

19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 793 334**

51 Int. Cl.:

B61D 45/00 (2006.01)

B61D 37/00 (2006.01)

B60R 5/00 (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

96 Fecha de presentación y número de la solicitud europea: **03.07.2017 E 17179259 (1)**

97 Fecha y número de publicación de la concesión europea: **26.02.2020 EP 3272617**

54 Título: **Equipaje y conjunto de un equipaje y de un terminal de fijación**

30 Prioridad:

21.07.2016 FR 1656936

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

13.11.2020

73 Titular/es:

**SNCF MOBILITÉS (100.0%)
9, rue Jean-Philippe Rameau
93200 Saint-Denis, FR**

72 Inventor/es:

**OPIGEZ, JÉRÔME y
CAUTERMAN, OLIVIER**

74 Agente/Representante:

LINAGE GONZÁLEZ, Rafael

ES 2 793 334 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

Equipaje y conjunto de un equipaje y de un terminal de fijación

5 Campo técnico general y técnica anterior

La presente invención se refiere al campo de los equipajes y tiene como objetivo impedir el robo de equipajes, en particular, en un lugar de transporte (estación, aeropuerto, etc.) o un vehículo de transporte (tren, avión, autobús, barco, etc.).

10 De manera clásica, en el momento de un desplazamiento en vehículo ferroviario, un viajero está equipado con equipaje en donde se almacenan sus pertenencias. En la práctica, el viajero está sentado sobre un asiento mientras su equipaje está almacenado en un compartimento para equipajes que puede estar cerca o lejos de su asiento.

15 Para evitar el robo del contenido de su equipaje, se conoce que se prevé un candado para enclavar el acceso al equipaje. Sin embargo, tal candado no permite impedir el robo del equipaje como tal. También, un viajero generalmente busca guardar su equipaje cerca de su asiento en el vehículo ferroviario con el fin de poder vigilarlo visualmente y de este modo evitar el robo de este último. En los hechos, no siempre es posible que el viajero guarde su equipaje cerca, en concreto, cuando los compartimentos de equipajes cerca de su asiento ya están ocupados.

20 Una solución inmediata para evitar el robo consiste en unir el equipaje a la estructura del vehículo ferroviario, en concreto, con una eslinga metálica. Sin mencionar las dificultades de implementación, tal solución presenta inconvenientes en términos de responsabilidad. En efecto, si la compañía ferroviaria pone a disposición del viajero la eslinga, el mantenimiento y la falla de la eslinga son responsabilidad de la empresa de transporte, lo cual es un gran inconveniente y presenta un obstáculo para el desarrollo de tal solución.

25 El documento WO2012/152911 A1 describe un dispositivo de equipaje para el maletero de un coche que consta de un bucle y medios elásticos de bloqueo.

30 Por lo tanto, la invención tiene como objeto remediar estos inconvenientes proponiendo una solución simple, confiable y eficaz para asegurar el equipaje contra el robo.

Aunque la invención nació originalmente en un vehículo ferroviario, la invención se aplica a cualquier vehículo de transporte y a cualquier lugar de transporte.

35 Presentación general de la invención

La invención se refiere a equipaje que comprende al menos un espacio de almacenamiento, un mecanismo de apertura/cierre que permite acceder a dicho espacio de almacenamiento y un órgano de fijación, denominado segundo órgano de fijación, adaptado para cooperar con un órgano de fijación, denominado primer órgano de fijación, de un terminal de fijación, comprendiendo el segundo órgano de fijación medios de anclaje activo adaptados para cooperar con los medios de bloqueo pasivo del primer órgano de fijación del terminal de fijación.

45 Por pasivo/activo, se entiende que solo una acción de los medios de anclaje activo del equipaje permite un enclavamiento con los medios de bloqueo que permanecen pasivos. De este modo, solo la responsabilidad del viajero se compromete cuando deposita su equipaje, ya que es él quien tiene los medios para enclavarlo.

De este modo, es suficiente que un viajero actúe sobre los medios de anclaje de modo que estos anclan sobre los medios de bloqueo de la terminal. Dicho de otro modo, el equipaje dispone, de manera interna, de su propio sistema antirrobo.

50 Preferentemente, el segundo órgano de fijación presenta la forma de un alojamiento que define una cavidad de encaje. De este modo, el equipaje no consta una parte saliente capaz de herir a alguien.

55 De manera preferente, los medios de anclaje constan de al menos un órgano de anclaje adecuado para desplazarse en dicha cavidad. De este modo, los medios de anclaje pueden activarse localmente en la cavidad, lo que evita que el órgano de anclaje hiera o dañe un equipo. El órgano de anclaje queda de este modo protegido cuando se despliega.

60 Preferentemente, el órgano de anclaje se desplaza en la cavidad por rotación. Además, preferentemente, tal órgano de anclaje comprende un pestillo. De manera preferente, el pestillo está montado de forma giratoria.

Según otro aspecto de la invención, los medios de anclaje están configurados para realizar un anclaje magnético.

65 Preferentemente, los medios de anclaje constan de al menos un bucle adaptado para pasar alrededor del primer órgano de fijación del terminal de fijación. De este modo, el equipaje se puede conectar fácilmente a la terminal con

el fin de asegurarlo. De manera preferente, el bucle presenta la forma de una eslinga, una cadena o un cable.

5 Según un aspecto preferente, el segundo órgano de fijación está ubicado sobre una cara inferior del equipaje. De este modo, el encaje se facilita cuando el equipaje consta de un mango sobre una cara superior. Además, esto permite obtener una superficie de apoyo inferior plana si el segundo órgano de fijación presenta la forma de un alojamiento, estando el equipaje entonces estable.

10 De manera preferente, el equipaje consta de un accionador de control configurado para controlar los medios de anclaje. Tal accionador de control permite controlar de forma remota los medios de anclaje. Preferentemente, el accionador de control y los medios de anclaje están ubicados sobre diferentes caras del equipaje.

De manera preferente, el accionador de control y los medios de anclaje están conectados mecánicamente, preferentemente, a través de un eje giratorio.

15 Preferentemente, cuando los medios de anclaje constan de un bucle, el accionador de control está configurado para modificar la circunferencia del bucle para permitir su apriete/aflojamiento alrededor del primer órgano de fijación del terminal de fijación.

20 Preferentemente, el accionador de control está configurado para enclavar el mecanismo de apertura/cierre. Dicho de otro modo, el accionador de control cumple ventajosamente una doble función. Permite, por una parte, asegurar una fijación al terminal y, por otra parte, enclavar la apertura del equipaje. El viajero se asegura de este modo de que no se robará ningún objeto del equipaje y que el equipaje, propiamente, no será robado.

25 La invención también se refiere a un conjunto que comprende al menos un terminal de fijación y un equipaje, en particular para un vehículo de transporte, que comprende un primer órgano de fijación, montado solidariamente con un elemento fijo y adaptado para cooperar con un segundo órgano de fijación de un equipaje, comprendiendo dicho primer órgano de fijación medios de bloqueo pasivo adaptados para cooperar con uno de los medios de anclaje activo del segundo órgano de fijación de equipaje y al menos un equipaje tal como se presentó anteriormente.

30 Preferentemente, el primer órgano de fijación está adaptado para cooperar por encaje con un segundo órgano de fijación de un equipaje. De manera ventajosa, tal terminal de fijación permite fijar un equipaje de manera estable durante el encaje.

35 De manera preferente, el primer órgano de fijación es retráctil para permitir que se retraiga en dicho elemento fijo.

Preferentemente, los medios de bloqueo pasivo constan de al menos un orificio de fijación, preferentemente, pasante. Tal orificio permite ventajosamente formar un punto de anclaje para los medios de anclaje del equipaje.

40 Además, preferentemente, el primer órgano de fijación se extiende saliente, preferentemente, de manera horizontal o vertical. Tal relieve permite facilitar un encaje del equipaje. Un relieve vertical permite ventajosamente al viajero depositar su equipaje por gravedad.

45 De manera preferente, el primer órgano de fijación consta de medios de liberación configurados para impedir la acción de los medios de bloqueo pasivo para permitir la extracción de un equipaje enclavado sobre un terminal. Preferentemente, los medios de liberación presentan la forma de un par de mordazas articuladas adaptadas para abrirse.

50 Según un aspecto que no pertenece a la invención, se presenta un conjunto de una pluralidad de terminales tales como se presentó anteriormente y un módulo de desenclavamiento adaptado para activar los medios de liberación de dichos terminales. El módulo de desenclavamiento permite liberar de manera centralizada todos los equipajes fijados a dichos terminales. Tal módulo de desenclavamiento permite ventajosamente, al operador del parque de terminales de fijación, retirar los equipajes en caso de emergencia.

55 Según un aspecto que no pertenece a la invención, se presenta un vehículo de transporte, en particular un vehículo ferroviario, que consta de una pluralidad de terminales de fijación tales como se presentó anteriormente.

Según un aspecto que no pertenece a la invención, se presenta un lugar de transporte, en particular una estación de ferroviaria, que consta de una pluralidad de terminales de fijación tales como se presentó anteriormente.

60 **Presentación de las figuras**

La invención se comprenderá mejor con la lectura de la descripción que va a seguir, dada únicamente a título de ejemplo y haciendo referencia a los dibujos adjuntos en los que:

65 - la figura 1 es una vista esquemática de una primera forma de realización de un terminal de fijación según la invención,

- las figuras 2 y 3 son vistas esquemáticas de una primera forma de realización de un equipaje según la invención,
- la figura 4 es una vista esquemática parcial que representa una parte del equipaje de las figuras 2 y 3 fijado al terminal de la figura 1,
- la figura 5 es una vista esquemática del equipaje de las figuras 2 y 3 fijado al terminal de la figura 1,
- 5 - la figura 6 es una vista esquemática de un parque de terminales según la primera forma de realización,
- la figura 7 es una vista esquemática de una segunda forma de realización de un terminal de fijación según la invención,
- la figura 8 es una vista esquemática de una segunda forma de realización de un equipaje según la invención,
- la figura 9 es una vista esquemática de una tercera forma de realización de un equipaje según la invención,
- 10 - la figura 10 es una vista esquemática del equipaje de la figura 8 fijado al terminal de la figura 7 y
- la figura 11 es una vista esquemática de un parque de terminales según la segunda forma de realización.

Cabe señalar que las figuras exponen la invención de manera detallada para implementar la invención, pudiendo dichas figuras, por supuesto, usarse para definir mejor la invención si es necesario.

15

Descripción de uno o varios modos de realización y de implementación

Con referencia a la figura 1, se representa una primera forma de realización de un terminal de fijación 1 según la invención montado sobre una pared fija 100 de un vehículo ferroviario. En este ejemplo, la pared fija 100 es una pared vertical, en concreto de una zona de almacenamiento de equipajes, preferentemente de tipo de compartimiento de equipajes. No obstante, no hace falta decir que el terminal 1 podría montarse en cualquier equipo fijo, por ejemplo, un mueble fijo para un vehículo ferroviario.

20

Como se ilustra en la figura 1, un terminal de fijación 1 comprende un primer órgano de fijación 1 adaptado para cooperar por encaje con un segundo órgano de fijación de un equipaje como se presentará en lo sucesivo. En este ejemplo, el primer órgano de fijación 10 se extiende saliente desde la pared fija 100. De nuevo en este ejemplo, siendo la pared fija 100 una pared vertical, el órgano de fijación 10 se extiende horizontalmente desde la pared fija 100.

25

Preferentemente, el primer órgano de fijación 10 posee una forma alargada que se extiende horizontalmente según su longitud. Con referencia a la figura 1, el primer órgano de fijación 10 posee una forma de paralelepípedo rectangular, pero no hace falta decir que otras formas también podrían ser adecuadas, por ejemplo, cilíndrica, romboédrica, etc.

30

En este ejemplo, el primer órgano de fijación 10 consta de medios de bloqueo pasivo que se presentan, en la figura 1, en forma de un único orificio pasante 11, preferentemente extendiéndose perpendicularmente a la longitud del primer órgano de fijación 10. No obstante, no hace falta decir que los medios de bloqueo podrían constar de varios orificios pasantes, uno o varios orificios ciegos, una o varias ranuras, etc.

35

De manera alternativa, el primer órgano de fijación 10 también podría ser retráctil con el fin de permitir que se retraiga en la pared fija 100.

40

Con referencia a las figuras 2 y 3, se representa una primera forma de realización de un equipaje B según la invención. En este ejemplo, el equipaje B tiene las dimensiones de una maleta, pero no hace falta decir que la invención se aplica a cualquier tipo de equipaje.

45

El equipaje B comprende al menos un espacio de almacenamiento (no referenciado) delimitado por una pared 2 y en donde un viajero puede almacenar sus pertenencias, y un mecanismo de apertura/cierre 3 que permite el acceso a dicho espacio de almacenamiento. En este ejemplo, el mecanismo de apertura/cierre 3 presenta la forma de un cierre con cremallera, pero no hace falta decir que otros mecanismos podrían ser adecuados.

50

Siempre con referencia a las figuras 2 a 3, el equipaje B comprende un segundo órgano de fijación 20 que, en este ejemplo, presenta la forma de un alojamiento adaptado para cooperar por complementariedad de formas con el primer órgano de fijación 10 del terminal de fijación 1 como se presentará en lo sucesivo. El segundo órgano de fijación 20 está colocado, preferentemente, sobre una cara trasera del equipaje B. Cuando el equipaje B consta de un mango 9 como se ilustra en la figura 2, el segundo órgano de fijación 20 está colocado opuesto al mango 9 con el fin de permitir que un viajero retire el equipaje B del terminal de fijación 10 tirando del mango 9 cuando el equipaje B se desenclava del terminal de fijación 10.

55

En esta forma de realización, con referencia a las figuras 2 y 3, el segundo órgano de fijación 20 se extiende horizontalmente.

60

En este ejemplo, el segundo órgano de fijación 20 consta de medios de anclaje 4 que comprenden un órgano de anclaje 41 adaptado para desplazarse en la cavidad del alojamiento, de la cual el segundo órgano de fijación 20 tiene la forma, cuando se acciona. Preferentemente, el órgano de anclaje 41 se extiende verticalmente cuando se acciona, como se ilustra en la figura 4, y horizontalmente cuando no se acciona, como se ilustra en la figura 3. Tal

65

órgano de anclaje se acciona de este modo por rotación alrededor de un eje horizontal. En este ejemplo, el órgano de anclaje 41 presenta la forma de un pestillo. El pestillo está ubicado en el alojamiento del segundo órgano de fijación 20 con el fin de no sobrepasar el equipaje B y evitar de este modo que se dañe.

5 Siempre con referencia a las figuras 2 a 3, el equipaje B también consta además de un accionador de control 5 adaptado para accionar los medios de anclaje 4 del segundo órgano de fijación 2. El accionador de control 5 es, preferentemente, colocado sobre una cara del equipaje B que es diferente del que está colocado el segundo órgano de fijación 20. En este caso, el accionador de control 5 está conectado de manera mecánica a dichos medios de anclaje 4, en particular, por medio de un eje giratorio 52 representado en la figura 4 sin la pared 2 del equipaje B. El
10 órgano de anclaje 41 se acciona de este modo en rotación alrededor del eje horizontal del eje giratorio 52. Preferentemente, tal eje 52 está montado en el lado de la superficie interior de la pared 2 delimitando el espacio de almacenamiento de equipaje B.

15 El accionador de control 5 aquí consta de una cerradura de control 50 asociada con una llave de control 51 como se ilustra en la figura 2. De este modo, cuando el viajero gira la llave de control 51 en la cerradura de control 50, el pestillo se acciona en rotación para entrar en la cavidad del alojamiento. No hace falta decir que el accionador de control 5 podría poseer una forma diferente.

20 El mecanismo de apertura/cierre 3 consta además de medios de enclavamiento como se presentará en lo sucesivo.

Con referencia a las figuras 4 y 5, para fijar el equipaje B a un terminal de fijación 1, un viajero simplemente tiene que deslizar su equipaje B sobre un compartimento de equipajes C hasta el terminal 1 para que el primer órgano de fijación 10 del terminal 1 coopere por complementariedad de formas con el segundo órgano de fijación 20 del equipaje B. Entonces, el viajero simplemente tiene que accionar los medios de anclaje 4, por ejemplo, girando la
25 llave de control 51 en la cerradura de control 50 para que el órgano de anclaje 41 se desplace, gracias al eje giratorio 52, en los medios de bloqueo del terminal 1 que son pasivos.

De este modo, si un tercero intenta robar el equipaje B, este último se retiene sobre el terminal de fijación 1. De manera análoga, para liberar el equipaje B, el viajero simplemente tiene que retraer el órgano de anclaje 41 introduciendo de nuevo la llave de control 51 en la cerradura de control 50.
30

La invención también se refiere a un conjunto de terminales de fijación 1 para recibir una pluralidad de equipajes B según la invención como se ilustra en la figura 6. El posicionamiento de los terminales 1 está optimizado para limitar el volumen de los equipajes B.
35

Según una segunda forma de realización según la invención ilustrada en las figuras 7 a 11, el orificio pasante 11 se extiende según la longitud del primer órgano de fijación 10 y desemboca en los extremos laterales de dicho primer órgano de fijación 10.

40 En este ejemplo, los medios de anclaje 4 comprenden entonces dos órganos de anclaje 41 adaptados para extenderse salientes en la cavidad del alojamiento, de la cual el segundo órgano de fijación 20 tiene la forma, cuando se acciona. Preferentemente, los órganos de anclaje 41 se extienden horizontalmente salientes. No hace falta decir que los medios de anclaje 4 podrían comprender un número diferente de órganos de anclaje 41, en particular, un único o más de dos. Los órganos de anclaje 41 presentan aquí en forma de láminas montadas en
45 traslación horizontal.

Como se ilustra en la figura 8, el accionador de control 5 podría conectarse a los medios de anclaje 4 por medio de cables 6. Preferentemente, dichos cables 6 están montados en el lado de la superficie interior de la pared 2 delimitando el espacio de almacenamiento de equipaje B.
50

De manera alternativa, los medios de anclaje del equipaje B podrían ser magnéticos, en concreto al comprender una base magnética. La pared fija 100 del terminal de fijación 10 comprende entonces una chapa que comprende acero con el fin de fijar el equipaje B sobre el terminal de fijación por magnetización accionando los medios de anclaje magnéticos. Los medios de anclaje magnéticos están desactivados para desenclavar el equipaje B del terminal de
55 fijación 1.

De manera alternativa todavía, el primer órgano de fijación 10 presenta la forma de una barra en la que puede cooperar un bucle del segundo órgano de fijación 20. El segundo órgano de fijación 20 consta de un bucle, por ejemplo, una cadena, una eslinga o similar, con el fin de poder deslizarse alrededor de la barra del primer órgano de fijación 10 del terminal de fijación 1. De manera preferente, el accionador de control 5 está configurado para modificar la circunferencia del bucle para permitir que se apriete/afloje. A modo de ejemplo, para un bucle formado por un cable metálico, el accionador de control 5 puede constar de un enrollador para ajustar la longitud del cable metálico y, por lo tanto, la dimensión del bucle. De este modo, el viajero puede actuar directamente sobre su equipaje para enclavarlo en el terminal de fijación 1.
60

65 Con referencia a la figura 8, el mecanismo de apertura/cierre 3 además consta medios de enclavamiento, en

particular un candado 30 adecuado para ser abierto por una llave de enclavamiento 31. No hace falta decir que la invención se aplica a otros medios de enclavamiento, en concreto, un candado con código.

- 5 En la forma de realización del equipaje de la figura 8, los medios de enclavamiento son distintos del accionador de control 5. No obstante, los medios de enclavamiento también podrían integrarse en el accionador de control 5 como se ilustra en la figura 9. Para ello, el accionador de control 5 está configurado para enclavar simultáneamente el mecanismo de apertura/cierre 3 y accionar los medios de anclaje 4. No hace falta decir que esta característica se aplica a cualquier forma de realización de la invención.
- 10 Como se ilustra en las figuras 7 a 11, la pared fija 100 puede ser una pared horizontal, en concreto un piso. El órgano de fijación 10 entonces se extiende verticalmente para permitir un fácil encaje por gravedad. El segundo órgano de fijación 20 se coloca sobre una cara inferior del equipaje B con el fin de permitir que un viajero deposite el equipaje B sobre el terminal de fijación 1 mientras lo mantiene por su mango 9.
- 15 Según otro aspecto de la invención, el primer órgano de fijación 10 puede constar de dos mordazas articuladas con el fin de permitir una liberación de un equipaje, en caso de emergencia, en ausencia de su propietario. Como se ilustra en la figura 11, los terminales de fijación 1 pueden conectarse a un módulo de desenclavamiento 8, en particular, de manera mecánica, con el fin de liberar de manera centralizada todos los equipajes B unido a dichos terminales 1. A modo de ejemplo, cuando cada terminal de fijación 1 consta de mordazas articuladas, el módulo de desenclavamiento 8 puede constar de un árbol giratorio, que conecta el eje de articulación de dichas mordazas, que está adaptada para abrir el conjunto de los terminales 1 y de este modo liberar los equipajes B en ausencia de viajeros. Tal módulo de desenclavamiento 8 permite ventajosamente, al operador del parque de terminales de fijación, retirar los equipajes B en caso de emergencia.
- 25 Se ha presentado un equipaje B, fijado a un único terminal de fijación 1, sin embargo, según el tamaño del equipaje B, este último podría fijarse a una pluralidad de terminales de fijación 1. En particular, el equipaje B podría fijarse, en un compartimento de equipajes C, con dos terminales de fijación 1 ubicados uno encima del otro (como se ilustra en la figura 5) cuando el equipaje B presenta una altura importante, o bien, con dos terminales de fijación 1 ubicados uno al lado del otro cuando el equipaje B presenta un ancho importante o bien, incluso, con cuatro terminales de fijación cuando el equipaje B presenta dimensiones importantes. En este caso, el accionador de control 5 está adaptado para accionar de manera simultánea los medios de anclaje 4 en cada terminal de fijación 1.
- 30 Se ha presentado un equipaje, cuyo eje 52 y/o los cables 6 están montados en el lado de la superficie interior de la pared 2 delimitando el espacio de almacenamiento para el equipaje B. No hace falta decir que el eje 52 y/o los cables 6 podrían montarse dentro de una pared espesa que comprendería el equipaje B, para que no sea accesible por su propietario.
- 35 Se ha presentado un primer órgano de fijación 10 del tipo "macho" y un segundo órgano de fijación 20 de tipo "hembra", pero no hace falta decir que también es posible lo contrario.
- 40 Si el segundo órgano de fijación 20 del equipaje B es del tipo macho, el segundo órgano de fijación 20 es preferentemente retráctil para que la superficie inferior del equipaje B permanezca plana cuando se coloca en el suelo.
- 45 Se ha presentado un terminal de fijación 1 en un vehículo ferroviario, pero la terminal de fijación 1 podría montarse en cualquier vehículo de transporte, en concreto, un autobús, un avión, etc. Igualmente, tal terminal de fijación 1 podría montarse en cualquier lugar de transporte, por ejemplo, una estación, un aeropuerto, etc.

REIVINDICACIONES

- 5 1. Equipaje (B) que comprende al menos un espacio de almacenamiento, un mecanismo de apertura/cierre (3) que permite acceder a dicho espacio de almacenamiento y un órgano de fijación (20), denominado segundo órgano de fijación, adaptado para cooperar con un órgano de fijación (10), denominado primer órgano de fijación, de un terminal de fijación (1), comprendiendo el segundo órgano de fijación (20) medios de anclaje activo (4) adaptados para cooperar con medios de bloqueo pasivo del primer órgano de fijación (10) del terminal de fijación (1).
- 10 2. Equipaje (B) según la reivindicación anterior, en donde el segundo órgano de fijación (20) presenta la forma de un alojamiento que define una cavidad de encaje.
3. Equipaje (B) según la reivindicación anterior, en donde los medios de anclaje (4) constan de al menos un órgano de anclaje (41) adecuado para desplazarse en dicha cavidad.
- 15 4. Equipaje (B) según una de las reivindicaciones 2 a 3, en donde el órgano de anclaje (41) es adecuado para desplazarse en la cavidad por rotación.
- 20 5. Equipaje (B) según una de las reivindicaciones anteriores, en donde el segundo órgano de fijación (20) está ubicado sobre una cara inferior del equipaje (B).
6. Equipaje (B) según una de las reivindicaciones anteriores, que comprende un accionador de control (5) configurado para controlar los medios de anclaje (4).
- 25 7. Equipaje (B) según la reivindicación anterior, en donde el accionador de control (5) está configurado para enclavar el mecanismo de apertura/cierre (3).
- 30 8. Conjunto que comprende al menos un equipaje (B) según una de las reivindicaciones 1 a 7 y al menos un terminal de fijación (1) de dicho equipaje (B), en particular para un vehículo de transporte, que comprende un primer órgano de fijación (10), montado solidariamente con un elemento fijo y adaptado para cooperar con el segundo órgano de fijación (20) del equipaje (B), comprendiendo dicho primer órgano de fijación (10) medios de bloqueo pasivo adaptados para cooperar con los medios de anclaje activo (4) del segundo órgano de fijación (20) del equipaje (B).
- 35 9. Conjunto según la reivindicación anterior, en donde el primer órgano de fijación (10) del terminal de fijación (1) está adaptado para cooperar por encaje con el segundo órgano de fijación (20) del equipaje (B).
10. Conjunto según una de las reivindicaciones 8 a 9, en donde el primer órgano de fijación (10) es retráctil.
- 40 11. Conjunto según una de las reivindicaciones 8 a 10, en donde los medios de bloqueo constan de al menos un orificio de fijación (11), preferentemente, pasante.
12. Conjunto según una de las reivindicaciones 8 a 11, en donde el primer órgano de fijación (10) consta de medios de liberación configurados para impedir la acción de los medios de bloqueo pasivo para permitir la extracción de un equipaje (B) enclavado sobre un terminal de fijación (1).

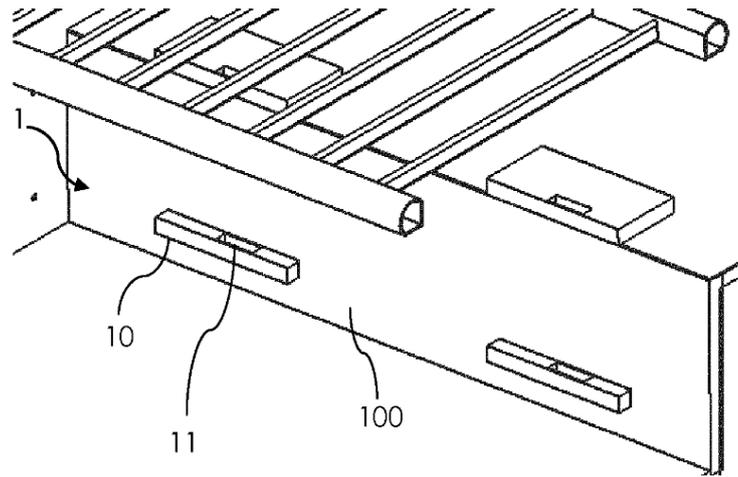


FIGURA 1

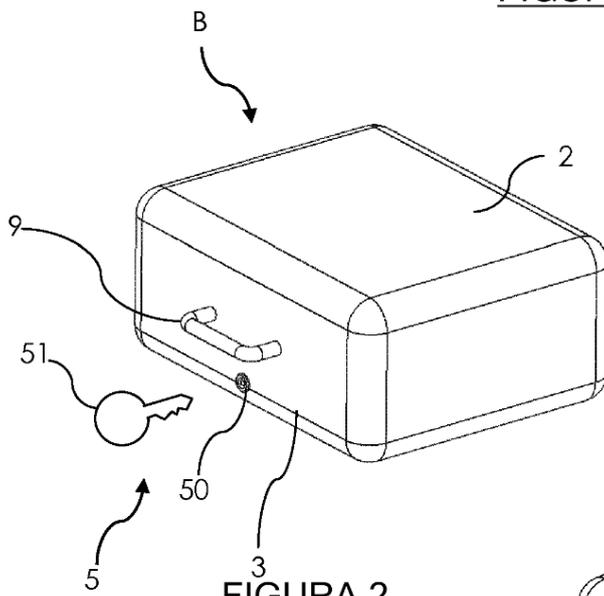


FIGURA 2

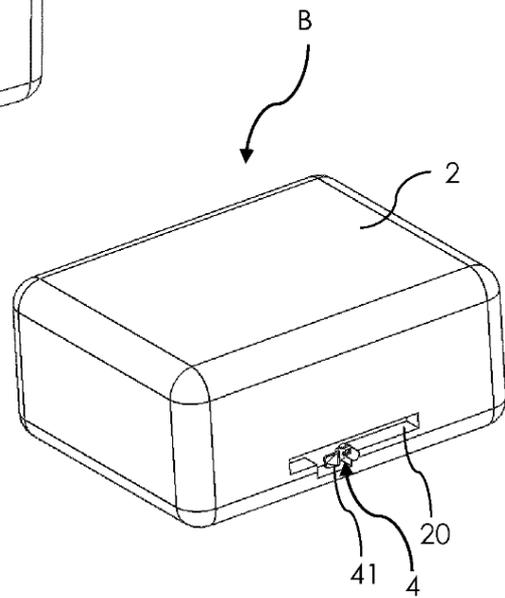
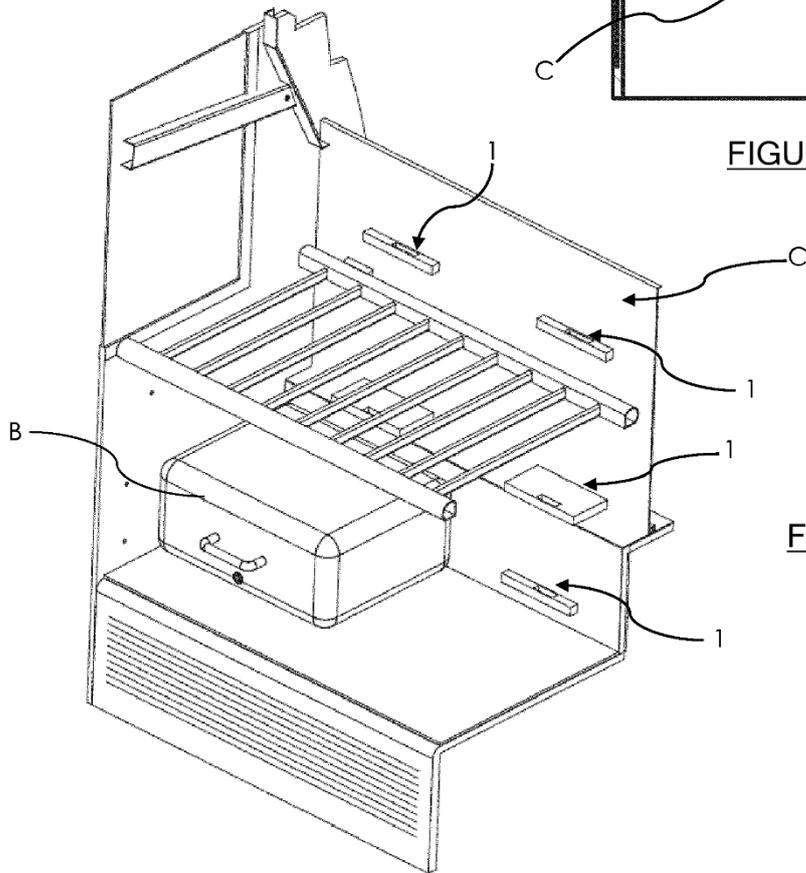
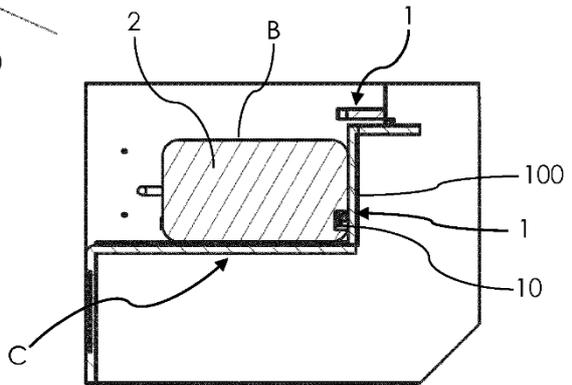
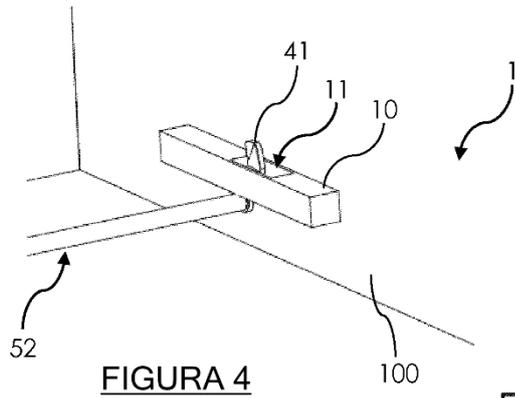


FIGURA 3



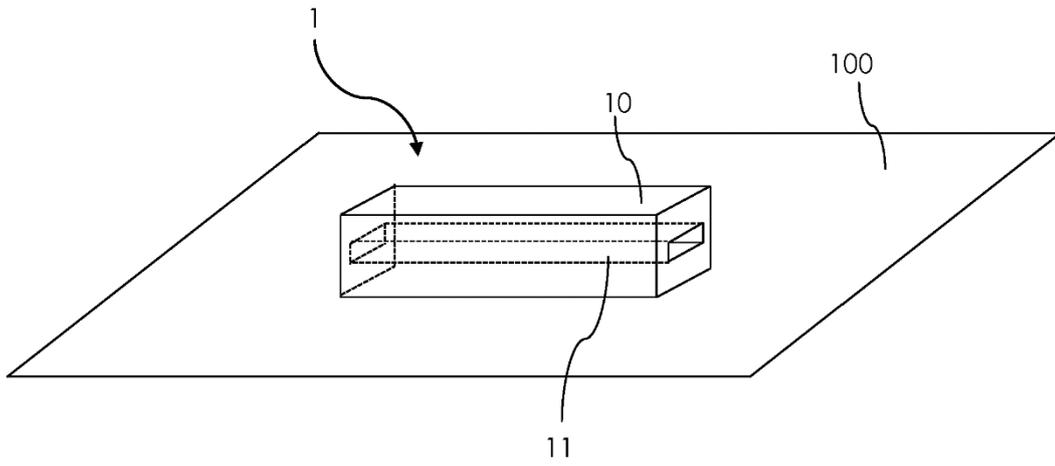


FIGURA 7

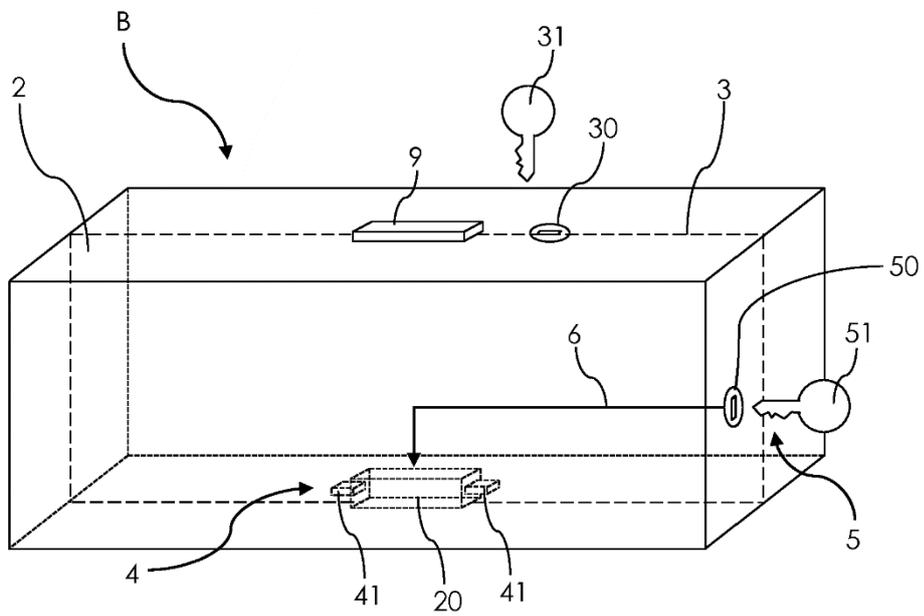


FIGURA 8

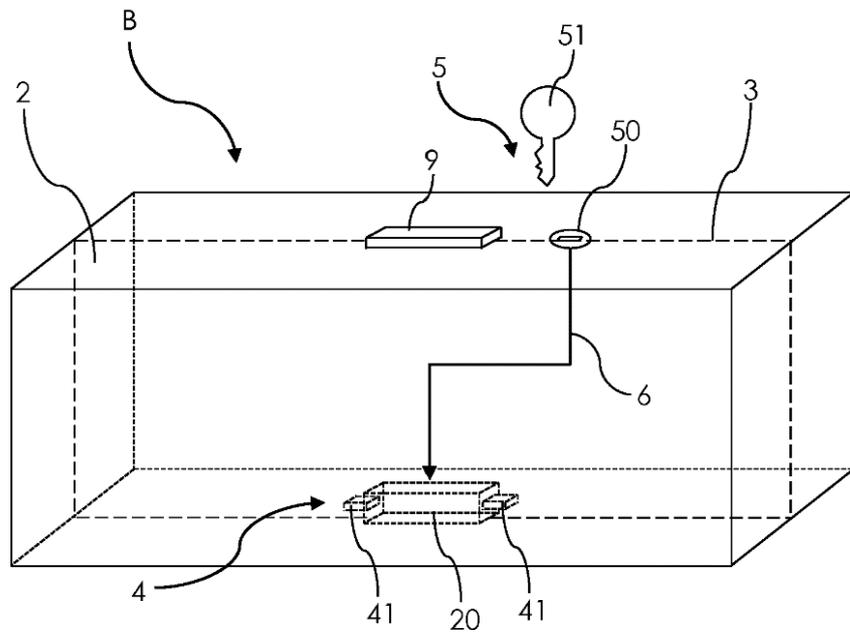


FIGURA 9

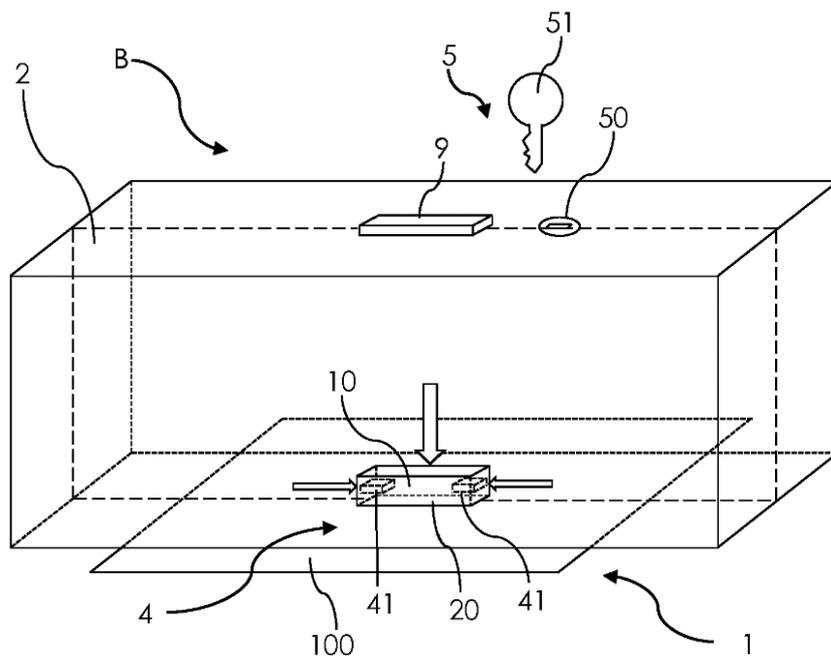


FIGURA 10

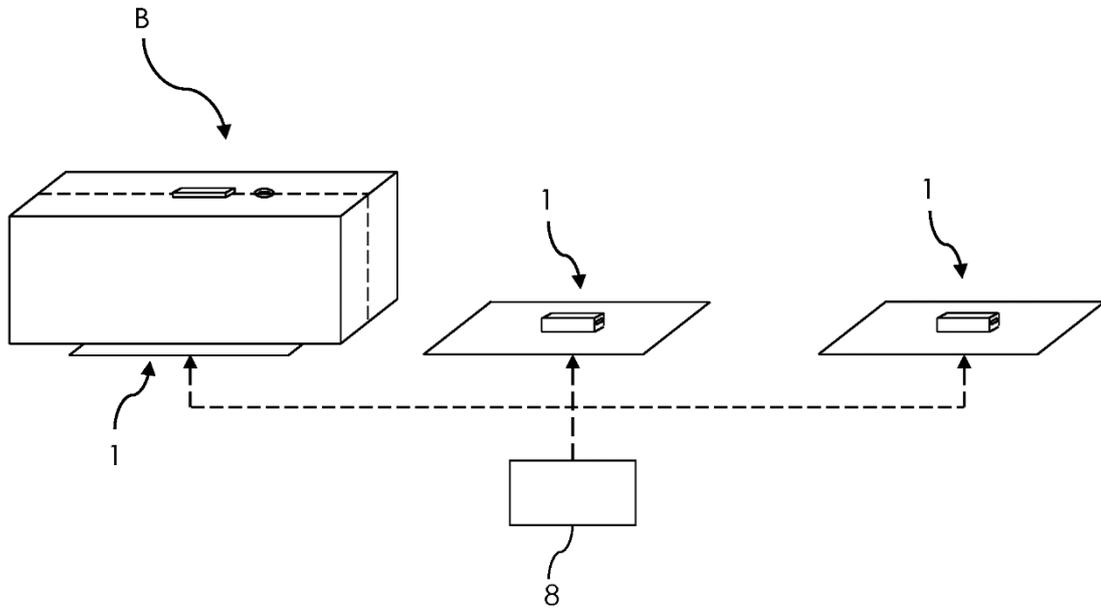


FIGURA 11