/EP2015/077347**

87 Fecha y número de publicación internacional: **16.06.2016** **WO16091570**

96 Fecha de presentación y número de la solicitud europea: **23.11.2015** **E 15801380 (5)**

97 Fecha y número de publicación de la concesión europea: **24.02.2021** **EP 3229641**

54 Título: **Maleta**

30 Prioridad:

11.12.2014 DE 102014118452

45 Fecha de publicación y mención en BOPI de la
traducción de la patente:

19.10.2021

73 Titular/es:

WÜRTH INTERNATIONAL AG (100.0%)
Aspermontstrasse 1
7000 Chur, CH

72 Inventor/es:

KRAUS, DANIEL;
TIMM, FELIX;
STARKE, JOHANNES;
KOCH, SIMON;
OBERNDÖRFER, OLIVER y
HOHL, WOLFGANG

74 Agente/Representante:

ELZABURU, S.L.P

ES 2 866 634 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**Maleta**

La invención se refiere a una maleta, a un procedimiento para manejar maletas y a una disposición.

Para determinadas aplicaciones, es deseable asegurar unas en otras las maletas para el transporte. Con este fin, existen distintas soluciones. Por una parte, se sujetan los lados del fondo de las maletas unos a otros y se enganchan éstas entre sí en el lado de agarre mediante un mecanismo de giro, con lo que dos maletas están sujetadas una a otra. Por otra parte, en una maleta pueden estar previstas unas abrazaderas cargadas por resorte que, mediante la disposición de otra maleta sobre la ya existente, se accionen y entonces enganchen dos maletas entre sí. Los mecanismos de enganche y enclavamiento existentes son costosos y propensos a errores. Además, en parte es una desventaja que las fuerzas que se presentan se conduzcan a través de la tapa de la maleta y un mecanismo de giro, con lo que éstos son propensos a errores.

El documento DE 39 34 760 A1 divulga una maleta compuesta de una primera parte de maleta y una segunda parte de maleta. Cada parte de maleta está configurada como una unidad en sí cerradiza y manejable por separado y presenta una tapa respectiva, que puede bascularse alrededor de unas bisagras respectivas. Las dos partes de maleta pueden unirse entre sí de manera separable mediante dos carriles perfilados que encajan uno en otro. Además, las dos partes de maleta pueden unirse firmemente entre sí cerrando una cerradura, que coopera con una parte de enclavamiento.

El documento DE 42 01 264 A1 divulga dos maletas, que presentan respectivamente una parte inferior y una tapa asociada, pudiendo una tapa respectiva girarse en relación con la parte inferior respectiva mediante una bisagra respectiva. Cada maleta puede utilizarse individualmente o juntarse para formar una unidad transportable de forma unitaria. Con este fin, las dos maletas pueden colocarse una sobre otra, de manera que se forme una pila. Para garantizar una posición relativa correcta entre las maletas al apilarlas, están previstos, en el fondo de la parte inferior y en el lado superior de la tapa, unos medios enchufables de centrado complementarios entre sí (en forma de patas de apoyo y unas depresiones en la tapa que cooperan con éstas), que pueden insertarse unos en otros de manera separable en la dirección de apilamiento. Para conferir estabilidad a la pila de maletas, están colocados en la parte inferior de la maleta respectiva unos medios de unión, que posibilitan una unión firme separable entre dos maletas dispuestas una sobre otra.

El documento DE 199 00 361 A1 divulga una disposición de recipientes con un recipiente principal similar a una maleta y un recipiente adicional similar a una maleta, de los cuales cada uno puede utilizarse por separado independientemente del otro, pero que también pueden unirse para formar una unidad transportable como un todo. El recipiente principal o el recipiente adicional presentan respectivamente una parte inferior a modo de caja y una parte de tapa que cierra su abertura orientada hacia arriba, que pueden girarse una en relación con otra mediante un dispositivo de bisagra para dejar libre un espacio interior respectivo destinado a alojar productos. El recipiente adicional y el recipiente principal yuxtapuestos pueden acoplarse firmemente entre sí de manera separable mediante la cooperación de unos primeros medios de unión (que pueden estar configurados de modo que se puedan girar) previstos en el recipiente principal con unos segundos medios de unión previstos en el recipiente adicional, para pasarlos de una posición acoplada con medios de unión engranados a una posición desprendida con medios de unión desengranados y viceversa. Para impedir un deslizamiento, pueden estar previstos unos medios de aseguramiento de posición en forma de unas elevaciones y unas depresiones complementarias entre sí en una superficie base del recipiente adicional y en una superficie de montaje del recipiente principal.

El documento DE 20 2009 018 589 U1 divulga un recipiente que puede apilarse en una dirección vertical de apilamiento con otros recipientes de su tipo. El recipiente presenta una parte inferior en forma de caja y una tapa que cierra una abertura de la parte inferior y que está alojada en la parte inferior de manera giratoria mediante unos medios de bisagra. Mediante un dispositivo de acoplamiento y un dispositivo de engrane es posible acoplar entre sí de forma separable unos recipientes a modo de maleta superpuestos, de tal manera que la disposición formada por varios recipientes puede manejarse como una unidad. El dispositivo de acoplamiento presenta un medio de acoplamiento que está alojado en la tapa, que puede moverse en relación con la tapa en forma de una falleba y que puede girarse a una posición de acoplamiento o a una posición de cierre. En la posición de acoplamiento, el medio de acoplamiento se halla en un engrane de acoplamiento simultáneo con las partes inferiores de ambos recipientes superpuestos tal que las dos partes inferiores ya no pueden moverse una en relación con otra en la dirección de apilamiento y, por lo tanto, se evita que sea posible levantar el recipiente superior del recipiente inferior. En cambio, en la posición de cierre, la tapa está enclavada mediante el medio de acoplamiento en relación con la parte inferior de forma que no puede levantarse, de manera que en la posición de cierre puede en todo momento depositarse sobre un recipiente correspondiente otro recipiente y también retirarse éste de nuevo sin impedimento. El dispositivo de engrane está formado por una primera estructura de engrane dispuesta en un lado superior de un recipiente en forma de depresiones de engrane y por una segunda estructura de engrane dispuesta en un lado inferior del recipiente en forma de salientes de engrane. Si las estructuras de engrane están engranadas entre sí, los recipientes superpuestos no pueden desplazarse unos en relación con otros y, mediante un agarre por detrás, están parcialmente protegidos contra una retirada en la dirección de apilamiento.

El documento DE 20 2010 000 218 A1 divulga una maleta apilable, con una parte inferior en forma de cubeta abierta hacia arriba y con una parte superior en forma de cubeta abierta hacia abajo articulada en la misma de forma giratoria mediante una bisagra. La maleta presenta unos primeros elementos de unión en las esquinas de la maleta y unos segundos elementos de unión en una superficies laterales de la maleta, para poder apilar varias maletas del mismo tipo de forma segura contra el deslizamiento a lo largo de diferentes direcciones en el espacio y en distintas orientaciones. Unos primeros elementos de unión complementarios pueden hacer posible apilar la maleta y una segunda maleta del mismo tipo una sobre otra en distintas orientaciones. Unos segundos elementos de unión complementarios pueden hacer posible apilar la maleta y una segunda maleta del mismo tipo mediante cada una de las superficies laterales y en distintas orientaciones.

El documento US 7 219 969 B2 divulga un recipiente de conservación con un cajón y con una carcasa de cajón, estando formado un espacio de alojamiento para alojar artículos y estando el cajón dividido en particiones. El cajón está montado de manera desplazable en la carcasa de cajón. Además, la carcasa de cajón puede girarse en relación con el cajón. Pueden apilarse unos sobre otros varios recipientes de conservación, que entonces siguen estando accesibles individualmente. Para apilarlos, se pasan a un estado de enclavamiento un acoplamiento superior de un recipiente de conservación inferior y un acoplamiento inferior de un recipiente de conservación superior. Si se vence este estado de enclavamiento, los recipientes de conservación pueden retirarse unos de otros.

El documento US 7 523 827 B2 divulga una disposición apilada de carcasas de esterilización, compuesta de una pluralidad de carcasas de esterilización apiladas. Cada carcasa de esterilización tiene un cajón extraíble y una tapa giratoria. Unas piezas de agarre en las paredes laterales de la carcasa de esterilización están configuradas para cooperar con unas cavidades que presentan unas escotaduras, para enclavar entre sí varias carcasas de esterilización en el estado apilado.

El documento US 2010/0 147 642 A1 divulga un sistema de carcasas enclavable compuesto de una carcasa base y una carcasa superior. La carcasa base tiene un alojamiento para equipaje y una tapa, que forman juntos un compartimento para equipaje. Unos extremos de alojamiento en un extremo de unas escotaduras lineales de la tapa de la carcasa base están configurados para alojar unos extremos salientes de unos carriles de la carcasa superior. En el extremo opuesto de la tapa de la carcasa base están formados unos inmovilizadores como parte de un enclavamiento, que además presenta un gancho en la carcasa superior.

El documento US 4 122 925 A divulga una estructura combinada para equipaje consistente en una maleta y una carcasa de quita y pon, pudiendo introducirse equipaje en ambas. La maleta y la carcasa de quita y pon pueden utilizarse opcionalmente separadas una de otra o en combinación. La maleta, que puede abrirse mediante una bisagra y enclavarse mediante un enclavamiento en un estado cerrado, tiene una escotadura que está delimitada por unas paredes laterales y configurada para alojar en la misma la carcasa de quita y pon. Para alojarla, la carcasa de quita y pon se inserta en la escotadura de la maleta de tal manera que unos carriles previstos en las paredes laterales de la maleta y unos canales correspondientes previstos en unas paredes laterales de la carcasa de quita y pon se deslizan unos en otros y se acoplan entre sí.

El documento US 5 699 925 A divulga un recipiente portátil para formar una disposición enclavada apilable con otros recipientes. El recipiente presenta un cuerpo hueco y una tapa, que están unidos entre sí de forma giratoria mediante una bisagra. Una pared superior de la tapa tiene una lengüeta y una pared inferior del cuerpo hueco tiene una ranura para acoplar la lengüeta cuando dos recipientes están apilados uno sobre otro.

El documento EP 2 020 188 A1 divulga un recipiente a modo de maleta con una parte inferior en forma de caja y con un lado superior abierto, que tiene asignada una tapa de recipiente con la que mediante un giro puede cerrarse o abrirse la parte inferior. Un espacio de alojamiento en el interior del recipiente está subdividido en compartimentos variables. Pueden apilarse unos sobre otros varios recipientes, que en el estado apilado pueden unirse firmemente entre sí de forma separable, de manera que los recipientes apilados forman una unidad firmemente unida. Con este fin, cada recipiente presenta en su lado exterior, en su zona superior, varios medios de unión superiores dispuestos repartidos por la periferia y de manera ajustable según la altura y presenta en su zona inferior varios medios de unión inferiores dispuestos repartidos correspondientemente, que están configurados como espigas de retención.

El documento US2012/0312812A1 divulga una disposición de recipientes apilables que pueden acoplarse entre sí.

Un objetivo de la presente invención es poner a disposición una maleta que pueda montarse con facilidad de manejo en otro cuerpo, en particular en otra maleta.

Este objetivo se logra mediante los objetos con las características según las reivindicaciones independientes. En las reivindicaciones dependientes se indican ejemplos de realización adicionales.

Según un ejemplo de realización de la presente invención, se crea una maleta para transportar bienes que se han de transportar, según la reivindicación 1, que presenta un cuerpo de la maleta, una tapa que está unida o que puede unirse al cuerpo de la maleta y estructuras de acoplamiento en el cuerpo de la maleta y/o en la tapa, en donde, en un estado de cierre, está formado entre el cuerpo de la maleta y la tapa un espacio de alojamiento para alojar bienes que se han de transportar de manera inaccesible desde el exterior, en donde, en un estado de apertura, el espacio de alojamiento es accesible desde el exterior y en donde las estructuras de acoplamiento están configuradas de manera

que la maleta y otra maleta que presente estructuras de acoplamiento del mismo tipo (en particular otra maleta del mismo tipo) pueden selectivamente, mediante las estructuras de acoplamiento de ambas maletas, apilarse una sobre otra aseguradas contra un desplazamiento y de manera que puedan retirarse en dirección vertical, o acoplarse entre sí una sobre otra de manera que no puedan retirarse en dirección vertical.

- 5 Según otro ejemplo de realización de la presente invención, se pone a disposición una disposición según la reivindicación 14, que presenta una maleta, con las características antes descritas, y un cuerpo adicional que presenta estructuras de acoplamiento, en donde la maleta y el cuerpo adicional están configurados de tal manera que las estructuras de acoplamiento de la maleta y las estructuras de acoplamiento del cuerpo adicional pueden ponerse en unión funcional unas con otras de tal forma que la maleta y el cuerpo adicional pueden, selectivamente, apilarse
10 asegurados contra un desplazamiento y de manera que puedan retirarse en dirección vertical, o acoplarse entre sí de manera que no puedan retirarse en dirección vertical.

Según otro ejemplo de realización de la presente invención, se pone a disposición un procedimiento para manejar según la reivindicación 15 una maleta para transportar bienes que se han de transportar.

- 15 Según un ejemplo de realización ejemplar de la invención se pone a disposición por lo tanto una maleta para transportar bienes que se han de transportar, que es fácil de manejar para un usuario y que puede ponerse de una forma intuitiva en diferentes estados de unión con otros cuerpos u otras maletas. Con un manejo fácil, un usuario puede llevar una maleta que se halle en uno de estos estados de unión de nuevo a otro estado de unión o a un estado de separación. Así pues, la maleta puede apilarse o acoplarse selectivamente con otra maleta del mismo tipo o similar o con otro cuerpo correspondiente, siendo en este estado todavía posible pasar una maleta superior, de las dos
20 maletas unidas entre sí de forma apilable o acoplable, del estado de apertura al estado de cierre y viceversa. De este modo, un usuario puede conseguir acceder al espacio interior de esta maleta superior de la disposición incluso en el estado acoplado o apilado.

- 25 En el estado apilado que permite la retirada en dirección vertical, pero que está asegurado contra un desplazamiento en un plano horizontal, existe la posibilidad de que un usuario separe de la otra maleta la maleta superior, de las maletas unidas entre sí, simplemente levantándola. Por otra parte, sin embargo, en este estado se imposibilita que una maleta sea desplazada horizontalmente en relación con la otra maleta. Así pues, en este estado de funcionamiento, la maletas están aseguradas una en otra contra deslizamientos, pero pueden separarse inmediatamente una de otra mediante un solo movimiento de la mano. Por lo tanto, este estado de funcionamiento es adecuado para apilar las dos maletas provisionalmente.

- 30 Sin embargo, como alternativa, también existe la posibilidad de que las maletas puedan acoplarse entre sí de manera que no puedan retirarse en dirección vertical, es decir, estén unidas entre sí de forma que con un mero movimiento de levantamiento vertical no sea posible separar las dos maletas. En este estado de funcionamiento, separar las dos maletas una de otra sólo es posible mediante un desplazamiento relativo de las dos maletas a lo largo de una dirección de desplazamiento horizontal. Además, existe la posibilidad de, partiendo de este estado de unión acoplado de manera
35 que no permite la retirada ejerciendo una fuerza puramente vertical, inmovilizar las maletas acopladas/los cuerpos acoplados también en un plano horizontal ejerciendo, por ejemplo, una fuerza de fijación que actúe perpendicularmente a una dirección de desplazamiento de las maletas, por ejemplo, mediante una unión de retención para acoplar entonces las dos maletas también de forma asegurada contra el desplazamiento horizontal. Según un ejemplo de realización preferido de la presente invención, una función de sujeción (por ejemplo, realizada mediante carriles) de una maleta a otra que las asegure contra un desplazamiento está configurada por separado de una función de sujeción y enganche de una maleta a otra que imposibilite provisionalmente un desplazamiento, de manera que las maletas pueden sujetarse una a otra firmemente sin engancharlas entre sí. Además, existe la posibilidad de apilar unas con otras o acoplar o enganchar entre sí maletas de diferente profundidad. Para sujetar una a otra dos maletas (o una maleta y otro cuerpo, por ejemplo, una maleta adicional o una caja de almacenamiento), éstas pueden, por
45 ejemplo, equiparse con carriles o segmentos de carril que engranen uno en otro (en particular en las paredes laterales entre el lado del fondo y el lado de agarre). Para poder enganchar las maletas entre sí, puede preverse una medida de enganche en particular en el lado de un asa de las maletas, por ejemplo, en forma de picos de retención que puedan engranar desde la maleta superior en la maleta inferior, para impedir un desplazamiento relativo a lo largo de los carriles.

- 50 A continuación se describen ejemplos de realización ejemplares adicionales de la maleta, del procedimiento y de la disposición.

- Según un ejemplo de realización ejemplar, una parte de las estructuras de acoplamiento puede contribuir tanto al apilamiento que permite una retirada vertical asegurado contra el desplazamiento como al acoplamiento mutuo que no permite una retirada vertical. Expresado de otra manera, una parte de las estructuras de acoplamiento pueden
55 estar configuradas como cuerpos físicos, que estén conformados de tal manera que, tanto en el estado apilado que permite la retirada vertical asegurado contra el desplazamiento como en el estado mutuamente acoplado que no permite la retirada vertical, contribuyan a formar el estado de unión respectivo y cooperen con una característica estructural respectivamente correspondiente de la, en cada caso, otra maleta. De este modo, la maleta puede configurarse de una manera sencilla y compacta y al mismo tiempo utilizarse en estados de funcionamiento muy diferentes.

Según un ejemplo de realización ejemplar, las estructuras de acoplamiento pueden estar configuradas de manera que, mediante las estructuras de acoplamiento, selectivamente, sea posible desplazar la maleta y la otra maleta una en relación con otra en el estado en que están acopladas entre sí una sobre otra y que no permite la retirada vertical o, mediante un accionamiento de las estructuras de acoplamiento, sea posible asegurar una en relación con otra contra el desplazamiento. Mediante al menos una estructura de acoplamiento adicional en al menos una de las maletas, preferiblemente mediante estructuras de acoplamiento correspondientes en las maletas acopladas una a otra, es posible así definir un tercer estado de unión que, en el estado acoplado de las dos maletas que no permite una retirada vertical, posibilite adicionalmente un desplazamiento relativo de una en relación con otra (por ejemplo, mediante una desactivación de estructuras de retención) o imposibilite un desplazamiento relativo de una en relación con otra (por ejemplo, mediante una activación de estructuras de retención). Por lo tanto, para asegurar dos maletas una a otra de una manera fiable (por ejemplo, para un viaje en automóvil), es posible enclavar las dos maletas una en otra de forma reversible.

Según un ejemplo de realización ejemplar, una dirección de acoplamiento, a lo largo de la cual la maleta y la otra maleta han de disponerse una sobre otra para el acoplamiento, y una dirección de apilamiento, a lo largo de la cual la maleta y la otra maleta han de disponerse una sobre otra para el apilamiento, pueden ser idénticas. En otras palabras, una dirección de acoplamiento (a lo largo de la cual las maletas han de disponerse una sobre otra para el acoplamiento) y una dirección de apilamiento (a lo largo de la cual las maletas han de disponerse una sobre otra para el apilamiento) de las dos maletas pueden ser iguales.

Según un ejemplo de realización ejemplar, una parte de las estructuras de acoplamiento que, en el estado mutuamente acoplado y superpuesto que no permite la retirada vertical, contribuye al aseguramiento contra el desplazamiento puede estar configurada y ser accionable independientemente de otra parte de las estructuras de acoplamiento que contribuye tanto al apilamiento asegurado contra el desplazamiento que permite la retirada vertical como al acoplamiento mutuo que no permite la retirada vertical. Configurando la parte de las estructuras de acoplamiento que, no permitiendo la retirada vertical, acopla las dos maletas no permitiendo tampoco la retirada horizontal por separado de otra parte de las estructuras de acoplamiento que en el estado acoplado impide una retirada vertical, es posible para un usuario ajustar independientemente uno de otro los estados de unión del aseguramiento contra el desplazamiento horizontal o de la desplazabilidad horizontal estando al mismo tiempo impedida provisionalmente la retirada vertical. La separación estructural de estas estructuras de acoplamiento lleva por lo tanto a la posibilidad para un usuario de utilizar independientemente una de otra las dos funciones correspondientes.

Según un ejemplo de realización ejemplar, una parte de las estructuras de acoplamiento con la que la maleta y la otra maleta, o cuerpo, pueden apilarse una sobre otra con posibilidad de retirada vertical y de manera asegurada contra el desplazamiento puede estar configurada en forma de unos talones de retención en unas zonas exteriores superiores de los bordes del cuerpo de la maleta, así como en forma de unas patas de retención con unas ranuras de alojamiento inferiores, que en el estado apilado cooperen con los talones de retención, en unas zonas exteriores inferiores de los bordes del cuerpo de la maleta. Así pues, unos talones de retención dispuestos en el lado superior de una pared lateral de una maleta pueden introducirse en unas ranuras de alojamiento de unas patas de retención colocadas en el lado inferior de una pared lateral de otra maleta. Conformando o colocando los talones de retención y las patas de retención lateralmente en una pared lateral de la maleta respectiva o del cuerpo respectivo, también es posible colocar todas las estructuras de acoplamiento utilizadas para el apilamiento sólo en un componente basculante de la maleta (en particular, sólo en el cuerpo de la maleta, no en la tapa), lo que posibilita un accionamiento del otro componente basculante (en particular, de la tapa) también en el estado de acoplamiento de las estructuras de acoplamiento. Expresado de otra manera, una tapa puede bascularse o incluso retirarse aunque en el cuerpo de la maleta se realice un apilamiento o enclavamiento con la otra maleta. Los talones de retención multifuncionales pueden contribuir funcionalmente en distintos estados de unión de la maleta opcionalmente al apilamiento asegurado contra el desplazamiento o al acoplamiento asegurado contra la retirada.

Según un ejemplo de realización ejemplar, una parte de las estructuras de acoplamiento con la que la maleta y la otra maleta pueden acoplarse entre sí una sobre otra sin posibilidad de retirada vertical puede estar configurada en forma de unos carriles de guía en unas zonas exteriores superiores de los bordes del cuerpo de la maleta, así como en forma de unos picos de acoplamiento inferiores, que en el estado acoplado cooperen con los carriles de guía, en unas zonas exteriores inferiores de los bordes del cuerpo de la maleta. Así pues, para imposibilitar la retirada vertical haciendo posible al mismo tiempo un desplazamiento relativo de una maleta con respecto a otra, las maletas pueden acoplarse entre sí a lo largo de una estructura a modo de carril en la pared lateral de la maleta respectiva. De este modo, los carriles de guía (que pueden estar configurados continuos o sólo por secciones, es decir, interrumpidos) cooperan con unos picos de acoplamiento, que pueden engranar en una escotadura de guía del carril de guía. De este modo, se define una dirección de desplazamiento que un usuario puede reconocer intuitivamente. Conformando carriles de guía y picos de acoplamiento en paredes laterales de las maletas o cuerpos, en particular sólo en el cuerpo de una maleta respectiva, sigue siendo posible pasar la estructura formada por el cuerpo de la maleta y la tapa del estado de apertura al estado de cierre y viceversa, aunque las dos maletas/los dos cuerpos estén acopladas/acoplados entre sin posibilidad de retirada vertical.

Según un ejemplo de realización ejemplar, los talones de retención pueden formar parte de los carriles de guía, en particular delimitar un carril de guía por un lado. Expresado de forma ilustrativa, en la configuración mencionada los talones de retención pueden delimitar una parte de los carriles de guía. Tal carril de guía puede presentar una

escotadura para guiar los picos de acoplamiento entre una sección de delimitación superior y una sección de delimitación inferior. Una de estas dos secciones de delimitación puede estar configurada como un carril alargado y preferiblemente continuo que, formando la ranura de guía para guiar los picos de acoplamiento, pueda cooperar con unos salientes laterales de los talones de retención. De este modo se logra una configuración particularmente sencilla de las estructuras de acoplamiento, dado que los talones de retención no contribuyen sólo a la función de apilamiento, sino también al desplazamiento vertical de una maleta correspondiente en relación con otra maleta correspondiente.

Según un ejemplo de realización ejemplar, los picos de acoplamiento pueden formar parte de las patas de retención. Según esta configuración preferida, las patas de retención contribuyen con sus picos de acoplamiento también a la función de desplazamiento descrita. En particular, los picos de acoplamiento pueden colocarse lateralmente orientados hacia dentro en las patas de retención.

Según un ejemplo de realización ejemplar, las patas de retención pueden extenderse verticalmente hacia abajo más allá de una superficie de fondo del cuerpo de la maleta, de manera que la maleta pueda depositarse con las patas de retención sobre una superficie subyacente. Así pues, una superficie principal del cuerpo de la maleta puede protegerse contra un contacto directo con la superficie subyacente y, por lo tanto, protegerse contra el ensuciamiento y contra daños. Así pues, en esta forma de realización, las patas de retención contribuyen también a una función de apoyo al colocar la maleta encima de una base.

Según un ejemplo de realización ejemplar, una parte de las estructuras de acoplamiento con la que la maleta y la otra maleta pueden asegurarse contra el desplazamiento una en relación con otra en el estado mutuamente acoplado y superpuesto que no permite la retirada vertical puede estar configurada en forma de unas ranuras de alojamiento y unas correderas de retención que cooperen con las mismas. En particular, las correderas de retención previstas en el cuerpo de una de las maletas pueden ser insertables en las ranuras de alojamiento previstas en el cuerpo de la otra maleta. Las correderas de retención previstas en una maleta y las ranuras de alojamiento previstas en la otra maleta pueden por lo tanto posibilitar que, en el estado que no permite retirar una de otra en dirección vertical, las dos maletas también puedan asegurarse en relación con un desplazamiento. Mientras que las estructuras de acoplamiento para posibilitar el apilamiento y las estructuras de acoplamiento para posibilitar el desplazamiento en el plano horizontal sin posibilidad de retirada vertical pueden estar colocadas (en particular exclusivamente) en una superficie lateral común situada en un lado (o en dos superficies laterales situadas una enfrente de otra) de la maleta respectiva, las ranuras de alojamiento y las correderas de retención pueden estar colocadas en otra superficie lateral, en particular una superficie lateral delantera, de la maleta. La separación espacial de estas estructuras de acoplamiento indica a un usuario de una manera intuitiva la separación funcional de la función que puede lograrse con las estructuras de acoplamiento respectivas. Cuando se introduce o se inserta una corredera de retención de una maleta/un cuerpo en una ranura de alojamiento correspondiente de una maleta acoplada/un cuerpo acoplado, concretamente en dirección vertical, puede formarse de este modo una unión geométrica que impide un desplazamiento a lo largo de los carriles de guía. De este modo se imposibilita entonces también temporalmente una retirada mediante un desplazamiento en la dirección horizontal.

Según un ejemplo de realización ejemplar, al menos una parte de las estructuras de acoplamiento pueden estar previstas en superficies laterales del cuerpo de la maleta. Las superficies laterales del cuerpo de la maleta son particularmente adecuadas para colocar las estructuras de acoplamiento, dado que aquí está disponible un área considerable para colocar las estructuras de acoplamiento que, de lo contrario, queda sin utilizar. El cuerpo de la maleta puede estar configurado en forma de cubeta y formar en su zona interior una gran parte del volumen de alojamiento, mientras que la tapa puede colocarse en esencia de forma plana sobre el cuerpo de la maleta para, junto con el cuerpo de la maleta, cerrar el espacio de alojamiento. En esta configuración, las superficies laterales del cuerpo de la maleta están predestinadas a la colocación de al menos una parte, preferiblemente la totalidad, de las estructuras de acoplamiento. La tapa puede quedar libre de tales estructuras de acoplamiento y, por lo tanto, seguir pudiendo manejarse independientemente de un estado de unión respectivo de una maleta en relación con otra maleta/otro cuerpo. Por lo tanto, según un ejemplo de realización ejemplar, la tapa puede estar libre de estructuras de acoplamiento. Cuando todas las estructuras de acoplamiento se colocan en el cuerpo de la maleta y no se coloca ninguna estructura de acoplamiento en la tapa, la tapa está en condiciones de pasar la maleta del estado de cierre al estado de apertura y viceversa incluso en el estado apilado o acoplado. Así pues, un usuario puede acceder al espacio de alojamiento cuando, en el estado apilado o acoplado de dos maletas, retira en la maleta superior la tapa del cuerpo de la maleta o bascula en la maleta superior la tapa alejándola del cuerpo de la maleta. Unas estructuras de acoplamiento en la tapa perjudicarían este manejo independiente de la tapa en el estado acoplado o apilado y, por lo tanto, pueden evitarse según el ejemplo de realización preferido descrito.

Según un ejemplo de realización ejemplar, la maleta puede estar configurada para que pueda apilarse o acoplarse de manera selectiva con una maleta del mismo tipo con una profundidad igual o diferente, con estructuras de acoplamiento del mismo tipo. Así pues, según una primera configuración, pueden acoplarse entre sí dos maletas idénticas. Sin embargo, existe la posibilidad de unir entre sí dos maletas configuradas de manera similar, pero dimensionadas de manera diferente con respecto a la profundidad en la dirección de desplazamiento. De este modo puede aumentarse aún más la funcionalidad de las maletas y mejorarse aún más la flexibilidad en la combinación de maletas diferentes.

Según un ejemplo de realización ejemplar, la maleta puede presentar además cavidades de agarre en superficies laterales del cuerpo de la maleta situadas una enfrente de otra. Así pues, las zonas de las paredes laterales del cuerpo de la maleta libres de estructuras de acoplamiento pueden utilizarse para colocar o conformar cavidades de agarre que permitan a un usuario manejar la maleta, por ejemplo, para el apilamiento vertical, pero también para el acoplamiento que no permite una retirada vertical. De este modo, las secciones de superficie que quedan libres de estructuras de acoplamiento en las paredes laterales del cuerpo de la maleta se utilizan eficazmente, sin tener que aumentar el peso ni el tamaño de la maleta.

Según un ejemplo de realización ejemplar, la maleta puede presentar además un dispositivo de cierre con llave (que, por ejemplo, puede incluir una llave y una cerradura correspondiente) para cerrar con llave la tapa en el cuerpo de la maleta en el estado de cierre. Independientemente de la función de las estructuras de acoplamiento, un cierre con llave de la maleta, por ejemplo, como protección contra robo, es posible accionando un dispositivo de cierre con llave con unos componentes cooperantes en la tapa y en el cuerpo de la maleta.

Según un ejemplo de realización ejemplar, la maleta puede presentar además un asa, en particular en esencia en forma de U, en una superficie lateral del cuerpo de la maleta, asa que pueda bascularse entre un estado abatido contra la superficie lateral del cuerpo de la maleta y un estado levantado de la superficie lateral. Para que un usuario pueda llevar la maleta en el estado no apilado y no acoplado, el usuario puede sujetar el asa prevista en la superficie lateral, preferiblemente delantera, de la maleta. Para posibilitar un transporte de la maleta ahorrando espacio, el asa puede también estar abatida de manera selectiva contra la maleta, para que en el estado inactivo no sobresalga o sobresalga sólo de forma insignificante en relación con ésta. También es posible ejercer una tensión previa mecánica (por ejemplo, formada por un mecanismo de resorte o una fuerza magnética) sobre el asa con vistas a que ésta se apoye en la pared lateral de la maleta cuando no está accionada. Sólo cuando un usuario ejerce una fuerza de levantamiento del asa o lleva la maleta de manera que las paredes exteriores planas de la tapa y del cuerpo de la maleta estén orientadas verticalmente, el asa puede permanecer en el estado levantado por el peso propio de la maleta.

Según un ejemplo de realización ejemplar, el asa puede presentar un componente duro para estabilizar y un componente blando para el contacto con el asa por parte de un usuario al llevar la maleta. Así pues, el componente duro puede conferir estabilidad al asa y darle al asa como un todo una configuración rígida, así como posibilitar un alojamiento del asa en el cuerpo de la maleta. El componente blando impide que el asa se 'clave' cuando el usuario está llevando la maleta y reparte el peso de la maleta uniformemente por una mayor zona de contacto de una mano del usuario.

Según un ejemplo de realización ejemplar, la maleta puede presentar una bisagra que una entre sí el cuerpo de la maleta y la tapa de manera basculante y esté configurada para que la maleta pueda doblarse y desdoblarse entre el estado de cierre y el estado de apertura. Mediante la previsión de una bisagra, la tapa y el cuerpo de la maleta pueden bascularse uno en relación con otro para pasar la maleta del estado de cierre al estado de apertura y viceversa. Sin embargo, como alternativa a esto, también es posible configurar la maleta de tal modo que la tapa y el cuerpo de la maleta puedan desplazarse longitudinalmente en dirección horizontal uno en relación con otro para pasar la maleta del estado de cierre al estado de apertura y viceversa o que la tapa pueda retirarse por completo del cuerpo de la maleta.

Según un ejemplo de realización ejemplar, las patas de retención y la bisagra pueden estar configuradas de manera que la bisagra esté separada sin contacto con relación a la superficie subyacente. Cuando la bisagra está colocada suficientemente lejos de las patas de retención, al poner la maleta en el suelo y al bascular la tapa hacia arriba en relación con el cuerpo de la maleta, la disposición estructural de los componentes descrita hace que la bisagra no se apoye nunca en el suelo o la superficie subyacente y, por lo tanto, esté protegida contra daños mecánicos.

Según un ejemplo de realización ejemplar, el cuerpo de la maleta puede estar configurado de manera que pueda retirarse de la tapa para que, en el estado retirado, pueda emplearse como cajón. Según esta configuración, la maleta puede alojarse al menos temporalmente en, por ejemplo, una estantería o un taller móvil y servir de cajón en la misma o en el mismo. Cuando un usuario lo desee, puede entonces extraer o sacar la maleta sin tapa de la estantería tirando de la misma o empujándola, montar la tapa y manejar la maleta en la forma acostumbrada.

Según un ejemplo de realización ejemplar, en un lado interior del cuerpo de la maleta y/o de la tapa pueden estar formadas unas estructuras de alojamiento (por ejemplo, unos montantes de guía elevados) para alojar al menos un recipiente de alojamiento. Tales estructuras de alojamiento pueden estar configuradas como nervios de fondo de una superficie interior, por lo demás plana, del cuerpo de la maleta o de la tapa, de manera que el recipiente de alojamiento con un tamaño y una forma correspondientes puede alojarse en zonas de la superficie del cuerpo de la maleta o de la tapa libres de estas estructuras de alojamiento y de este modo delimitadas y luego, en el estado de cierre de la maleta, puede estar protegido por las estructuras de alojamiento contra un desplazamiento o también contra una pérdida de bienes cargados o transportados en el recipiente de alojamiento. Por ejemplo, las estructuras de alojamiento pueden presentar estructuras de alojamiento en filas y columnas dispuestas, por ejemplo, verticalmente unas con respecto a otras, para formar superficies de alojamiento rectangulares en una disposición en forma de matriz. También es posible configurar estructuras de alojamiento adicionales en zonas de cruce de las estructuras de alojamiento en filas y columnas, por ejemplo, una estructura de alojamiento cerrada en forma de anillo en una parte de las zonas de cruce o incluso en cada zona de cruce, para delimitar alrededor de tal zona de cruce, por ejemplo, cuatro superficies de

alojamiento. Las estructuras de alojamiento previstas en la tapa y en el cuerpo de la maleta pueden configurarse de manera correspondiente a la configuración de las superficies de fondo y las superficies de tapa de los recipientes de alojamiento.

Según un ejemplo de realización ejemplar, la maleta puede presentar el al menos un recipiente de alojamiento, que está alojado o puede alojarse en el lado interior de manera reversible (es decir, que se puede retirar). Así pues, pueden disponerse en el interior de la maleta o sacarse del mismo uno o varios recipientes de alojamiento. Tales recipientes de alojamiento pueden ser, por ejemplo, cajas de clasificación para alojar tornillos, tacos o clavos. En el interior de la maleta también puede colocarse herramienta, por ejemplo, directamente en unas estructuras de alojamiento configuradas correspondientemente. Por ejemplo, existe la posibilidad de que tal caja de clasificación sea un recipiente abierto por arriba, cuyo fondo esté dispuesto entre estructuras de alojamiento del cuerpo de la maleta y cuyo lado superior abierto esté protegido por estructuras de alojamiento previstas en la tapa en el estado de cierre de la maleta (por ejemplo, en unión geométrica) de modo que no puedan salirse del recipiente de alojamiento los bienes cargados.

Según un ejemplo de realización ejemplar, las estructuras de alojamiento y unas estructuras exteriores correspondientes del recipiente de alojamiento pueden estar adaptadas unas a otras de tal manera que se posibilite alojar el al menos un recipiente de alojamiento en la superficie interior sólo en una orientación predefinida y se imposibilite alojarlo en otras orientaciones. Posibilitando una inserción de recipientes de alojamiento con una determinada forma del fondo entre estructuras de alojamiento del cuerpo de la maleta sólo en una determinada orientación del recipiente de alojamiento en relación con el cuerpo de la maleta por medios mecánicos, es posible asegurarse de que los recipientes de alojamiento no se orienten por equivocación incorrectamente en relación con la maleta. Así pues, puede ayudarse al usuario a utilizar los recipientes de alojamiento y la maleta de una manera eficaz y a prueba de errores. Puede imposibilitarse una orientación incorrecta, por ejemplo, colocando de forma encauzada estructuras de interferencia en la superficie interior del cuerpo de la maleta y/o de la tapa, que excluyan la colocación de un recipiente de alojamiento en una orientación no deseada.

Según un ejemplo de realización ejemplar, las estructuras de alojamiento del cuerpo de la maleta y/o de la tapa, por una parte, y las estructuras exteriores correspondientes del recipiente de alojamiento, por otra parte, pueden estar adaptadas unas a otras de tal manera que se posibilite alojar el al menos un recipiente de alojamiento en la superficie interior en distintas posiciones seleccionables por el usuario. Una colocación ordenada de las estructuras de alojamiento en la superficie interior del cuerpo de la maleta y/o de la tapa puede posibilitar a un usuario colocar de manera flexible un determinado recipiente de alojamiento en varias posiciones diferentes (por ejemplo, en cada zona de cruce de estructuras de alojamiento dispuestas a modo de matriz), concretamente en particular de forma protegida contra una orientación incorrecta. De este modo, pueden combinarse una gran flexibilidad y un uso a prueba de errores de la maleta.

Según un ejemplo de realización ejemplar, las estructuras de alojamiento y el recipiente de alojamiento pueden estar adaptados entre sí de tal manera que la tapa, en el estado de cierre, haga imposible que se salgan del recipiente de alojamiento los bienes cargados. Así pues, según esta configuración, las estructuras de alojamiento sirven no sólo para definir una posición de alojamiento, sino también para, en el estado de cierre de la maleta, encerrar en forma de anillo los recipientes abiertos por arriba e impedir por lo tanto que se salgan del recipiente de alojamiento o de los recipientes de alojamiento los bienes cargados.

Según un ejemplo de realización ejemplar, al menos una parte de la tapa puede ser transparente. Cuando la tapa de la maleta está configurada transparente, un usuario puede percibir desde fuera, también en el estado de cierre de la maleta, qué recipientes de alojamiento, qué bienes cargados o transportados, qué herramientas y/o qué otros cuerpos se hallan dentro de la maleta. Entonces no es necesario abrir la tapa en relación con el cuerpo de la maleta con este fin.

Según un ejemplo de realización ejemplar, puede estar colocado en un lado interior de la tapa un soporte para documentos. Tal soporte para documentos puede ser una pinza en la que un usuario pueda colocar un documento (como, por ejemplo, unas instrucciones de manejo, un folleto, un catálogo u otro documento) o también otro cuerpo. La previsión de un soporte para documentos puede realizarse como alternativa o de manera complementaria a la colocación de estructuras de alojamiento en el lado interior de la tapa.

Según un ejemplo de realización ejemplar, el cuerpo de la maleta y/o la tapa puede o pueden estar configurados como una pieza moldeada por inyección. Una realización del cuerpo de la maleta y/o la tapa como pieza o piezas moldeadas por inyección posibilita una producción económica y una configuración liviana del cuerpo de la maleta o la tapa. Además, de este modo se posibilita una conformación de las estructuras de acoplamiento, o al menos de una parte de las mismas, durante el moldeo por inyección.

Según un ejemplo de realización ejemplar, el cuerpo adicional puede ser una maleta adicional con las características descritas anteriormente. Por lo tanto, la disposición puede realizarse mediante dos maletas del mismo tipo (idénticas o de diferente tamaño con respecto al menos a una dimensión).

Según otro ejemplo de realización ejemplar, el cuerpo adicional puede ser una caja de almacenamiento. Así pues, también es posible una combinación de una maleta y una caja de almacenamiento, por ejemplo, una caja de conservación (que, por ejemplo, puede presentar una tapadera de acceso).

5 Con la maleta también pueden cooperar estructural y funcionalmente otros cuerpos adicionales, por ejemplo, una estantería, un dispositivo de montaje de un automóvil, etc.

A continuación se describen detalladamente ejemplos de realización ejemplares de la presente invención con referencia a las figuras siguientes.

Las Figuras 1 a 3 muestran una maleta según un ejemplo de realización ejemplar de la invención en un estado de apertura.

10 La Figura 4 y la Figura 5 muestran la maleta según las Figuras 1 a 3 en un estado de cierre.

La Figura 6 muestra una maleta, como la representada en las Figuras 1 a 5, en un estado acoplado con otra maleta del mismo tipo.

La Figura 7 muestra el cuerpo de la maleta representado según las Figuras 1 a 6, sin tapa.

La Figura 8 muestra otra vista de la maleta según las Figuras 1 a 6 en el estado de cierre.

15 La Figura 9 muestra estructuras de alojamiento de una maleta según un ejemplo de realización ejemplar de la invención en cooperación con unas estructuras de alojamiento correspondientes de unas cajas de clasificación colocadas en la maleta.

La Figura 10 muestra una maleta según otro ejemplo de realización ejemplar de la invención con una tapa transparente.

20 Los componentes iguales o similares que aparecen en figuras distintas están provistos de números de referencia iguales.

Antes de describir ejemplos de realización ejemplares de la invención con referencia a las figuras, deben explicarse algunos aspectos generales de la invención.

25 Una maleta según un ejemplo de realización ejemplar de la invención tiene un fondo, también denominado cuerpo de la maleta, y una tapa, así como cuatro paredes laterales (que, por ejemplo, pueden formar parte del cuerpo de la maleta). En dos lados opuestos (por ejemplo, un lado derecho y un lado izquierdo) están colocadas unas cavidades de agarre para una mano de un usuario con el fin de trasladar la maleta. En el lado del asa pueden estar previstos, por ejemplo, dos fiadores de tapa, para enganchar la tapa al cuerpo de la maleta. Como alternativa, también pueden estar configuradas dos, tres o incluso más asas en un lado del asa, para llevar la maleta. El asa está formada por dos
30 componentes, un componente duro y uno blando. Existe un tope que impide un basculamiento en una medida superior a un ángulo predefinible de, por ejemplo, 120°, como alternativa de al menos 90°. En las paredes laterales derecha e izquierda se hallan, en el lado de la tapa, tres secciones de carril de cuerpo de la maleta (como alternativa, al menos dos) que, por ejemplo, pueden estar configuradas como talones de retención. Éstas pueden estar integradas en el cuerpo de la maleta y presentan unas depresiones en una superficie del lado de la tapa. En las paredes laterales
35 derecha e izquierda se hallan, en el lado del fondo, dos secciones de carril de fondo (como alternativa, al menos dos) configuradas, por ejemplo, como patas de retención. Éstas pueden estar integradas en el cuerpo de la maleta. Presentan depresiones en la superficie del lado del fondo (como alternativa, elevaciones desde el fondo).

40 Para solamente colocar dos maletas una sobre otra (estado I), se ponen las secciones de carril de fondo sobre las secciones de carril de cuerpo de la maleta. En esta posición, los lados de agarre de la maleta están alineados entre sí.

Para sujetar dos maletas una a otra (estado II), se ponen las secciones de carril de fondo sobre un carril de desplazamiento debajo de las secciones de carril de cuerpo de la maleta y se empuja la maleta superior hacia atrás en relación con la inferior hasta un tope. Las secciones de carril de cuerpo de la maleta y el carril de desplazamiento forman entonces juntos un carril de guía. En este estado, las maletas están sujetadas una a otra, pero pueden
45 desplazarse a lo largo de la dirección del carril. En el estado II, las superficies laterales de agarre de las maletas están preferiblemente alineadas entre sí.

Para sujetar dos maletas una a otra y engancharlas entre sí (estado III), se encajan éstas una en otra (como según el estado II) y luego se accionan los enganches de maleta (que pueden estar configurados como unas correderas de retención que puedan insertarse en unas ranuras de alojamiento correspondientes), con lo que las maletas ya no
50 pueden desplazarse en la dirección del carril una en relación con otra. En este estado, las maletas están sujetadas una a otra y enganchadas entre sí.

Los estados II y III pueden realizarse cuando la maleta descansa con el fondo de maleta sobre un suelo o cuando la maleta está apoyada con sus patas. En el lado opuesto al lado del asa, la maleta presenta, por ejemplo, seis patas de

apoyo o de retención (como alternativa, al menos dos) con las que la maleta puede depositarse. La altura de las patas de apoyo puede elegirse de manera que las bisagras de la tapa no entren en contacto con una superficie subyacente. En un fiador de la tapa puede preverse una cerradura, para cerrar con llave la o las maletas.

Las cajas de almacenamiento también pueden dotarse de secciones de carril, para sujetar y, si es necesario, enganchar la caja de almacenamiento a la maleta. Las secciones de carril pueden estar configuradas como un carril continuo. Sin embargo, también es posible formar sólo una sección de carril como un carril continuo. El cuerpo de la maleta sin tapa puede utilizarse como cajón en un armario, en un taller móvil o en un mueble de oficina. Si se han de unir entre sí maletas de diferente profundidad, pueden preverse unas secciones de carril correspondientes. Las secciones de carril de fondo pueden estar configuradas de manera que puedan cambiarse con el cuerpo de la maleta. Los enganches de maleta pueden estar configurados también como elementos giratorios.

Un aspecto particularmente ventajoso de los ejemplos de realización de la invención es la separación de las funciones "colocadas una sobre otra" (estado I), "sujetadas una a otra" (estado II) y "sujetadas una a otra y enganchadas entre sí" (estado III). Todos los elementos de mando o estructuras de acoplamiento pueden estar dispuestos en el lado de agarre. Las maletas de diferente profundidad, pero igual anchura, pueden ponerse unas con otras en los estados I, II y III.

La **Figura 1**, la **Figura 2** y la **Figura 3** muestran una maleta 10 según un ejemplo de realización ejemplar de la invención en un estado de apertura. La **Figura 4** y la **Figura 5** muestran la maleta 10 según las Figuras 1 a 3 en un estado de cierre. La **Figura 6** muestra una maleta 10, como la representada en las Figuras 1 a 5, en un estado acoplado con otra maleta 10' del mismo tipo. Así pues, la Figura 6 muestra una disposición 99, que muestra la maleta 10 y la maleta adicional 10' del mismo tipo en un estado de unión. La **Figura 7** muestra un cuerpo 12 de la maleta 10 sin tapa 14 representado según las Figuras 1 a 6. La **Figura 8** muestra otra vista de la maleta 10 según las Figuras 1 a 6 en el estado de cierre.

La maleta 10 sirve para transportar bienes que se hayan de transportar. Tales bienes que se han de transportar pueden estar alojados sueltos o fijados o asegurados en el interior de la maleta 10 y pueden, en particular, estar alojados en recipientes 80 de alojamiento (no mostrados en las Figuras 1 a 8, véase la Figura 9), que a su vez estén colocados de forma segura en el interior de la maleta 10 en el estado cerrado. Ejemplos de tales bienes que se han de transportar son materiales de consumo (como tornillos, clavos, tacos, productos a granel o líquidos) o herramientas (como, por ejemplo, destornilladores o puntas de atornillar), etc.

La maleta 10 presenta un cuerpo 12 de maleta y una tapa 14, unida o que puede unirse al cuerpo 12 de maleta. En los lados interiores del cuerpo 12 de maleta están formados unos nervios 28 de refuerzo para reforzar mecánicamente la maleta 10. Según el ejemplo de realización mostrado, diversas estructuras 30, 32, 34, 36, 38, 40, 44 de acoplamiento están colocadas exclusivamente en el cuerpo 12 de maleta, pero no en la tapa 14. En el estado de cierre entre el cuerpo 12 de maleta y la tapa 14 está encerrado entre el cuerpo 12 de maleta y la tapa 14, de forma no accesible desde el exterior, un espacio de alojamiento para alojar bienes que se hayan de transportar. En el estado de apertura, puede accederse desde el exterior al espacio de alojamiento, por ejemplo, para sacar de la maleta 10 bienes transportados o introducir en la maleta 10 bienes que se hayan de transportar.

Las estructuras 30, 32, 34, 36, 38, 40, 44 de acoplamiento están configuradas de tal manera que la maleta 10 y la otra maleta idéntica 10' pueden, mediante las estructuras 30, 32, 34, 36, 38, 40, 44 de acoplamiento (que por lo tanto están previstas de manera idéntica también en la otra maleta 10'), opcionalmente apilarse una sobre otra con posibilidad de retirada vertical y de forma asegurada contra el desplazamiento horizontal (estado I) o acoplarse entre sí sin posibilidad de retirada vertical y con posibilidad de desplazamiento horizontal (estado II). Además, las maletas 10, 10' pueden estar acopladas entre sí sin posibilidad de retirada vertical y sin posibilidad de desplazamiento horizontal (estado III). Las estructuras 30, 32, 34, 36, 38, 40, 44 de acoplamiento que realizan tanto el apilamiento (estado I) como el acoplamiento (estado II, estado III) de las varias maletas 10, 10' están realizadas exclusivamente mediante medidas en el cuerpo 12 de maleta respectivo (véanse los talones 30 de retención y las ranuras 36 de alojamiento de las patas 34 de retención, los picos 38 de acoplamiento en las patas 34 de retención, un carril 30, 32 de guía entre los talones 30 de retención y unos escalones 32, así como unas correderas 40 de retención y unas ranuras 44 de alojamiento que cooperan entre sí), sin que para ello se hayan tomado no obstante medidas en la tapa 14.

Para activar el estado I, se dispone la otra maleta 10' verticalmente sobre la maleta 10 y a continuación se baja hasta la maleta 10 de manera que las ranuras 36 de alojamiento previstas en las patas 34 de retención de la otra maleta 10' engranen con los talones 30 de retención de la maleta 10. Las ranuras 36 de alojamiento previstas en las patas 34 de retención de la otra maleta 10', así como los talones 30 de retención de la maleta 10, hacen que la otra maleta 10' pueda levantarse de nuevo de la maleta 10 verticalmente en todo momento (es decir, mediante un movimiento inverso con respecto al movimiento de apilamiento), pero esté protegida, mediante la unión geométrica entre las ranuras 36 de alojamiento previstas en las patas 34 de retención de la otra maleta 10' y los talones 30 de retención de la maleta 10, contra una posibilidad de desplazamiento en el plano horizontal.

Para activar el estado II, se dispone la otra maleta 10' en el plano horizontal delante de la maleta 10 y se levanta ligeramente en dirección vertical en relación con la maleta 10, de manera que los picos 38 de acoplamiento de la otra maleta 10' estén dispuestos a la altura entre los talones 30 de retención y los carriles 30, 32 de guía de la maleta 10.

Luego se termina la activación del estado II empujando la otra maleta 10' por encima de la maleta 10 de tal manera que los picos 38 de acoplamiento de la otra maleta 10' se introduzcan entre los talones 30 de retención y los carriles 30, 32 de guía de la maleta 10. En el estado II se imposibilita levantar la otra maleta 10' de la maleta 10 en virtud de la unión geométrica entre los picos 38 de acoplamiento, por una parte, y los talones 30 de retención o los carriles 30, 32 de guía, por otra parte. Al mismo tiempo, es posible separar la maleta 10 de la otra maleta 10' apartando la otra maleta 10' horizontalmente de la maleta 10, concretamente con un movimiento de desplazamiento inverso en relación con el movimiento con el que se terminó el estado II.

Para, partiendo del estado II, activar el estado III, se introducen las correderas 40 de retención de la otra maleta 10' en las ranuras 44 de alojamiento de la maleta 10' mediante un movimiento de desplazamiento vertical en el estado de las maletas 10, 10' en el que una está colocada por deslizamiento sobre otra. En el estado III de este modo terminado, está formado ahora un aseguramiento contra el desplazamiento entre las maletas 10, 10', de manera que ahora no es posible ni levantar verticalmente ni apartar horizontalmente las maletas 10, 10' una de otra.

Una parte de las estructuras 30, 32, 34, 36, 38, 40, 44 de acoplamiento (concretamente las estructuras de acoplamiento con los símbolos de referencia 30, 34 con 38) contribuye tanto al apilamiento que permite la retirada vertical y está asegurado contra el desplazamiento como al acoplamiento mutuo que no permite la retirada vertical.

Como ya se ha descrito, las estructuras 30, 32, 34, 36, 38, 40, 44 de acoplamiento están configuradas de manera que, mediante las estructuras 30, 32, 34, 36, 38, 40, 44 de acoplamiento, selectivamente, la maleta 10 y la otra maleta 10', en el estado en el que están acopladas entre sí una sobre otra sin posibilidad de retirada vertical, pueden desplazarse una relación con otra (estado II, en el que las estructuras 40, 44 de acoplamiento no están engranadas entre sí) o, mediante un accionamiento de las estructuras 30, 32, 34, 36, 38, 40, 44 de acoplamiento, estar aseguradas contra el desplazamiento de una en relación con otra (estado II, en el que las estructuras 40, 44 de acoplamiento están engranadas entre sí). Una parte de las estructuras 30, 32, 34, 36, 38, 40, 44 de acoplamiento (concretamente las estructuras de acoplamiento con los símbolos de referencia 40 y 44) que contribuye al aseguramiento contra el desplazamiento en el estado III mutuamente acoplado de forma superpuesta que no permite la retirada vertical y que está asegurado contra el desplazamiento está configurada y puede accionarse independientemente de otra parte (concretamente las estructuras de acoplamiento con los símbolos de referencia 30, 32, 34, 36, 38) de las estructuras 30, 32, 34, 36, 38, 40, 44 de acoplamiento que contribuye al apilamiento que permite la retirada vertical y está asegurado contra el desplazamiento o al acoplamiento mutuo que no permite la retirada vertical (estado I o estado II).

La parte de las estructuras 30, 32, 34, 36, 38, 40, 44 de acoplamiento con la que la maleta 10 y la otra maleta 10' pueden apilarse una sobre otra con posibilidad de retirada vertical y de forma asegurada contra el desplazamiento está configurada en forma de los talones 30 de retención en las zonas exteriores superiores de los bordes del cuerpo 12 de la maleta, así como en forma de las patas 34 de retención con unas ranuras 36 de alojamiento inferiores, que en el estado apilado cooperan con los talones 30 de retención, en unas zonas exteriores inferiores de los bordes del cuerpo 12 de la maleta.

La parte de las estructuras 30, 32, 34, 36, 38, 40, 44 de acoplamiento con la que la maleta 10 y la otra maleta 10' pueden acoplarse entre sí una sobre otra sin posibilidad de retirada vertical está configurada en forma de los carriles 30, 32 de guía en unas zonas exteriores superiores de los bordes del cuerpo 12 de la maleta, así como en forma de los picos 38 de acoplamiento inferiores, que en el estado acoplado cooperan con los carriles 30, 32 de guía, en unas zonas exteriores inferiores de los bordes del cuerpo 12 de la maleta. En este contexto, los talones 30 de retención forman parte de los carriles 30, 32 de guía y los picos 38 de acoplamiento forman parte de las patas 34 de retención. Las patas 34 de retención se extienden verticalmente hacia abajo más allá de una superficie de fondo del cuerpo 12 de la maleta (véase la Figura 4), de manera que la maleta 10 puede depositarse con las patas 34 de retención sobre una superficie subyacente.

La parte de las estructuras 30, 32, 34, 36, 38, 40, 44 de acoplamiento con la que, en el estado mutuamente acoplado y superpuesto que no permite la retirada vertical, la maleta 10 y la otra maleta 10' pueden asegurarse contra el desplazamiento una en relación con otra (estado III) está configurada en forma de las ranuras 44 de alojamiento y las correderas 40 de retención que cooperan con las mismas. Como se indica con una flecha 42 en la Figura 1, las correderas 40 de retención previstas en el cuerpo 12 de la otra maleta 10' pueden insertarse en las ranuras 44 de alojamiento previstas en el cuerpo 12 de la maleta 10 (cuando la otra maleta 10' se dispone encima de la maleta 10, como en la Figura 6), o viceversa (cuando la maleta 10 se dispone encima de la otra maleta 10').

Todas las estructuras 30, 32, 34, 36, 38, 40, 44 de acoplamiento están previstas en superficies laterales del cuerpo 12 de la maleta (véase, por ejemplo, la Figura 1). A diferencia de esto, la tapa 14 está libre de las estructuras 30, 32, 34, 36, 38, 40, 44 de acoplamiento.

La maleta 10 presenta además unas cavidades 26 de agarre en forma de unas depresiones en superficies laterales del cuerpo 12 de la maleta situadas una enfrente de otra.

Además, está previsto un dispositivo 46, 48, 50, 52 de cierre con llave para cerrar con llave la tapa 14 en el cuerpo 12 de la maleta en el estado de cierre. En el estado de cierre de la maleta 10 es posible, mediante una llave 50 en una cerradura giratoria 52 prevista en un elemento 46 de alojamiento del cuerpo 12 de la maleta, realizar un enclavamiento

con una pieza opuesta 48 de la tapa 14. Cuando se gira la tapa 14 (mediante una bisagra 16, que se describe posteriormente con mayor detalle) para cerrar el interior del cuerpo 12 de la maleta, unos elementos de cierre de la cerradura giratoria 52 prevista en el cuerpo 12 de la maleta se enganchan con la pieza opuesta 48 prevista en la tapa 14. La cerradura giratoria 52 prevista en el cuerpo 12 de la maleta, que puede accionarse mediante la llave extraíble 50, contiene un estribo giratorio que se introduce en la pieza opuesta 48 prevista en la tapa 14.

Un asa 54 está colocada en una cavidad en una superficie lateral, superior en el estado de transporte, del cuerpo 12 de la maleta y puede bascularse entre un estado abatido contra la superficie lateral del cuerpo 12 de la maleta (véase la Figura 1) y un estado levantado de la superficie lateral. El usuario puede causar una transición entre estos dos estados manejando el asa 54. El asa 54 está formada por un componente duro 56 para estabilizar y alojar el asa 54 y un componente blando 58 para lograr un contacto cómodo con la maleta 10 por parte de un usuario cuando éste lleva la maleta 10. El asa 54 prevista en el cuerpo 12 de la maleta puede apoyarse en este último y permanece en el mismo en una posición compacta mediante la acción de un talón de retención que engancha el asa 54 en el estado retraído. En la zona del asa 54 está previsto un recuadro 75 para etiquetas, en el que puede insertarse un soporte de identificación indicativo, por ejemplo, del contenido de la maleta 10.

La maleta 10 presenta además una bisagra 16, que une entre sí el cuerpo 12 de la maleta y la tapa 14 de manera basculante y que está configurada para poder doblar y desdoblar la maleta 10 entre el estado de cierre y el estado de apertura. Las patas 34 de retención y la bisagra 16 están adaptadas y posicionadas entre sí estructuralmente de tal manera que la bisagra 16 permanece separada sin contacto en relación con la superficie subyacente cuando la maleta 10 descansa mediante las patas 34 de retención sobre la superficie subyacente.

Como puede verse en la Figura 1, en un lado interior de la tapa 14 está colocado un soporte 68 para documentos, con el que pueden sujetarse y por lo tanto fijarse temporalmente durante el transporte documentos, no mostrados en la Figura 1.

Tanto el cuerpo 12 de la maleta como la tapa 14 están configurados respectivamente de una manera sencilla desde el punto de vista de la técnica de producción como piezas moldeadas por inyección. En la pieza moldeada por inyección respectiva están colocados a continuación componentes adicionales (por ejemplo, la corredera 40 de retención prevista en el cuerpo 12 de la maleta o el soporte 68 para documentos previsto en la tapa 14).

Las maletas 10, 10' están configuradas también para alojar cajas 80 de clasificación (véase la Figura 9), en las que, por ejemplo, pueden alojarse materiales para herramientas como tornillos, tacos u otros. Esto se describe posteriormente con mayor detalle haciendo referencia al ejemplo de realización según la Figura 9 y la Figura 10. En el estado de cierre de la maleta 10, 10' respectiva, las cajas 80 de clasificación están protegidas de forma inaccesible para un usuario en el interior de la maleta 10, 10' respectiva, mientras que, en el estado de apertura de la maleta 10, 10 respectiva, un usuario puede acceder a las cajas 80 de clasificación.

Como se muestra en la Figura 1 y la Figura 2, en un lado interior del cuerpo 12 de la maleta sobresalen de forma elevada sobre una base plana unos montantes longitudinales 18 y unos montantes transversales 20 que se intersecan en forma de cruz. En las zonas de intersección de los montantes longitudinales 18 y los montantes transversales 20 están colocados unos marcos rectangulares 22, no cuadrados, que sobresalen de forma elevada y que en cada zona de intersección forman, junto con los montantes longitudinales 18 y los montantes transversales 20, cuatro depresiones rectangulares 24 de alojamiento, no cuadradas, para alojar unas patas 86, conformadas en esencia a la inversa con respecto a las depresiones 24 de alojamiento, de unas cajas 80 u 80' de clasificación (véase la Figura 9). Las depresiones 24 de alojamiento adyacentes tienen una separación diferente en las direcciones longitudinal y transversal. En la superficie interior del cuerpo 12 de la maleta en forma de cubeta, que define la zona esencial del volumen de alojamiento, están conformadas en filas y columnas unas estructuras de alojamiento (véanse los símbolos de referencia 18, 20) en forma de nervios elevados en relación con la base plana. Esto puede realizarse, por ejemplo, en el marco de un proceso de moldeo por inyección en el que se produzca el cuerpo 12 de la maleta. Unas estructuras de alojamiento adicionales (véanse los símbolos de referencia 22) definen unas zonas rectangulares 24 de alojamiento, no cuadradas, para alojar recipientes de alojamiento, no mostrados en la Figura 1, en diferentes posiciones, pero en cada caso sólo en una orientación deseada.

La disposición de las depresiones 24 de alojamiento es en gran parte equidistante y simétrica en la dirección de las filas y las columnas. Sin embargo, en una zona central esta equidistancia o simetría se rompe, dado que, por motivos de técnica de fabricación, en la misma una zona de depresiones 24 de alojamiento presenta una geometría que difiere de las otras depresiones 24 de alojamiento (véanse la Figura 1 y la Figura 2).

Las Figuras 1 a 8 muestran un ejemplo de realización de la maleta 10, en el que, por ejemplo, puede alojarse también una herramienta grande en el espacio de alojamiento del cuerpo 12 de la maleta y luego puede cerrarse la maleta 10.

Un lado exterior de la tapa 14 está configurado con una depresión central 60, que está delimitada periféricamente por una parte anular saliente 62. Para obtener una superficie plana en el lado interior de la tapa 14, una depresión anular correspondiente a la parte anular saliente 62 en un lado interior de la tapa 14 se cubre con un paspartú anular 64, que está soldado por ultrasonidos a la tapa 14 periféricamente. En el paspartú 64 está colocado, mediante unos clips 66 de plástico, el soporte 68 para documentos hecho de plástico para fijar por apriete documentos, no mostrados.

La Figura 2 muestra una vista desde arriba de la maleta 10 según la Figura 1 y permite ver que las estructuras de acoplamiento se extienden en parte lateralmente con respecto a la pared lateral respectiva del cuerpo 12 de la maleta.

La Figura 3 muestra la maleta 10 según la Figura 1 y la Figura 2 en un estado de apertura, pero desde un lado exterior. También en la Figura 3 puede verse cómo las diversas estructuras de acoplamiento están colocadas en superficies laterales del cuerpo 12 de la maleta.

La Figura 4 muestra un lado frontal de la maleta 10 en el estado de cierre, en el que el asa 54 está abatida contra una pared lateral delantera. Pueden verse bien también los picos 38 de acoplamiento, que se extienden hacia dentro partiendo de un lado inferior de las patas 34 de retención, para poder engranar entre unos talones 30 de retención y unos carriles de guía de una maleta inferior, no mostrada en la Figura 4.

La Figura 5 muestra una vista tridimensional de la maleta 10 en el estado de cierre. Pueden verse muy bien las cavidades 36 de alojamiento en el lado inferior de las patas 34 de retención, que están delimitadas lateralmente por una parte saliente que garantiza un aseguramiento contra el desplazamiento en el plano horizontal. Las estructuras 38 de acoplamiento pueden configurarse como perfiles huecos y, por lo tanto, con un peso ligero y de manera compatible con un moldeo por inyección. Los talones 30 de retención están conformados y dimensionados para poder engranar en las ranuras 36 de alojamiento de las patas 34 de retención.

La Figura 7 muestra el cuerpo 12 de la maleta sin tapa 14 y permite ver que todas las estructuras de acoplamiento están previstas en el cuerpo 12 de la maleta.

En la Figura 8 se muestra la maleta 10 en el estado cerrado y pueden verse muy bien los talones 30 de retención y una conformación correspondiente de la pared lateral, para definir los carriles 30, 32 de guía.

La **Figura 9** muestra una configuración de la superficie interior del fondo del cuerpo 12 de una maleta 10 según otro ejemplo de realización ejemplar de la invención, con unos recipientes 80 de alojamiento alojados en su interior. Los recipientes 80 de alojamiento tienen respectivamente cuatro patas 86, que están introducidas en unas depresiones rectangulares 24 de alojamiento formadas entre las estructuras 18, 20, 22 de alojamiento. Unas estructuras adicionales 84 de interferencia en forma de unos nervios elevados en la superficie interior del fondo del cuerpo 12 de la maleta impiden una disposición incorrecta de los recipientes 80 de alojamiento en el cuerpo 12 de la maleta, dado que las estructuras 84 de interferencia, en caso de una orientación incorrecta de uno de los recipientes 80 de alojamiento, excluyen un alojamiento libre de ladeo de los recipientes 80 de alojamiento en las estructuras de alojamiento (véanse los símbolos de referencia 18, 20, 22). Las estructuras de alojamiento con los símbolos de referencia 18, 20, 22, 84 cooperan con unas estructuras 82 de alojamiento correspondientes previstas en el lado del fondo de las cajas 80 de clasificación colocadas en la maleta 10. Los recipientes 80 de alojamiento pueden alojarse en el lado interior de la maleta 10 de manera reversible, es decir, pueden ponerse y/o cambiarse de sitio de una manera definida por el usuario. Las estructuras de alojamiento con los símbolos de referencia 18, 20, 22 y las estructuras exteriores 82 de alojamiento correspondientes del recipiente 80 de alojamiento, que, por ejemplo, está abierto por arriba, están adaptadas unas a otras de tal manera que se posibilita un alojamiento del al menos un recipiente 80 de alojamiento en la superficie interior sólo en una orientación predefinida y se imposibilita en otras orientaciones. Esto lo realizan las estructuras 84 de interferencia en el cuerpo 12 de la maleta en combinación con las estructuras 82 de alojamiento de las cajas 80 de clasificación. Sin embargo, las estructuras de alojamiento con los símbolos de referencia 18, 20, 22 y las estructuras 82 de alojamiento correspondientes del recipiente 80 de alojamiento están adaptadas unas a otras de tal manera que se posibilita un alojamiento del al menos un recipiente 80 de alojamiento en la superficie interior en distintas posiciones seleccionables por el usuario.

Así pues, según la Figura 9, como estructuras 84 de interferencia están formados en el lado interior del cuerpo 12 de la maleta unos nervios de interferencia que sobresalen de forma elevada sobre la base plana. En el fondo de las cajas 80 u 80' de clasificación abiertas por arriba están formados además unos contornos de interferencia como estructuras 82 de alojamiento. Según la Figura 9, tres cajas 80 de clasificación representadas en la fila superior y en la columna izquierda de la fila inferior se hallan con, en cada caso, cuatro patas 86 en cuatro depresiones 24 de alojamiento, no interponiéndose unas a otras las estructuras 84 de interferencia y las estructuras 82 de alojamiento de modo que se interfieran, de manera que las tres cajas 80 de clasificación descritas están alojadas correctamente en el cuerpo 12 de la maleta. A diferencia de las tres cajas 80 de clasificación alojadas correctamente en el cuerpo 12 de la maleta, la caja 80' de clasificación situada en la fila inferior y la columna derecha según la Figura 9 está girada 180°, con lo que su estructura 82 de alojamiento y las estructuras 84 de interferencia del cuerpo 12 de la maleta se interponen interfiriéndose, de manera que la caja 80 de clasificación no está alojada de forma estable en el cuerpo 12 de la maleta. Las características estructurales descritas hacen por lo tanto que las cajas 80, 80' de clasificación puedan ponerse de manera estable en las depresiones 24 de alojamiento en exactamente sólo una orientación. Un posicionamiento girado 180° o 90° de las cajas 80, 80' de clasificación está imposibilitado por medios mecánicos.

Las estructuras de alojamiento con los símbolos de referencia 18, 20, 22 previstas en el cuerpo 12 de la maleta y unas estructuras de alojamiento no mostradas en la Figura 9 (realizadas como montantes 88 de posicionamiento en la Figura 10) previstas en la tapa 14, por una parte, y el recipiente 80 de alojamiento, por otra parte, están además adaptados entre sí de tal manera que la tapa 14, en el estado de cierre de la maleta 10, imposibilita que se salgan bienes cargados del recipiente 80 de alojamiento. Por ejemplo, el recipiente 80 de alojamiento puede protegerse en el

lado del fondo mediante las estructuras de alojamiento con los símbolos de referencia 18, 20, 22 contra un movimiento de desplazamiento no deseado y protegerse en un borde periférico abierto por arriba (en el que unos bienes que se hayan de transportar pueden introducirse en el recipiente 80 de alojamiento abierto por arriba o sacarse del mismo) mediante unas estructuras de alojamiento de la tapa 14 contra un movimiento de desplazamiento no deseado. De este modo, pueden protegerse incluso bienes de pequeño volumen que se hayan de transportar de manera que no se salgan del recipiente 80 de alojamiento cuando la maleta 10 se maneja en el estado de cierre.

La **Figura 10** muestra una maleta 10, según otro ejemplo de realización ejemplar de la invención, con una tapa 14 transparente. En la Figura 10 se muestra una maleta 10 con una tapa 14 transparente, que permite ver el interior de la maleta 10, aunque la tapa 14 y el cuerpo 12 de la maleta se hallen entre sí en un estado de cierre.

La Figura 10 muestra un ejemplo de realización de una maleta 10 con una tapa 14 transparente, en cuya superficie interior sobresalen de manera elevada unos montantes 88 de posicionamiento, que pueden estar rodeados por un borde periférico abierto por arriba de la caja 80 de clasificación respectiva. De este modo, una caja 80 de clasificación puede estar alojada en el lado inferior en las depresiones 24 de alojamiento y limitarse en el lado superior mediante los montantes 88 de posicionamiento, para así fijarla con juego tanto en el lado superior como en el lado inferior. Mediante los montantes 88 de posicionamiento puede evitarse que se salgan de las cajas 80 de clasificación abiertas por arriba bienes cargados de pequeño volumen (por ejemplo, arandelas). En el ejemplo mostrado, la caja 80 de clasificación tiene algo más del doble de área que cada uno de los dos montantes 88 de posicionamiento rodeados por la misma. Sin embargo, una caja 80 de clasificación de otro tamaño también puede rodear sólo un montante 88 de posicionamiento o más de dos montantes 88 de posicionamiento.

De manera complementaria, cabe señalar que “que presenta” no excluye otros elementos o etapas y “una” o “un” no excluye una pluralidad. Además, cabe señalar que las características o etapas descritas con referencia a uno de los ejemplos de realización anteriores también pueden utilizarse en combinación con otras características o etapas de otros ejemplos de realización descritos anteriormente. Los símbolos de referencia en las reivindicaciones no deben considerarse como una restricción.

REIVINDICACIONES

1. Maleta (10) para transportar bienes que se han de transportar, que presenta:

un cuerpo (12) de la maleta;

una tapa (14) que está unida o que puede unirse al cuerpo (12) de la maleta;

5 estructuras (30, 32, 34, 36, 38, 40, 44) de acoplamiento en el cuerpo (12) de la maleta y/o en la tapa (14);

en donde, en un estado de cierre, está formado entre el cuerpo (12) de la maleta y la tapa (14) un espacio de alojamiento para alojar bienes que se han de transportar de manera inaccesible desde el exterior;

en donde, en un estado de apertura, el espacio de alojamiento es accesible desde el exterior;

10 en donde las estructuras (30, 32, 34, 36, 38, 40, 44) de acoplamiento están configuradas de manera que la maleta (10) y otra maleta (10') que presente estructuras (30, 32, 34, 36, 38, 40, 44) de acoplamiento del mismo tipo, selectivamente, pueden, mediante las estructuras (30, 32, 34, 36, 38, 40, 44) de acoplamiento de ambas maletas:

apilarse una sobre otra aseguradas contra un desplazamiento y de manera que puedan retirarse en dirección vertical; o

acoplarse entre sí una sobre otra de manera que no puedan retirarse en dirección vertical;

15 en donde las estructuras (30, 32, 34, 36, 38, 40, 44) de acoplamiento están configuradas de manera que la maleta (10) y la otra maleta (10'), selectivamente, pueden, mediante las estructuras (30, 32, 34, 36, 38, 40, 44) de acoplamiento, en el estado en el que están acopladas entre sí una sobre otra de manera que no pueden retirarse en dirección vertical,

desplazarse una en relación con otra; o,

20 mediante un accionamiento de las estructuras (30, 32, 34, 36, 38, 40, 44) de acoplamiento, asegurarse una en relación con otra contra un desplazamiento.

2. Maleta (10) según la reivindicación 1, que presenta al menos una de las siguientes características:

25 en donde una parte de las estructuras (30, 32, 34, 36, 38, 40, 44) de acoplamiento contribuye tanto al apilamiento que permite una retirada vertical asegurado contra el desplazamiento como al acoplamiento mutuo que no permite una retirada vertical;

en donde una dirección de acoplamiento, a lo largo de la cual la maleta (10) y la otra maleta (10') han de disponerse una sobre otra para el acoplamiento, y una dirección de apilamiento, a lo largo de la cual la maleta (10) y la otra maleta (10') han de disponerse una sobre otra para el apilamiento, son idénticas;

30 en donde una parte de las estructuras (30, 32, 34, 36, 38, 40, 44) de acoplamiento que, en el estado mutuamente acoplado y superpuesto que no permite la retirada vertical, contribuye al aseguramiento contra el desplazamiento está configurada y es accionable independientemente de otra parte de las estructuras (30, 32, 34, 36, 38, 40, 44) de acoplamiento que contribuye tanto al apilamiento asegurado contra el desplazamiento que permite la retirada vertical como al acoplamiento mutuo que no permite la retirada vertical;

35 en donde una parte de las estructuras (30, 32, 34, 36, 38, 40, 44) de acoplamiento con la que la maleta (10) y la otra maleta (10') pueden asegurarse una en relación con otra contra el desplazamiento, en el estado en el que están acopladas entre sí una sobre otra de manera que no pueden retirarse en dirección vertical, está configurada en forma de unas ranuras (44) de alojamiento y unas correderas (40) de retención que cooperan con las mismas, pudiendo las correderas (40) de retención previstas en particular en el cuerpo (12) de una de las maletas (10) insertarse en las ranuras (44) de alojamiento previstas en particular en el cuerpo (12) de la otra maleta (10');

40 en donde al menos una parte de las estructuras (30, 32, 34, 36, 38, 40, 44) de acoplamiento están previstas en unas superficies laterales del cuerpo (12) de la maleta;

en donde las estructuras (30, 32, 34, 36, 38, 40, 44) de acoplamiento están previstas exclusivamente en el cuerpo (12) de la maleta;

45 en donde la maleta (10) está configurada para que, selectivamente, pueda apilarse o acoplarse de manera selectiva con una maleta (10') del mismo tipo con una profundidad igual o diferente;

en donde el cuerpo (12) de la maleta está configurado de manera que puede retirarse de la tapa (14) para, en el estado retirado, poder emplearse como cajón;

en donde al menos una parte de la tapa (14) es transparente;

en donde, en un lado interior de la tapa (14), está colocado un soporte (68) para documentos.

3. Maleta (10) según la reivindicación 1 o 2, en donde una parte de las estructuras (30, 32, 34, 36, 38, 40, 44) de acoplamiento con la que la maleta (10) y la otra maleta (10') pueden apilarse una sobre otra con posibilidad de retirada vertical y de manera asegurada contra el desplazamiento está configurada en forma de unos talones (30) de retención en unas zonas exteriores superiores de los bordes del cuerpo (12) de la maleta, así como en forma de unas patas (34) de retención con unas ranuras (36) de alojamiento inferiores, que en el estado apilado cooperan con los talones (30) de retención, en unas zonas exteriores inferiores de los bordes del cuerpo (12) de la maleta.
- 5 4. Maleta (10) según una de las reivindicaciones 1 a 3, en donde una parte de las estructuras (30, 32, 34, 36, 38, 40, 44) de acoplamiento con la que la maleta (10) y la otra maleta (10') pueden acoplarse entre sí una sobre otra sin posibilidad de retirada vertical está configurada en forma de unos carriles (30, 32) de guía en unas zonas exteriores superiores de los bordes del cuerpo (12) de la maleta, así como en forma de unos picos (38) de acoplamiento inferiores, que en el estado acoplado cooperan con los carriles (30, 32) de guía, en unas zonas exteriores inferiores de los bordes del cuerpo (12) de la maleta.
- 10 5. Maleta (10) según las reivindicaciones 3 y 4, que presenta al menos una de las siguientes características:
 - 15 en donde los talones (30) de retención forman parte de los carriles (30, 32) de guía;
 - en donde los picos (38) de acoplamiento forman parte de las patas (34) de retención.
6. Maleta (10) según una de las reivindicaciones 3 a 5, en donde las patas (34) de retención se extienden verticalmente hacia abajo más allá de una superficie de fondo del cuerpo (12) de la maleta, de manera que la maleta (10) puede depositarse con las patas (34) de retención sobre una superficie subyacente.
- 20 7. Maleta (10) según una de las reivindicaciones 1 a 6, que además presenta un asa (54) en una superficie lateral del cuerpo (12) de la maleta, asa (54) que puede bascularse entre un estado abatido contra la superficie lateral del cuerpo (12) de la maleta y un estado levantado de la superficie lateral.
8. Maleta (10) según la reivindicación 7, en donde el asa (54) presenta un componente duro (56) para estabilizar y un componente blando (58) para el contacto con la maleta (10) por parte de un usuario al llevar la maleta (10).
- 25 9. Maleta (10) según una de las reivindicaciones 1 a 8, que presenta una bisagra (16) que une entre sí el cuerpo (12) de la maleta y la tapa (14) de manera basculante y está configurada para que la maleta (10) pueda doblarse y desdoblarse entre el estado de cierre y el estado de apertura.
10. Maleta (10) según las reivindicaciones 6 y 9, en donde las patas (34) de retención y la bisagra (16) están configuradas de manera que la bisagra (16) está separada sin contacto con relación a la superficie subyacente cuando la maleta (10) descansa mediante las patas (34) de retención en la superficie subyacente.
- 30 11. Maleta (10) según una de las reivindicaciones 1 a 10, en donde en un lado interior del cuerpo (12) de la maleta y/o de la tapa (14) están formadas unas estructuras (18, 20, 22) de alojamiento para alojar al menos un recipiente (80) de alojamiento.
12. Maleta (10) según la reivindicación 11, que presenta el al menos un recipiente (80) de alojamiento, que está alojado o puede alojarse en el lado interior.
- 35 13. Maleta (10) según la reivindicación 12, que presenta al menos una de las siguientes características:
 - en donde las estructuras (18, 20, 22) de alojamiento y unas estructuras exteriores (82) correspondientes del recipiente (80) de alojamiento están adaptadas unas a otras de tal manera que se posibilita alojar el al menos un recipiente (80) de alojamiento en la superficie interior sólo en una orientación predefinida y se imposibilita alojarlo en otras orientaciones;
 - 40 en donde las estructuras (18, 20, 22) de alojamiento y unas estructuras exteriores (82) correspondientes del recipiente (80) de alojamiento están adaptadas unas a otras de tal manera que se posibilita alojar el al menos un recipiente (80) de alojamiento en la superficie interior en distintas posiciones seleccionables por el usuario;
 - en donde las estructuras (18, 20, 22) de alojamiento y el recipiente (80) de alojamiento están adaptados entre sí de tal manera que la tapa (14), en el estado de cierre, hace imposible que se salgan del recipiente (80) de alojamiento los bienes transportados.
- 45 14. Disposición (99), que presenta
 - una maleta (10) según una de las reivindicaciones 1 a 13;
 - un cuerpo adicional (10'), que presenta estructuras (30, 32, 34, 36, 38, 40, 44) de acoplamiento;

en donde la maleta (10) y el cuerpo adicional (10') están configurados de tal manera que las estructuras (30, 32, 34, 36, 38, 40, 44) de acoplamiento de la maleta (10) y las estructuras (30, 32, 34, 36, 38, 40, 44) de acoplamiento del cuerpo adicional (10') pueden ponerse en unión funcional unas con otras de tal forma que la maleta (10) y el cuerpo adicional (10'), selectivamente:

- 5 pueden apilarse asegurados contra un desplazamiento y de manera que puedan retirarse en dirección vertical; o
pueden acoplarse entre sí de manera que no puedan retirarse en dirección vertical;
presentando la disposición (99) en particular al menos una de las siguientes características:

en donde el cuerpo adicional (10') es una maleta adicional según una de las reivindicaciones 1 a 13 o una caja de almacenamiento;

- 10 en donde el cuerpo adicional (10') presenta una profundidad distinta a la de la maleta (10).

15. Procedimiento para manejar una maleta (10) para transportar bienes que se han de transportar, presentando el procedimiento:

- 15 manejar un cuerpo (12) de la maleta y una tapa (14) que está unida o puede unirse al cuerpo (12) de la maleta, para pasar la maleta (10) de un estado de cierre, en el que entre el cuerpo (12) de la maleta y la tapa (14) está formado un espacio de alojamiento para alojar bienes que se han de transportar de manera inaccesible desde el exterior, a un estado de apertura, en el que el espacio de alojamiento es accesible desde el exterior, y viceversa;

- 20 manejar estructuras (30, 32, 34, 36, 38, 40, 44) de acoplamiento previstas en el cuerpo (12) de la maleta y/o en la tapa (14) para, mediante las estructuras (30, 32, 34, 36, 38, 40, 44) de acoplamiento de ambas maletas, selectivamente, apilar una sobre otra la maleta (10) y otra maleta (10') que presente estructuras (30, 32, 34, 36, 38, 40, 44) de acoplamiento del mismo tipo de manera que estén aseguradas contra el desplazamiento y que puedan retirarse en dirección vertical o acoplarlas entre sí de manera que no puedan retirarse en dirección vertical;

estando las estructuras (30, 32, 34, 36, 38, 40, 44) de acoplamiento configuradas de manera que la maleta (10) y la otra maleta (10'), mediante las estructuras (30, 32, 34, 36, 38, 40, 44) de acoplamiento, en el estado en el que están acopladas entre sí y que no permite la retirada vertical, pueden, selectivamente,

- 25 desplazarse una en relación con otra; o,
mediante un accionamiento de las estructuras (30, 32, 34, 36, 38, 40, 44) de acoplamiento, asegurarse contra el desplazamiento una en relación con otra.

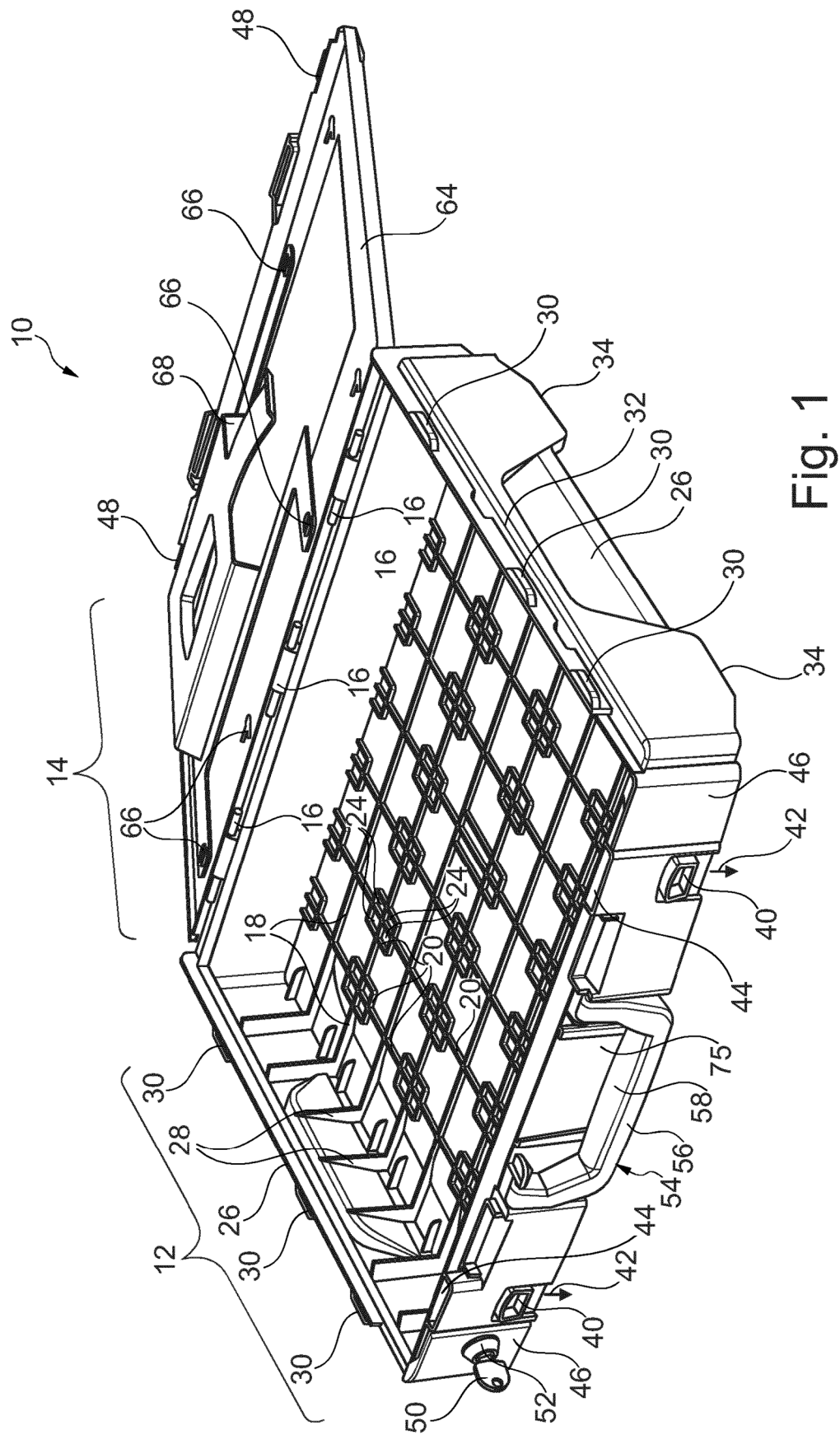


Fig. 1

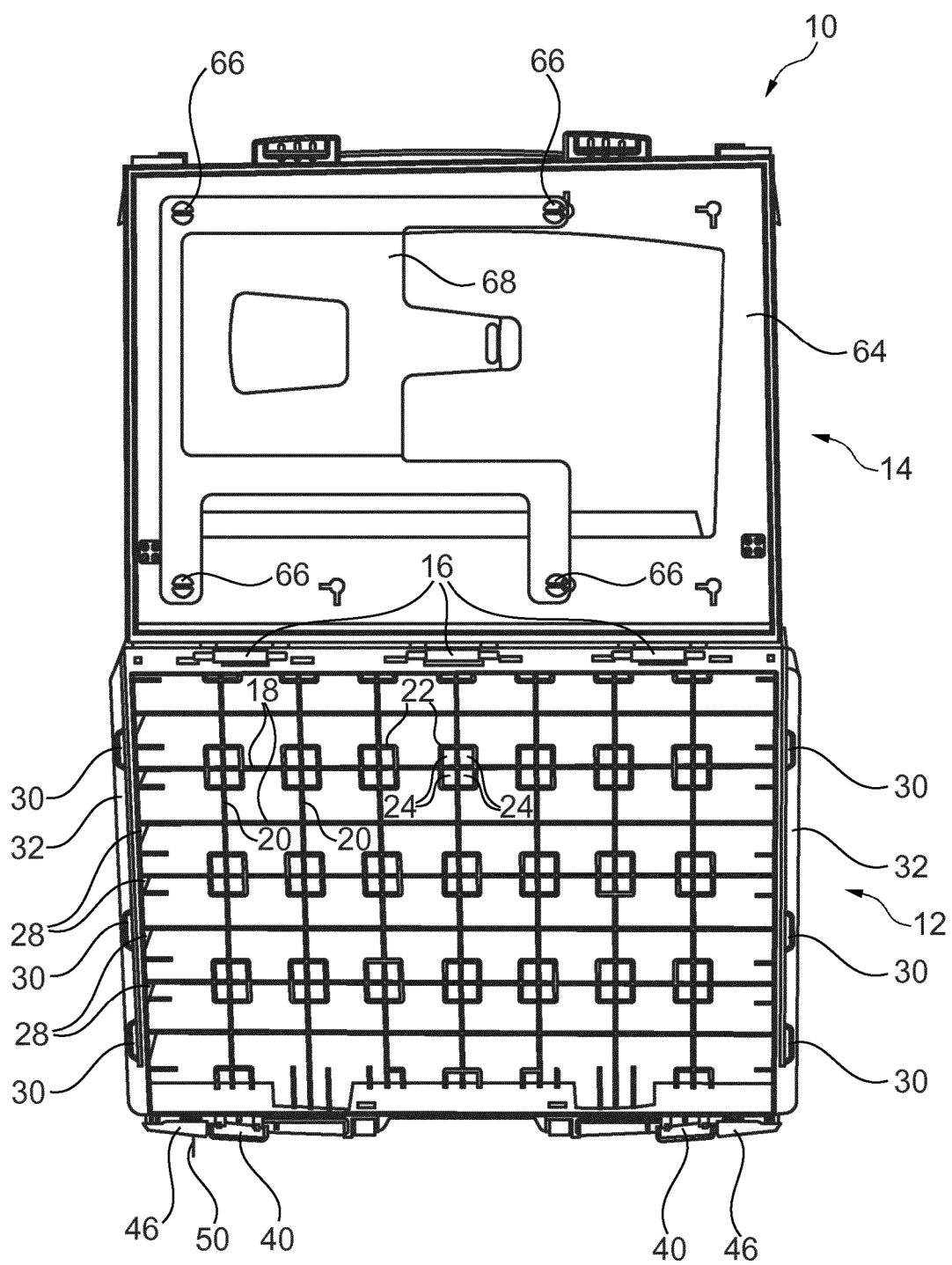


Fig. 2

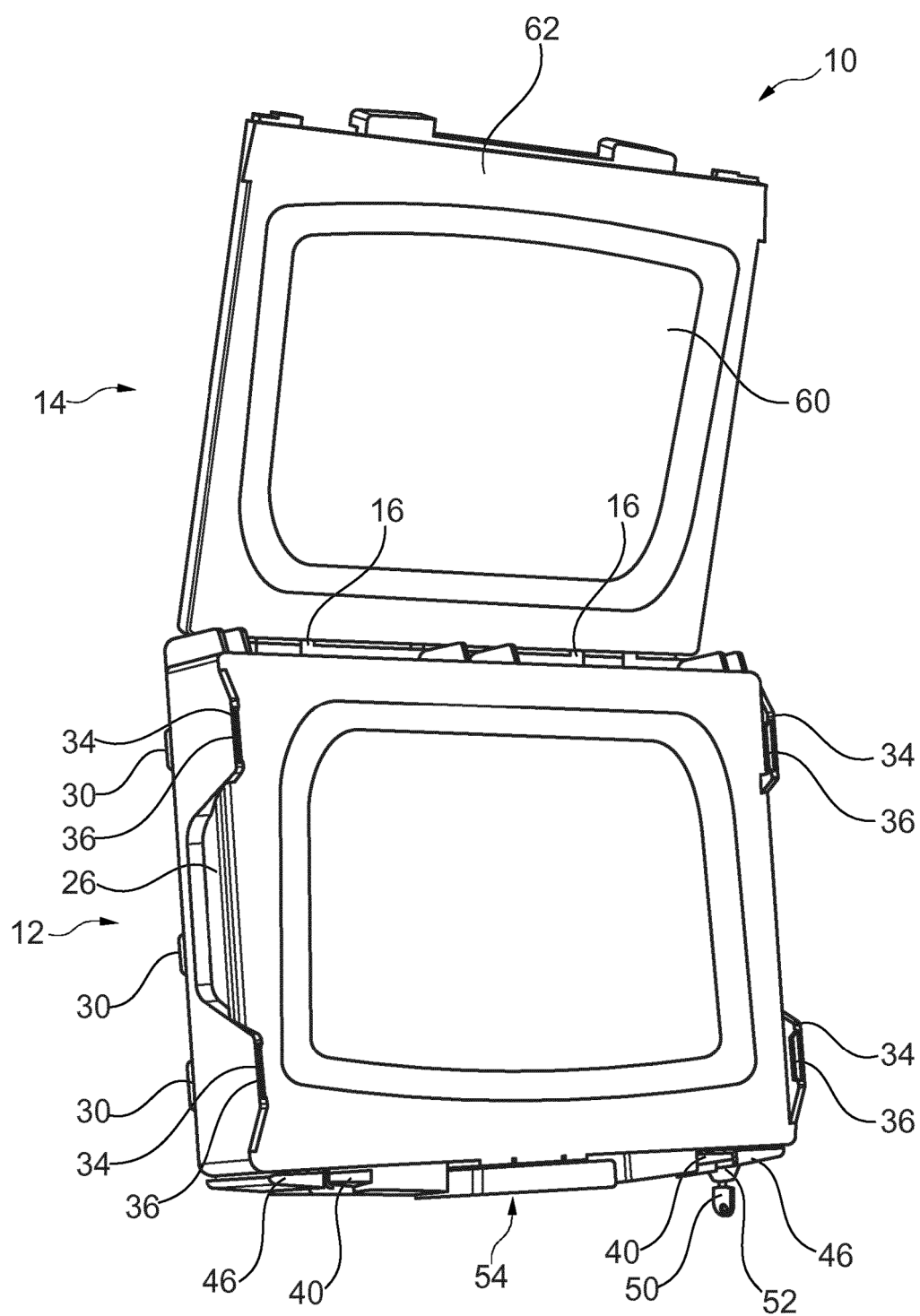


Fig. 3

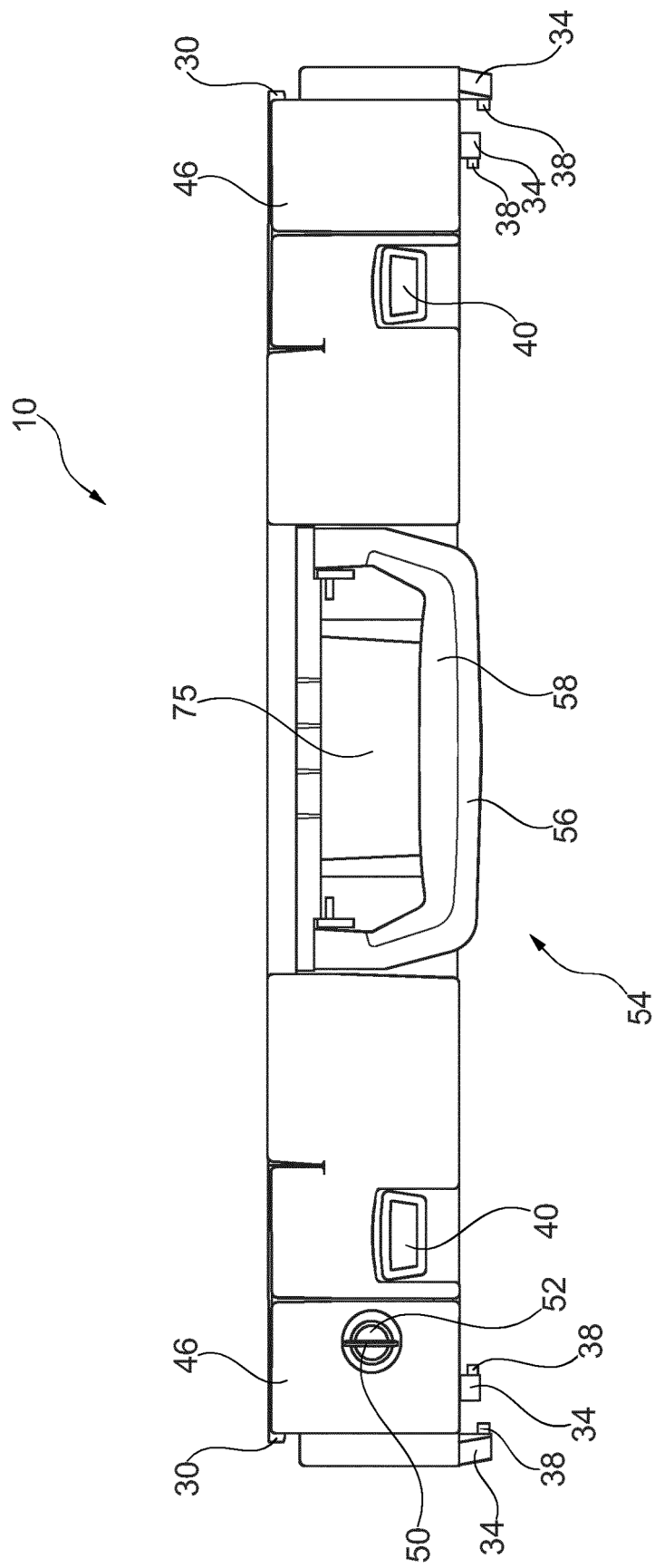


Fig. 4

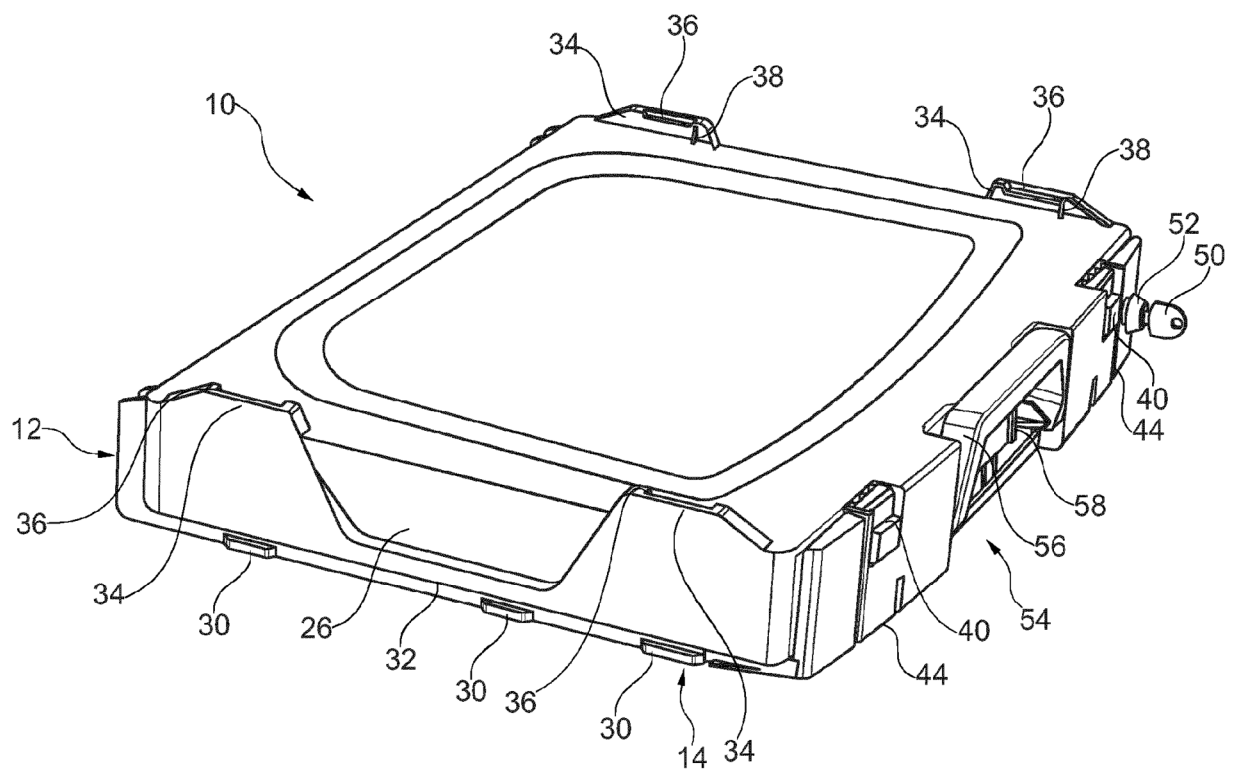


Fig. 5

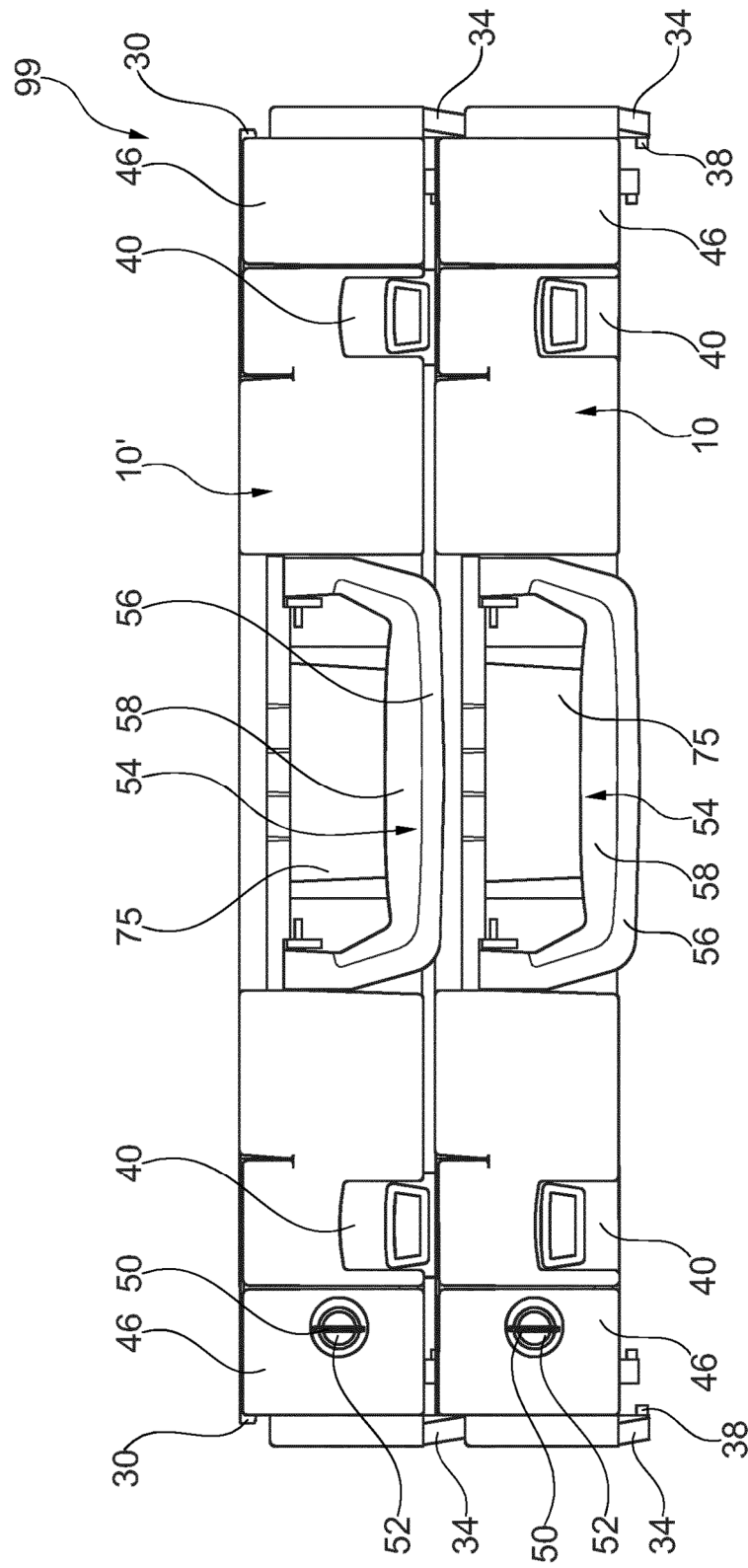


Fig. 6

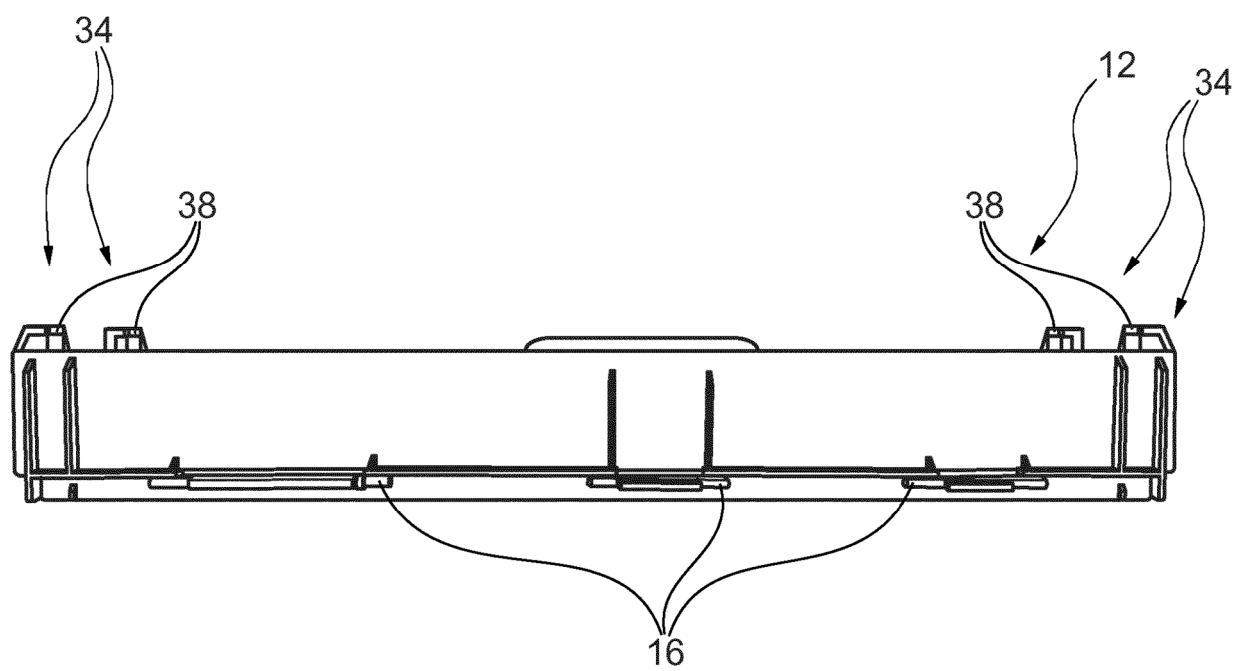


Fig. 7

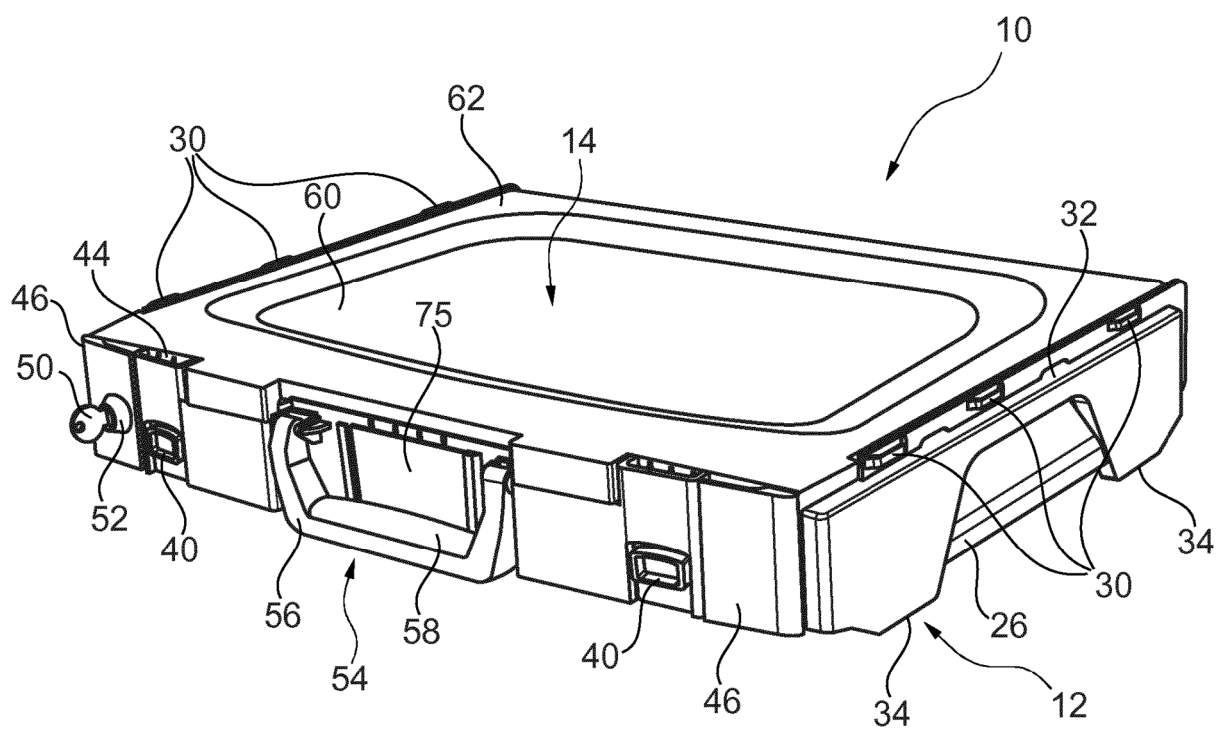


Fig. 8

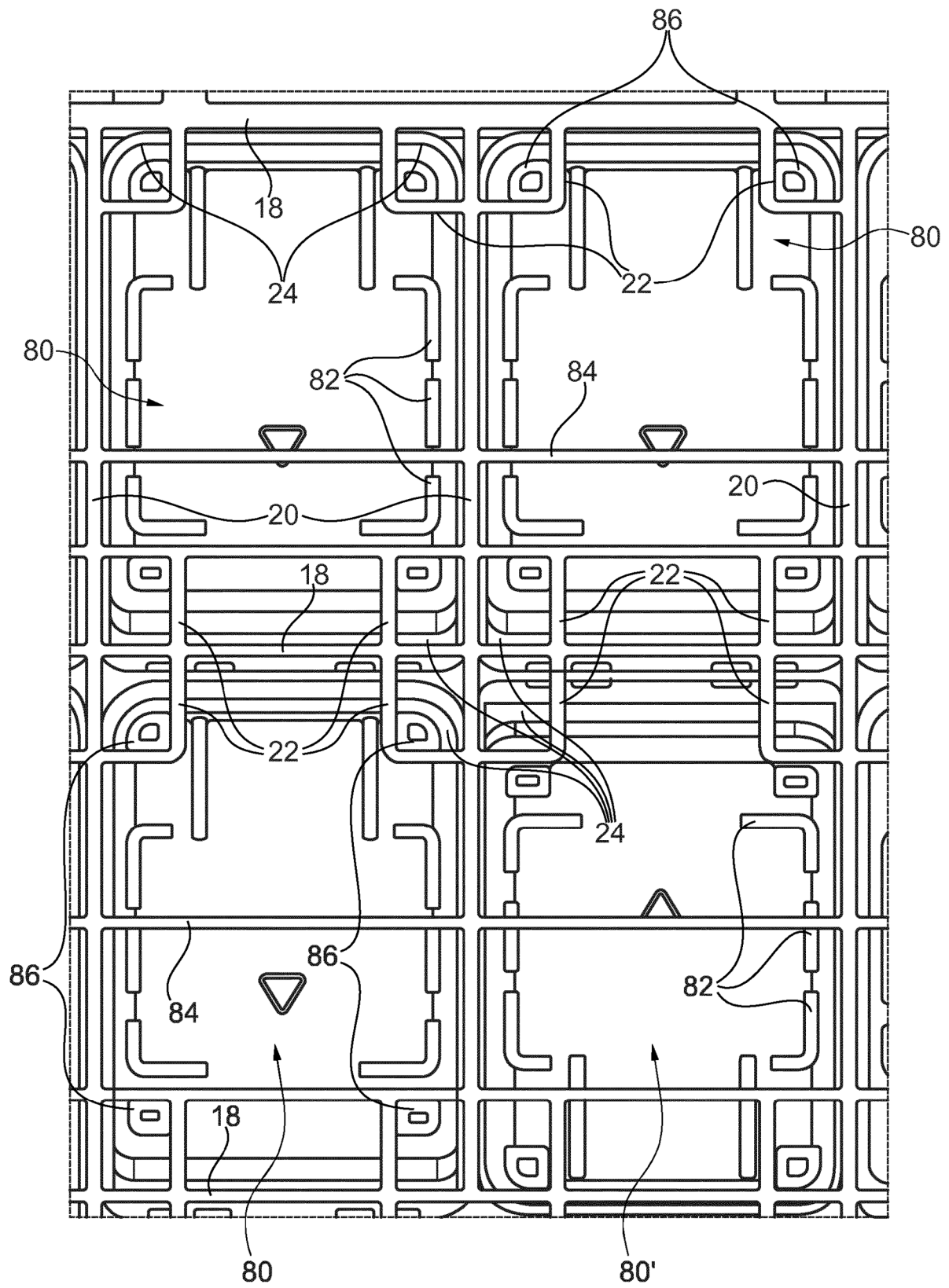


Fig. 9

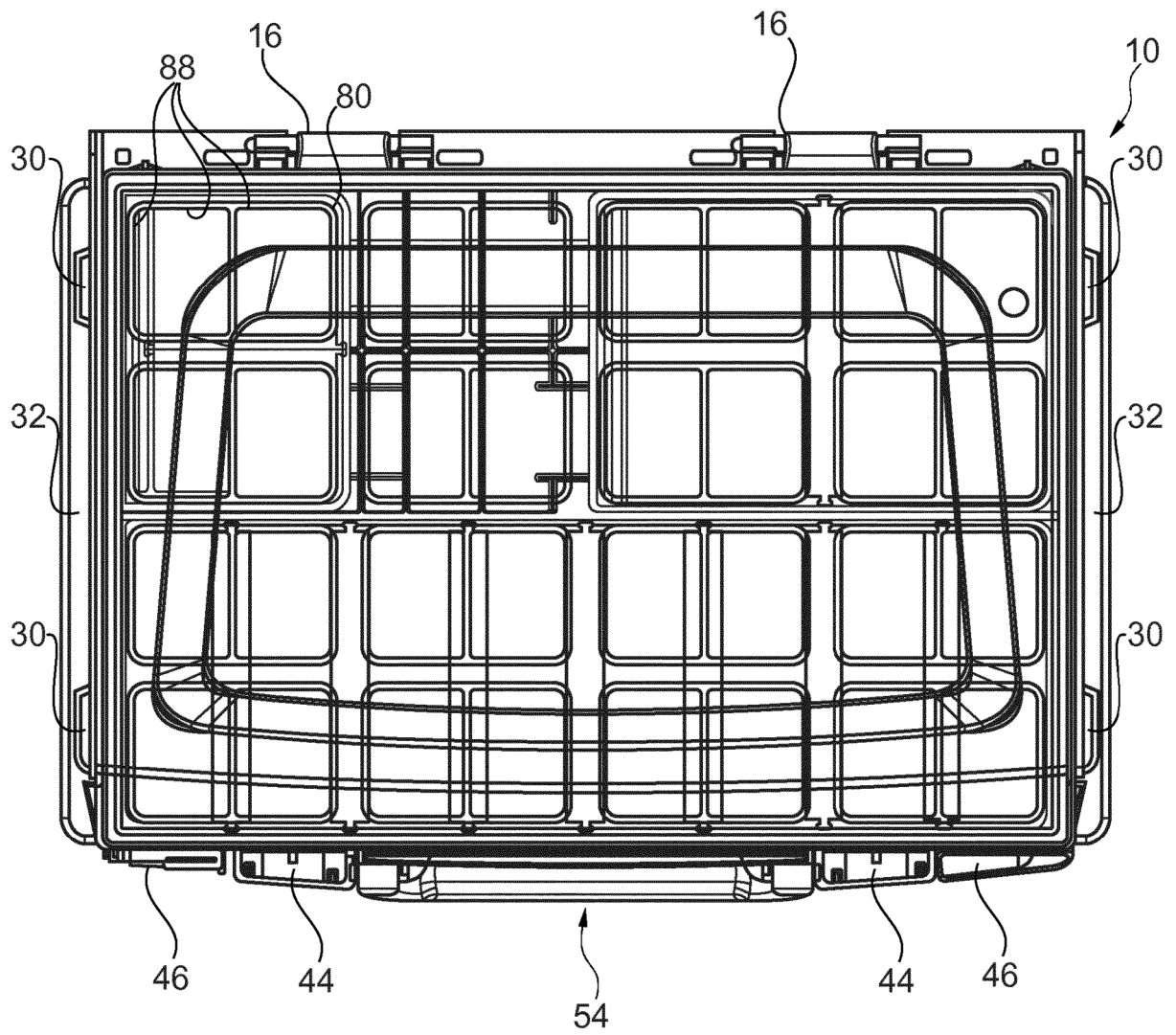


Fig. 10