



Europäisches Patentamt  
 European Patent Office  
 Office européen des brevets



Numéro de publication: **0 425 390 A1**

**DEMANDE DE BREVET EUROPEEN**

Numéro de dépôt: **90403035.0**

Int. Cl.<sup>5</sup>: **A45C 5/14**

Date de dépôt: **26.10.90**

Priorité: **27.10.89 FR 8914168**

Demander: **SAMSONITE CORPORATION**  
**11200 East-Forty-Fifth Avenue**  
**Denver, Colorado 80239(US)**

Date de publication de la demande:  
**02.05.91 Bulletin 91/18**

Inventeur: **Van Hooreweder, Godwin**  
**Beukendreef 1**  
**B-8320 Brugge(BE)**

Etats contractants désignés:  
**AT BE CH DE DK ES FR GB IT LI LU NL SE**

Mandataire: **Moncheny, Michel et al**  
**c/o Cabinet Lavoix 2 Place d'Estienne**  
**d'Orves**  
**F-75441 Paris Cedex 09(FR)**

**Bagage muni d'éléments de roulement et d'un dispositif de freinage.**

Ce bagage muni d'éléments de roulement (12, 14) et d'une poignée de traction (16), comprend de plus des moyens pour neutraliser sélectivement au moins certains des éléments de roulement lorsqu'on souhaite empêcher un mouvement de roulement incontrôlé. Ces moyens peuvent comprendre une béquille qui est rétractée lorsque l'utilisateur tire sur la poignée de traction (16).

Application, notamment, aux bagages à quatre éléments de roulement.

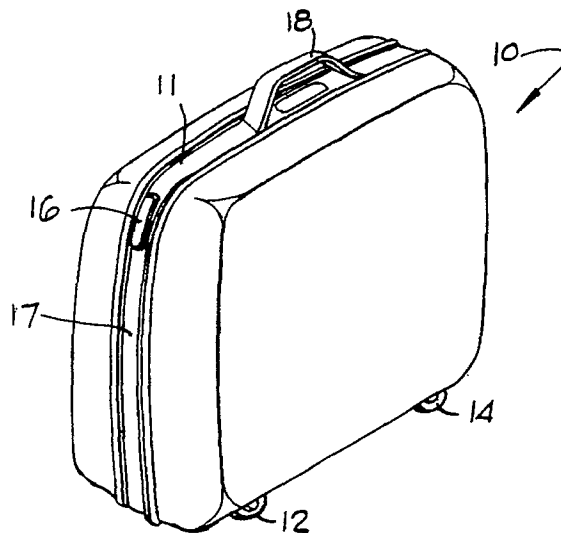


FIG. 1

**EP 0 425 390 A1**

La présente invention concerne les bagages munis de roues.

On connaît deux systèmes principaux de roulement pour de tels bagages ou valises. Dans un premier système, il est prévu deux roues disposées à une extrémité du fond du bagage et une poignée est articulée au voisinage du coin opposé du bagage, pour le soulever, le tirer et le guider sur ses deux roues. Dans le second système, il est prévu quatre roues disposées deux à deux à chaque extrémité de la valise. Dans ce dernier système, une courroie et une poignée sont utilisées pour faire rouler la valise sur ses quatre roues.

Un problème qui se pose avec les bagages munis de quatre roues résulte du fait que ces roues sont libres, c'est-à-dire qu'elles permettent aux bagages de rouler librement sur le sol. Il en résulte qu'une valise à quatre roues peut rouler librement sur une rampe ou un convoyeur incliné. Selon la pente du convoyeur ou de la rampe et la distance parcourue, la valise peut atteindre des vitesses relativement importantes risquant ainsi de provoquer des dommages sur la valise elle-même, son contenu ou sur d'autres objets et mêmes des personnes, lors d'un choc.

Le but de cette invention est par conséquent de perfectionner de tels bagages munis d'éléments de roulement, de façon à pouvoir les freiner et les empêcher de dévaler des pentes.

L'invention a ainsi pour objet un bagage muni d'éléments de roulement permettant à ce bagage de se déplacer sur une surface horizontale ou inclinée, comprenant des moyens de traction pour traîner ou pousser le bagage sur ses roues, au moins un organe de portage, ainsi que des moyens pour neutraliser sélectivement au moins certains desdits éléments de roulement lorsqu'on souhaite empêcher un mouvement de roulement incontrôlé, caractérisé en ce qu'il comprend des moyens pour amener les moyens de neutralisation en position active lorsque le bagage est soulevé indépendamment de l'organe de traction et pour les amener en position inactive lorsque l'organe de traction est utilisé pour déplacer le bagage.

Les moyens de neutralisation des roues comprennent de préférence une patte dont la dimension est telle que lorsque cette patte se trouve dans une première position, elle empêche les roues de venir en contact avec la surface sur laquelle repose le bagage, tandis que lorsque cette patte occupe une seconde position, les roues peuvent rouler sur le sol. Ainsi qu'on le verra dans le mode de réalisation préféré, les moyens de traction comprennent une courroie et des moyens pour emmagasiner sélectivement cette courroie sous forme d'une boucle. Les moyens de neutralisation des roues peuvent comprendre une biellette reliée à ces moyens d'emmagasinement de la courroie. La

biellette coopère avec la patte de façon telle que lorsqu'on exerce une traction sur la courroie, la biellette permet à la patte de se replier contre la paroi du bagage. Lorsque l'extrémité du bagage est soulevée du sol, par exemple en utilisant la poignée de portage, la patte est sollicitée élastiquement de façon à s'étendre au-delà des roues, empêchant ainsi ces dernières de venir en contact avec le sol jusqu'à ce que les moyens d'emmagasinement de la courroie soient à nouveau actionnés.

L'invention va être décrite plus en détail ci-dessous en se référant aux dessins annexés, donnés uniquement à titre d'exemples et sur lesquels :

La figure 1 est une vue en perspective d'un bagage à roues, muni d'un dispositif de freinage selon l'invention;

La figure 2 représente le coin inférieur avant du bagage de la figure 1, auquel est incorporé le dispositif de freinage;

La figure 3 est une vue éclatée de ce dispositif; Les figures 4A, 4B, 4C montrent trois positions de fonctionnement du dispositif de freinage;

La figure 5 est une vue analogue à celle de la figure 2 d'une variante;

Les figures 6A, 6B, 6C représentent schématiquement dans trois positions différentes le dispositif de la figure 5, vu à partir de l'extrémité avant du bagage.

Les figures 7 et 8 sont des vues partielles en perspective de deux autres variantes.

Les Fig. 9 et 10 sont des vues en élévation avec arrachement d'un mode de réalisation des moyens de commande, dans deux positions différentes; et

La Fig. 11 est une vue en coupe suivant la ligne 11 de la Fig. 9.

Le bagage ou la valise 10 comprend plusieurs éléments de roulement tels que des roues ou des galets. Une paire de roues avant 12 est disposée du côté de la valise 10 où se trouve également une poignée de traction 16. Une deuxième paire de roues 14 est disposée à la partie arrière de la valise 10, opposée à celle où se trouve ladite poignée 16.

La valise 10 comprend bien entendu une poignée 18 de portage de réalisation connue. Cette valise 10 comporte également une rainure périphérique 11 qui divise esthétiquement cette valise en deux parties plus petites, tout en délimitant une cavité dans laquelle peuvent être reçus la poignée 16 de traction, sa courroie déployable qui sera décrite plus en détail ci-dessous, ainsi que le dispositif de freinage selon l'invention. La valise peut également être divisée par cette rainure 11 en une demi-coquille constituant le fond et une demi-coquille constituant le couvercle, le couvercle étant articulé sur le fond au moyen de charnières 15. En général, les roues avant 12 sont montées de façon

à pouvoir pivoter autour d'un axe vertical. De la sorte, la valise 10 peut effectuer des virages lorsqu'elle est traînée par la poignée 16.

Dans le dispositif envisagé, une courroie 20 dont l'extrémité supérieure est reliée à la poignée 16, est emmagasinée sous forme d'une boucle dans un carter 17, également disposé dans la rainure périphérique 11.

La figure 2 représente le coin avant inférieur de la valise 10, une partie du carter 17 étant arrachée pour montrer une portion intermédiaire de la courroie de traction 20, qui passe autour d'une boucle mobile 22 constituant un organe de renvoi pour la courroie 20. La boucle 22 est reliée par un coulisseau 24, un ressort 26 et un câble 28 au mécanisme de freinage 30. Le câble 28 est de préférence du type à gaine pour lui permettre de se déplacer aisément dans la rainure 11, autour du coin avant inférieur de la valise 10. Le coulisseau 24 est guidé par un téton fixe 24<sup>a</sup>.

Le mécanisme de freinage 30 comprend une embase 32 qui est fixée par des vis ou des rivets dans la rainure 11. L'embase délimite deux lumières 34 dans lesquelles une tige (ou axe) 36 peut à la fois pivoter et se déplacer en translation. La tige 36 porte aussi l'extrémité supérieure d'une biellette de support 38 et une extrémité d'une navette 44 (figure 3).

L'embase supporte à rotation une deuxième tige ou axe 40 qui est elle-même fixée à une première extrémité d'une patte 42 formant béquille destinée à venir en contact avec le sol. Le câble 28 est fixé à la navette 44 qui peut se déplacer le long de l'embase 32 sur une courte distance sous l'effet du mouvement du câble 28 et des forces s'exerçant sur l'extrémité inférieure de la patte 42. La navette 44 porte à une extrémité la tige 36 et la biellette de support 38. La gaine du câble 28 est en appui, d'une part, contre une butée de gaine 29 fixée dans le fond de la rainure 11 et d'autre part, contre la patte 42 ou contre une autre butée de gaine.

A l'extrémité inférieure de la biellette 38 est prévu un petit ressort de torsion 48. Ce ressort exerce une certaine force qui tend à déplacer l'extrémité supérieure de la biellette 38 vers la droite, le long de la fente 34, en regardant les figures. La force exercée par ce ressort 48 peut être facilement vaincue par le mouvement de la navette 44 sous l'effet d'un déplacement vers le haut du coulisseau 24, transmis par le câble 28.

Le fonctionnement du dispositif de freinage 30 va être expliqué plus en détail en se référant aux figures 4A à 4C. La figure 4A montre le dispositif de freinage 30 dans ce qui peut être considéré comme sa position normale, la patte 42 étant en contact avec le sol, alors que les roues sont également en contact avec le sol. Dans cette position, la

patte 42 n'est sollicitée que par la force élastique exercée par le ressort de torsion 48. Cette patte n'a ainsi qu'un effet de freinage négligeable et la valise 10 peut se déplacer librement sur ses quatre roues. De légères inégalités à la surface du sol peuvent faire que la patte 42 tourne autour de la deuxième tige ou du deuxième axe 40. La tige 36 se déplace librement le long de la partie centrale 34a des surfaces de came constituées par les lumières 34. Cette partie lisse des lumières 34 n'empêche pas ce léger déplacement.

Par contre, lorsqu'un effet de freinage est souhaité, l'utilisateur soulève légèrement du sol la valise 10 au moyen de la poignée de portage 18. Ceci permet au ressort de torsion 48 d'amener la tige 36 dans sa position extrême vers la droite dans les lumières 34. Comme on le voit sur la figure 4b, ceci amène la tige 36 à passer dans une partie 34b de la surface de came des lumières 34 qui est orientée verticalement. Lorsque la valise 10 est reposée sur le sol, l'extrémité de la patte 42 est maintenue au-dessous de la surface inférieure des roues avant 12, les maintenant éloignées du sol et les neutralisant par conséquent. La tige 36 est verrouillée dans la partie d'extrémité 34b des lumières 34. Dans cette position du dispositif, la valise est empêchée de rouler sur le sol. De préférence, toutefois, l'agencement est tel que si l'utilisateur s'assied sur le bagage, la patte 42 cède élastiquement suffisamment pour que les roues viennent à nouveau reposer sur le sol et supportent le poids de l'utilisateur.

Lorsque l'utilisateur de la valise souhaite revenir à une position de libre roulement, par exemple pour pouvoir tirer la valise au moyen de la poignée 16, il lui suffit de tirer la courroie 20, en exerçant une traction sur la poignée 16. Ceci provoque le déplacement du coulisseau 24 vers le haut. Le câble 28 est actionné et la navette 44 est déplacée vers la gauche en regardant la figure 3. Ceci dégage la tige 36 de sa position verrouillée dans les lumières 34 et entraîne le retrait de la patte 42 qui est ainsi éloignée du sol et pénètre au moins en partie dans la rainure 11 (figure 4G). La valise 10 peut alors être utilisée comme si aucun mécanisme de freinage n'existait. Elle peut se déplacer librement sur ses roues avant 12 et arrière 14.

Lorsqu'on relâche la poignée de traction, le câble 28 n'est plus sous tension et la patte 42 peut revenir dans sa position représentée sur la figure 4A. Aucun effort de freinage n'est exercé dans cette position. Ce n'est que lorsque les roues 12 sont soulevées, par exemple au moyen de la poignée 18, que la patte 42 peut descendre suffisamment bas vers le sol pour permettre à la tige 36 portée par la biellette 38, de tomber dans la branche 34b de verrouillage des lumières 34. Par conséquent, la poignée de traction 16, qu'elle soit

constituée par une courroie simple ou par la courroie déployable selon le mode de réalisation représenté, peut être utilisée en liaison avec la poignée de portage 18 pour actionner le dispositif de freinage et l'amener en position active ou inactive.

Le mouvement de la navette 44 peut également être contrôlé, selon que le couvercle de la valise est ouvert ou fermé. Dans le mode de réalisation représenté, dans lequel le mécanisme de freinage est reçu dans la rainure périphérique 11, il est important que la patte 42 ne gêne pas avec l'ouverture de la valise. A cet effet, un plongeur 50 est prévu pour pouvoir se déplacer latéralement entre une première position dans laquelle il fait saillie sur une certaine distance à travers une ouverture 54 ménagée dans la paroi latérale de l'embase 32, et une seconde position dans laquelle il est à peu près de niveau avec l'ouverture 54. Un ressort 58 est prévu dans l'extrémité inférieure creuse du plongeur 50, pour solliciter ce plongeur vers sa première position. Un doigt 52 formant toucheau de came fait saillie latéralement à partir du côté du plongeur 50, ce doigt pouvant normalement entrer en contact avec une surface de came inclinée 46 délimitée par le bord d'un orifice ménagé dans la face inférieure de la navette 44. L'extrémité supérieure du plongeur 50 vient en contact avec la surface supérieure de la rainure 11 lorsque le couvercle est fermé. Cependant lorsque le couvercle est ouvert, le ressort 58 sollicite le plongeur 50 vers le haut au-delà de l'ouverture 54.

Normalement, l'extrémité supérieure du plongeur 50 est poussée vers le bas par la venue en contact avec un côté de la rainure 11, porté par le couvercle de valise. Ceci éloigne le doigt 52 de la surface de came inclinée 46 prévue sur la navette 44. Toutefois, lorsque le couvercle de la valise est ouvert par articulation autour des charnières 15, le plongeur se déplace vers le haut à travers l'orifice 54. Le doigt 52 peut se déplacer sous l'effet de l'action du ressort 58 et vient en contact avec la surface inclinée de la came 46 pour déplacer la navette 44 et son axe 36 vers l'avant dans les lumières 34. Ceci a pour effet de rétracter la patte 42 et de la ramener dans la rainure 11. De la sorte, la patte 42 est amenée dans une position telle qu'elle ne gêne pas l'ouverture de la valise 10, ce qui serait le cas si elle pouvait rester dans sa position déployée.

La figure 5 représente un dispositif de freinage simplifié analogue à celui décrit précédemment. Dans ce mécanisme, l'axe de rotation de la patte 42a est décalé de 90° par rapport à celui représenté dans le premier mode de réalisation. Les surfaces de came des lumières 34 sont remplacées par un simple franchissement de point mort de la patte 42a. Un ressort 48a maintient normalement la patte 42a dans une position située au-delà

de la position de point mort. Un câble 28a est fixé à l'extrémité libre d'un bras de levier 44a qui est fixé à l'axe d'articulation solidaire de la patte 42a et qui détermine donc la position de cette patte. Lorsqu'on tire sur la courroie, comme dans le premier mode de réalisation décrit, le mouvement de cette courroie est transmis par le câble 28a. Cependant, dans ce mode de réalisation, ce déplacement est transformé en une force de rotation qui provoque le basculement de la patte de freinage, à l'encontre de la force moins importante exercée par le ressort 48a.

La figure 6A représente le mécanisme dans la position pour laquelle sous l'effet du ressort 48a, la patte 42a est légèrement en contact avec le sol et ne provoque pratiquement pas de force de freinage. Sur la figure 6B, la force exercée par le ressort 48a amène la patte 42a dans sa position déployée, après que la valise ait été légèrement soulevée au moyen de la poignée de portage. Le poids de la valise 10 bloque effectivement la patte 42a dans sa position en contact avec le sol, au-delà de la position de point mort, neutralisant ainsi les roues 12 qui ne sont plus en contact avec le sol. En exerçant une traction sur la courroie, comme expliqué à propos du premier mode de réalisation, on provoque une traction sur le câble 28a et cet effort de traction est transformé par action sur le bras de levier 44a en une force de rotation supérieure à la force exercée par le ressort 48a. De la sorte, en soulevant au moins l'extrémité de la valise au moyen de la courroie de traction, la patte 42a peut tourner sous l'effet de la force exercée par le levier 44a. Ceci dégage complètement la patte 42a du sol comme représenté sur la figure 6C. La valise peut alors se déplacer librement sur ses quatre roues comme un bagage classique.

Comme dans le premier mode de réalisation décrit, celui de la figure 5 comprend également des moyens pour empêcher le mécanisme de freinage d'interférer avec l'ouverture du couvercle. A cet effet, l'axe de la charnière 15a reliant le couvercle au fond de la valise est disposé à peu près au niveau du point d'articulation de la patte 42a. Etant donné que cette dernière tourne autour d'un axe parallèle à l'axe des charnières de la valise, le couvercle vient simplement en contact avec la partie supérieure de la patte 42a lorsqu'il est en position d'ouverture. La force d'ouverture du couvercle est supérieure à la force exercée par le ressort 48a et provoque par conséquent le basculement de la patte pour l'éloigner du couvercle.

Dans la variante de la Fig. 7, le mécanisme de liaison et d'actionnement entre la poignée de traction et les moyens de freinage 150 sont disposés à l'intérieur du bagage, dans un boîtier 117. De plus, la sangle 120 comporte trois brins qui passent sur deux organes de renvoi, l'un non visible sur le

dessin, correspondant à l'organe 22, et l'autre désigné par la référence 122a. Cet organe 122a est, lui-aussi, sollicité par un ressort 127.

La variante représentée à la Fig. 8 correspond à une version simplifiée du mode de réalisation des Fig. 1 à 4. On y retrouve : une embase 201 délimitant deux lumières 202; une biellette 203 comportant deux doigts coaxiaux 204, venus de matière, reçus dans les lumières 202; et une patte 205 formant béquille articulée sur l'embase autour d'un axe 206 et sur la biellette 203 autour d'un axe 207. L'axe des doigts 204 et les axes 206, 207 sont parallèles. Un ressort à lame 208 sollicite la patte 205 vers sa position active, cette patte portant un patin 205<sup>a</sup>.

Le câble d'actionnement 209 est accroché sur la biellette 203, au voisinage de l'axe formé par les doigts 204.

Le fonctionnement du dispositif de freinage est analogue à celui décrit à propos du mode de réalisation des Fig. 1 à 4.

On a représenté aux Fig. 9 à 11 une variante des moyens de commande 210 qui permettent d'amener la patte de freinage en position escamotée lors de l'ouverture du couvercle, de tels moyens étant mis en oeuvre avec le mode de réalisation de la Fig. 8 des moyens de freinage.

Ces moyens sont disposés au voisinage du point d'accrochage entre la courroie de traction 211 et le câble d'actionnement 209. Le courroie 211 agit sur un coulisseau 212 logé dans un boîtier 213, ce boîtier recevant de plus deux leviers 214 et 215 montés rotatifs autour d'un même axe 214a.

Le levier 214 a une extrémité qui fait saillie dans le coulisseau 212 et sur laquelle est fixée l'extrémité du câble d'actionnement 209.

Le levier 215 comporte un rebord 216 qui peut venir en appui contre le levier 214 et une partie 217 qui fait saillie hors du boîtier 213 pour venir sur le trajet d'une partie du couvercle du bagage (non représenté). Un ressort 218 sollicite le levier 215 vers la position représentée sur la Fig. 10.

Le fonctionnement de ce mécanisme est le suivant : en position fermée du couvercle, le levier 215 occupe la position de la Fig. 10 et le levier 214 est soumis aux actions du câble 209 et de la courroie 211, permettant le fonctionnement normal du dispositif.

Lorsque le couvercle est ouvert, le levier 215 bascule vers sa position de la Fig. 9 sous l'action du ressort 218, et agit sur le levier 214 pour exercer une traction sur le câble 209 et amener la patte de freinage en position rétractée.

L'expression organe de traction doit être comprise comme désignant aussi un organe utilisé pour déplacer le bagage par poussée et la courroie 20 peut être remplacée par tout lien équivalent.

## Revendications

1. Bagage muni d'éléments de roulement (12, 14) permettant à ce bagage de se déplacer sur une surface horizontale ou inclinée, comprenant des moyens de traction (16) pour traîner ou pousser le bagage (10) sur ses roues, au moins un organe de portage (18), ainsi que des moyens (30), pour neutraliser sélectivement au moins certains (12) desdits éléments de roulement lorsqu'on souhaite empêcher un mouvement de roulement incontrôlé, caractérisé en ce qu'il comprend des moyens pour amener les moyens de neutralisation (30) en position active lorsque le bagage est soulevé indépendamment de l'organe de traction (16) et pour les amener en position inactive lorsque l'organe de traction (16) est utilisé pour déplacer le bagage.

2. Bagage suivant l'une quelconque des revendications 1 et 2, comprenant quatre éléments de roulement (12, 14), les moyens de neutralisation sélective étant adaptés pour neutraliser deux (12) des quatre éléments de roulement, caractérisé en ce que lesdits moyens de traction comprennent une poignée extensible (16) disposée à une extrémité du bagage, lesdits moyens de neutralisation des éléments de roulement étant agencés pour neutraliser les éléments de roulement (12) les plus proches de l'extrémité du bagage où se trouve la poignée de traction.

3. Bagage suivant l'une quelconque des revendications 1 et 2, caractérisé en ce que les moyens de neutralisation des roues comprennent une patte (42; 42a) dont la dimension est telle que lorsqu'elle occupe une première position, elle empêche les éléments de roulement de venir en contact avec la surface du sol, tandis que lorsqu'elle occupe une seconde position, elle autorise la venue en contact de ces éléments de roulement avec ladite surface.

4. Bagage suivant l'une quelconque des revendications 2 et 3, caractérisé en ce que les moyens de traction comprennent une courroie (20), des moyens (22-26) pour emmagasiner sélectivement cette courroie sous la forme d'au moins une boucle, les moyens de neutralisation comprenant une biellette (38) reliée aux moyens d'emmagasinage, cette biellette actionnant un organe de neutralisation (42) de telle sorte que le bagage puisse rouler librement lorsque les moyens d'emmagasinage sont utilisés pour déployer la courroie, tandis que ladite biellette actionne ledit moyen de neutralisation de façon à neutraliser les roues, lorsque le bagage est soulevé de la surface horizontale ou inclinée.

5. Bagage suivant l'une quelconque des revendications 1 à 4, caractérisé en qu'il comprend un carter (17) fixé sur une paroi latérale du bagage, une courroie de traction (20), au moins un organe de renvoi (22) coopérant avec une partie centrale de la

courroie de traction, au moins un ressort de rappel (26) sollicitant l'organe de renvoi (22) de façon à rétracter la courroie dans le carter lorsqu'aucun effort de traction n'est exercé sur la poignée de traction, un câble (28) relié à la courroie et à une biellette de support (38) à franchissement de point mort, une patte de freinage (42) destinée à entrer en contact avec le sol, cette patte étant articulée à l'une de ses extrémités sur le bagage, tandis que son autre extrémité est sollicitée vers le bas par un ressort (48) pour venir en contact avec la surface horizontale ou inclinée et pour empêcher au moins certains des éléments de roulement d'être en contact de roulement avec ladite surface, l'agencement étant tel que lorsque la courroie de traction est extraite à l'encontre de l'action du ressort de rappel (26), le câble (28) actionne la biellette de support (38) pour rétracter ladite autre extrémité de la patte (42), pour l'empêcher d'entrer en contact avec ladite surface.

6. Bagage suivant la revendication 5, caractérisé en ce que la biellette (38) est articulée à une extrémité sur la patte (42) et porte à son autre extrémité un axe (36) qui est reçu dans au moins une lumière (34) d'une pièce (32) fixée au bagage, cette lumière comportant une partie (34a) dans laquelle l'axe (36) peut se déplacer librement et une partie (34b) dans laquelle l'axe (36) peut être bloqué lorsque la patte (42) occupe sa position de neutralisation des éléments de roulement.

7. Bagage suivant la revendication 5, caractérisé en ce que le ressort (48) agit sur la biellette (38).

8. Bagage suivant la revendication 6, caractérisé en ce qu'une navette (44) est interposée entre le câble (28) et la biellette (38).

9. Bagage suivant l'une quelconque des revendications 1 à 4, caractérisé en ce que les moyens de neutralisation comprennent une patte (42a) articulée sur le bagage autour d'un axe sensiblement parallèle à l'axe des charnières (15a) du bagage, un ressort (48a) sollicitant la patte au-delà d'une position de point mort vers une position de neutralisation des éléments de roulement, cette patte (42a) pouvant être déplacée vers une position inactive, sous l'action des moyens de traction et par l'intermédiaire des moyens d'emmagasinage d'un câble (28a) et d'un levier (44a).

10. Bagage suivant l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce qu'une partie au moins des moyens de neutralisation et de leurs moyens d'actionnement est disposée à l'intérieur du bagage, dans un boîtier (117).

11. Bagage suivant l'une quelconque des revendications 1 à 10, caractérisé en ce qu'il comprend un couvercle articulé au voisinage desdits moyens de neutralisation sélective, des moyens (46, 50-58; 210) étant prévus pour actionner les moyens de neutralisation sélective de façon à empêcher toute

interférence entre ces moyens de neutralisation sélective et ledit couvercle du bagage lorsque ce couvercle se trouve en position ouverte.

12. Bagage suivant la revendication 11, caractérisé en ce que lesdits moyens comprennent un plongeur (50) agencé de façon à pouvoir se déplacer entre une première position dans laquelle il fait saillie à travers une ouverture (54) ménagée dans une paroi latérale de l'embase (32) et une seconde position dans laquelle il ne fait pas saillie hors de cette ouverture, un ressort (58) sollicitant ce plongeur vers sa première position et des moyens (46, 52) formant came, prévus respectivement sur le plongeur et sur la navette, pour amener la navette (44) en position de retrait de la patte (42) lorsque le plongeur se déplace vers sa première position.

13. Bagage suivant la revendication 10, caractérisé en ce que lesdits moyens d'actionnement (210) sont disposés au voisinage de la zone de liaison entre la courroie (211) et le câble d'actionnement (209).

14. Bagage suivant la revendication 13, caractérisé en ce que les moyens d'actionnement (210) comprennent un premier levier (214) sur lequel est fixée une extrémité du câble (209) et qui est monté rotatif autour d'un axe (214a), ce premier levier (214) pouvant être actionné dans un sens provoquant l'effacement de la patte de neutralisation, soit par un coulisseau (212) relié à la courroie (211), soit par un second levier (215), sous l'action d'un ressort (218), l'action du ressort (218) étant neutralisée lorsque le couvercle est en position fermée.

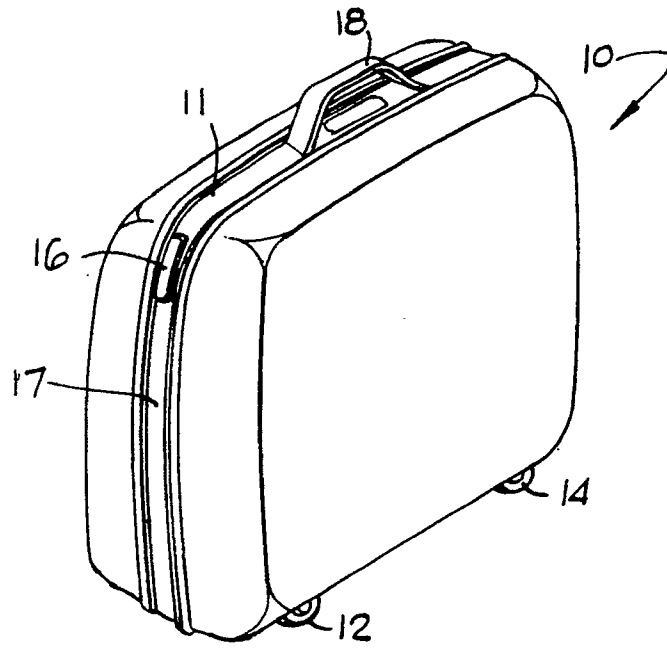


FIG. 1

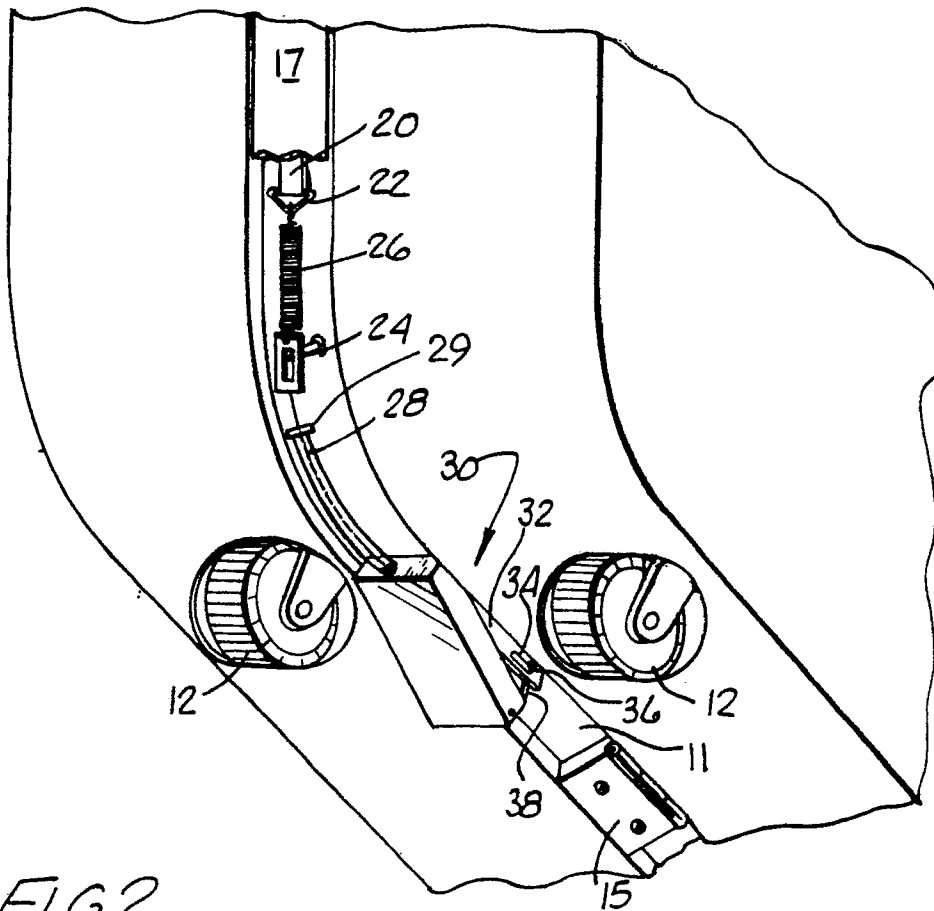


FIG. 2

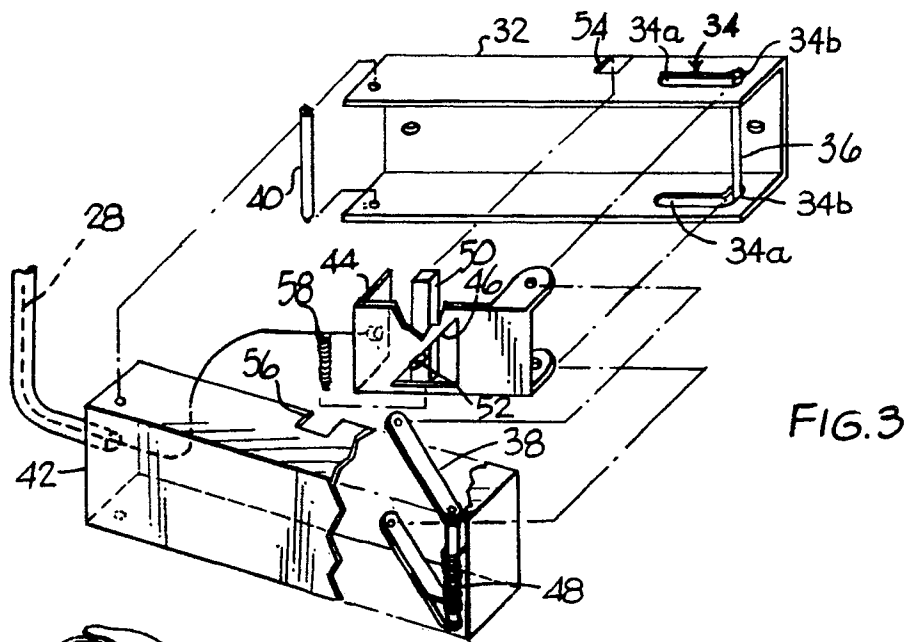


FIG. 3

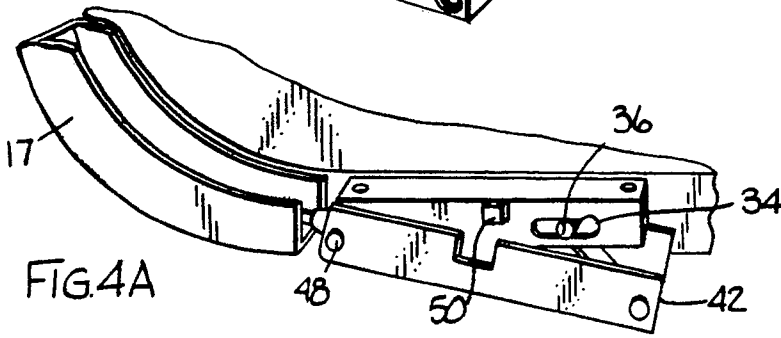


FIG. 4A

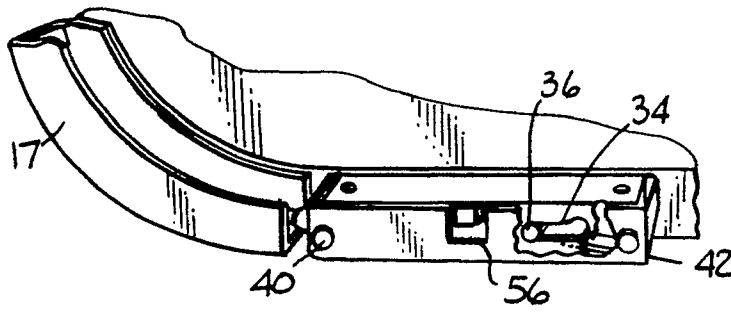


FIG. 4C

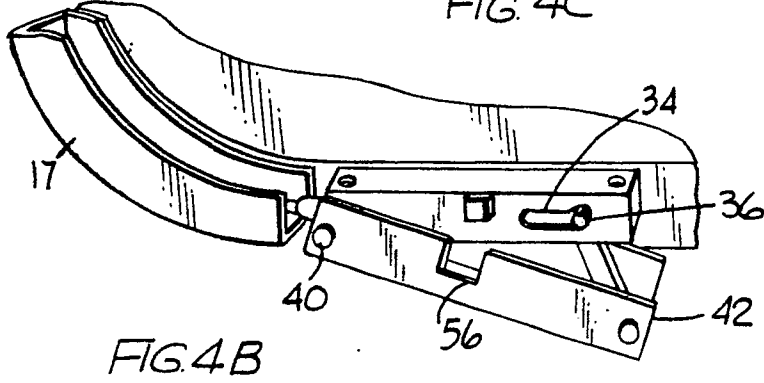


FIG. 4B



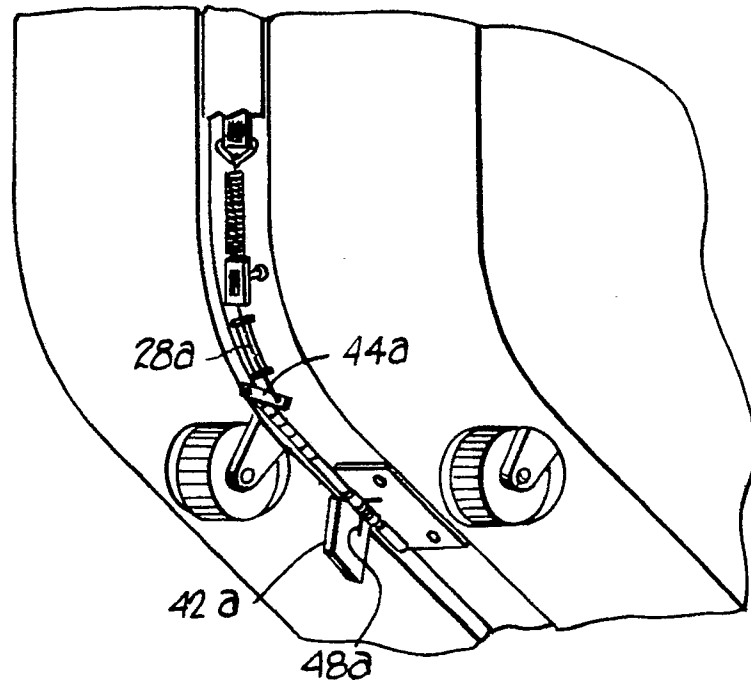
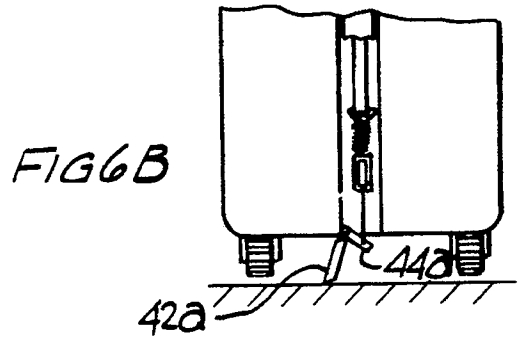
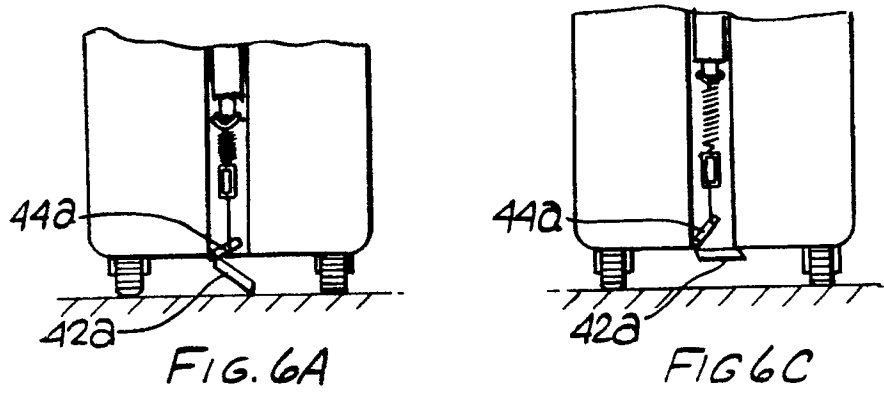


FIG. 5



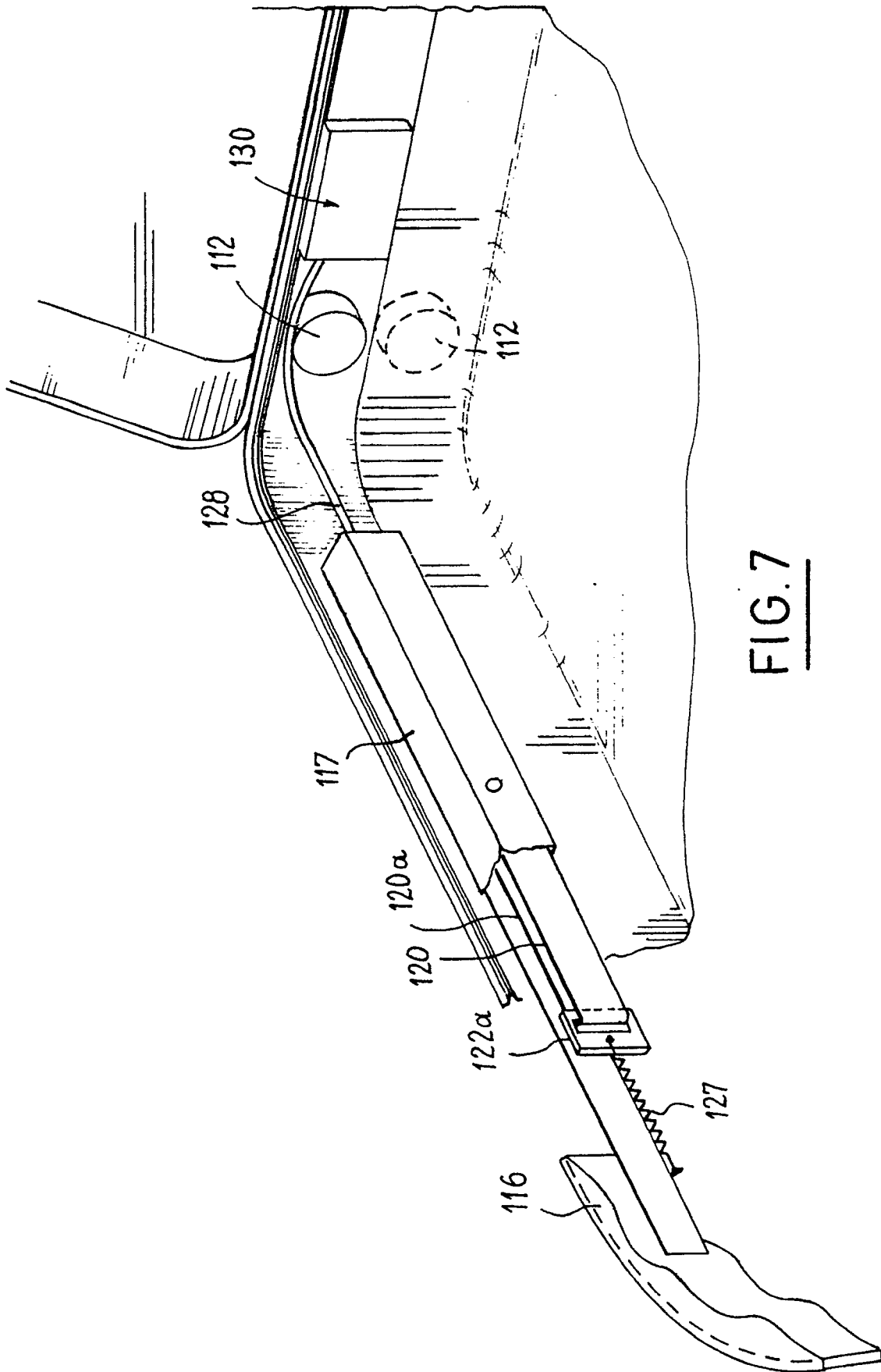


FIG.7

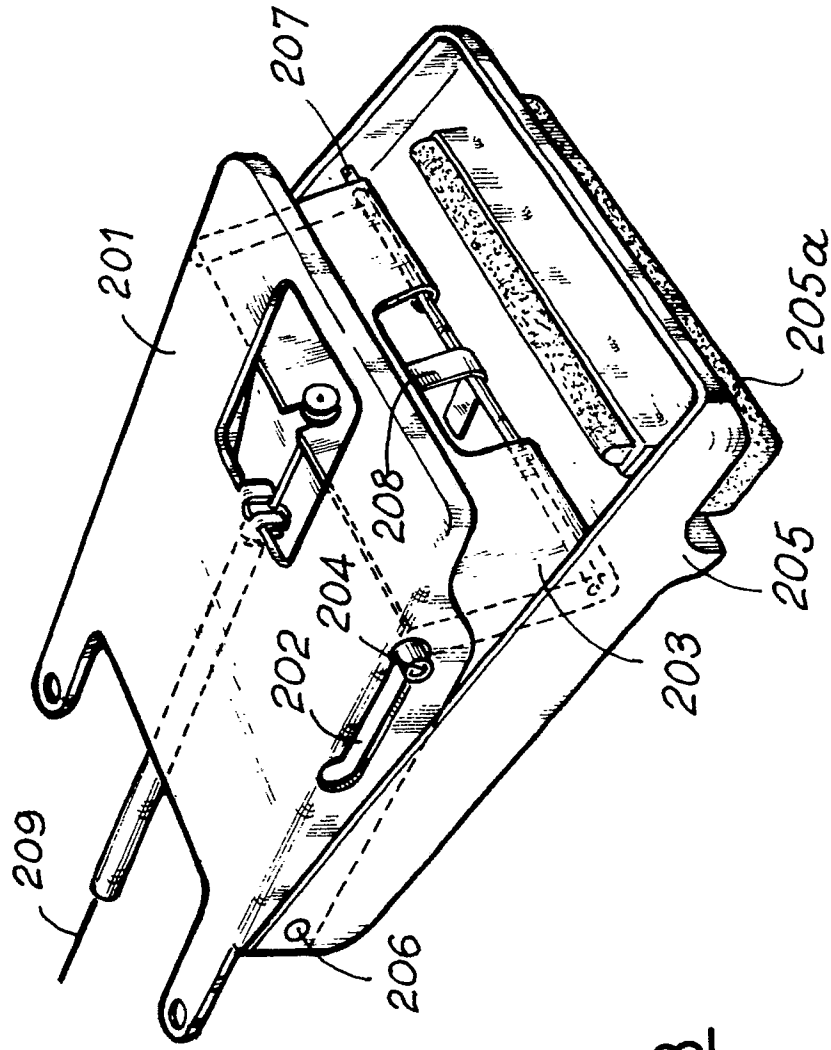


FIG. 8

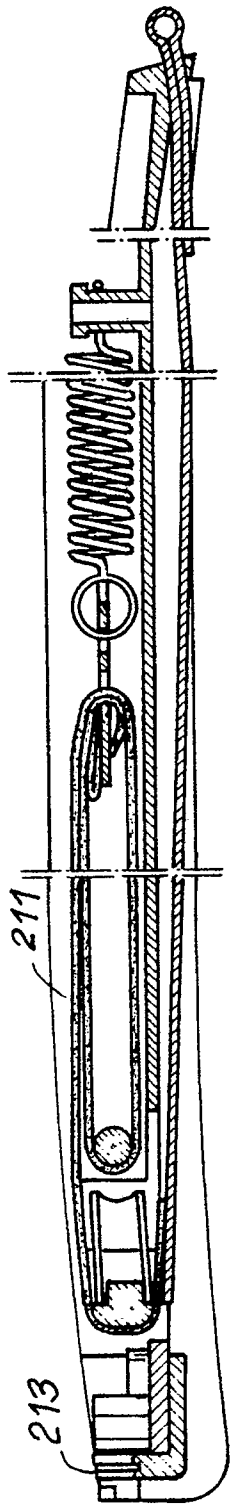


FIG.11

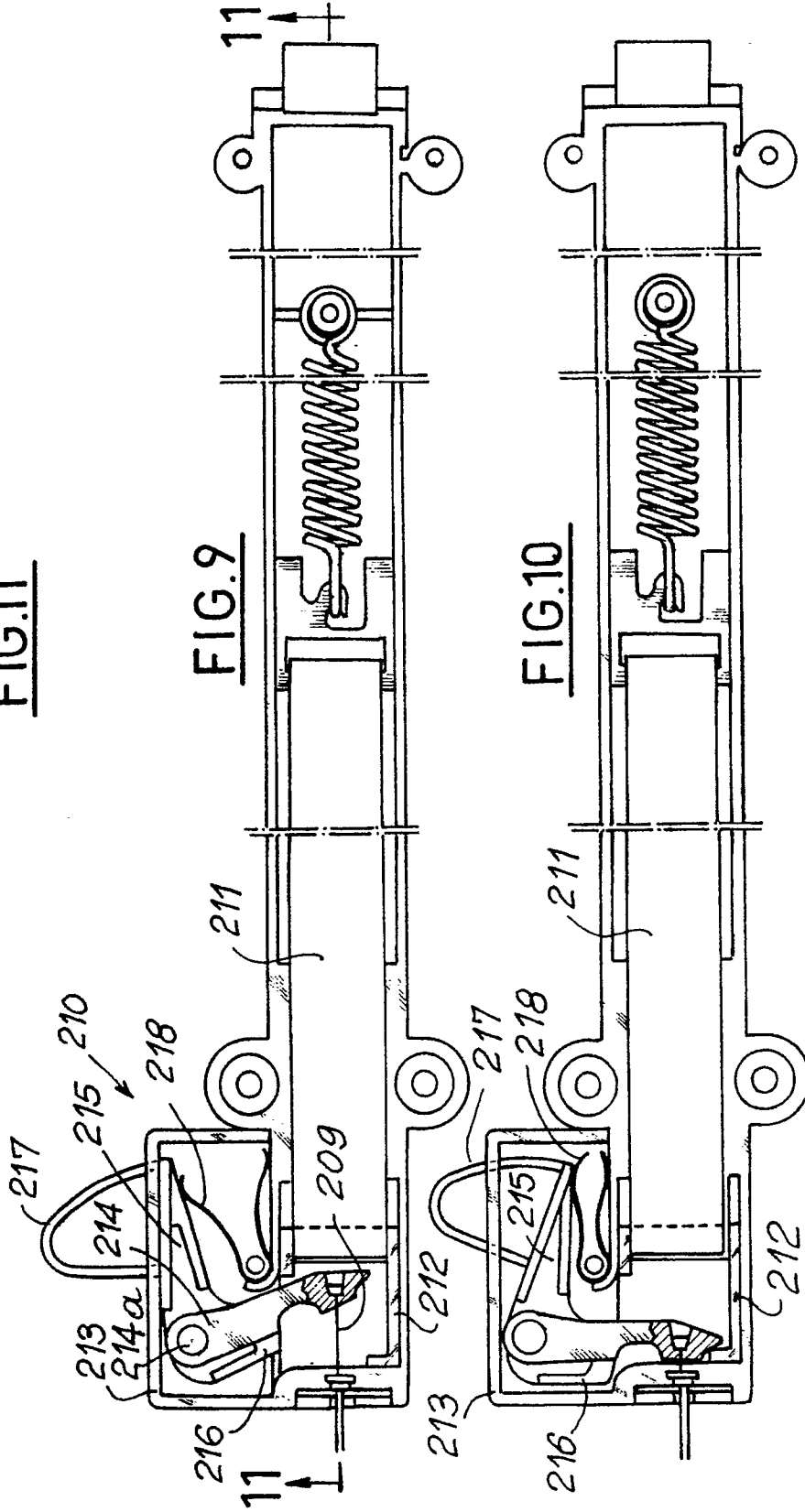


FIG.9

FIG.10



DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS			
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes	Revendication concernée	CLASSEMENT DE LA DEMANDE (Int. Cl.5)
A	DE-A-2510720 (GEYER) * page 4, ligne 10 - page 5, ligne 2; figures 1, 2 *	1	A45C5/14
A	US-A-3307658 (STEVENSON) * le document en entier *	1	
A	US-A-4122924 (WASSERMAN) * le document en entier *	1	
A	FR-A-804974 (OFFICE CENTRAL D'ETUDES DE MATERIEL DE CHEMINS DE FER)		
Le présent rapport a été établi pour toutes les revendications			DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (Int. Cl.5)
			A45C B62B
Lieu de la recherche LA HAYE		Date d'achèvement de la recherche 05 FEVRIER 1991	Examineur RIEGEL R. E.
CATEGORIE DES DOCUMENTS CITES		T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet antérieur, mais publié à la date de dépôt ou après cette date D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons & : membre de la même famille, document correspondant	
X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : arrière-plan technologique O : divulgation non-écrite P : document intercalaire			