

双并排船体的组合船

申请号: [200820105005.0](#)

申请日: 2008-04-03

申请(专利权)人 [涂添水](#)

地址 中国台湾高雄县大寮乡山顶村新生街8巷5号

发明(设计)人 [涂添水](#)

主分类号 [B63B1/12 \(2006.01\) I](#)

分类号 [B63B1/12 \(2006.01\) I](#) [B63B3/16 \(2006.01\) I](#)

公开(公告)号 201201705

公开(公告)日 2009-03-04

专利代理机构 [北京汇智英财专利代理事务所](#)

代理人 [张俊阁](#)

[19] 中华人民共和国国家知识产权局

[51] Int. Cl.

B63B 1/12 (2006.01)

B63B 3/16 (2006.01)



[12] 实用新型专利说明书

专利号 ZL 200820105005.0

[45] 授权公告日 2009 年 3 月 4 日

[11] 授权公告号 CN 201201705Y

[22] 申请日 2008.4.3

[21] 申请号 200820105005.0

[73] 专利权人 涂添水

地址 中国台湾高雄县大寮乡山顶村新生街 8
巷 5 号

[72] 发明人 涂添水

[74] 专利代理机构 北京汇智英财专利代理事务所

代理人 张俊阁

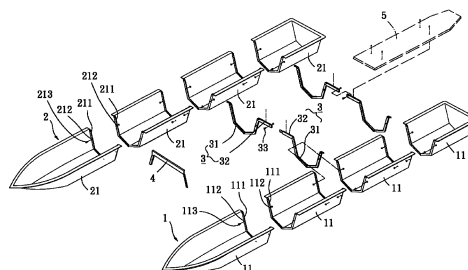
权利要求书 2 页 说明书 7 页 附图 8 页

[54] 实用新型名称

双并排船体的组合船

[57] 摘要

一种双并排船体的组合船，其包含两个船体及数个连接件。各该船体分别由数个可拆装的壳件所组成；各该连接件具有一串接组合部及一并接组合部，该串接组合部是组合于各该船体的相邻两壳件之间，以串接各该船体的壳件，而形成一个单一船体；其中一船体的连接件的并接组合部是结合另一船体的连接件的并接组合部，以并排连接该二船体，而形成该组合船。藉此，利用增加该壳件的串接数量并将该二船体相互并接，使得该组合船行驶于水面上时，能提升承载能力及承载稳定性。



1、一种双并排船体的组合船，其特征是包含：

两个船体，是分别由数个可拆装的壳件所组成；及

数个连接件，各该连接件具有一个串接组合部及一个并接组合部，该串接组合部分别组合于各该船体的相邻两个壳件之间，以串接各该船体的壳件；

其中一个船体的连接件的并接组合部是结合另一个船体的连接件的并接组合部，以并排连接该两个船体。

2、如权利要求1所述的双并排船体的组合船，其特征在于：各该壳件分别设有至少一个定位凸缘，该定位凸缘形成在该壳件的端部处，该串接组合部组合在该两个相邻壳件的定位凸缘之间。

3、如权利要求2所述的双并排船体的组合船，其特征在于：各该壳件的定位凸缘分别设有数个组合通孔，各该连接件的串接组合部设有数个连通孔，且该定位凸缘的分别的组合通孔与该串接组合部分别的连通孔相互对应连通，以供数个组合件穿透结合该对应的组合通孔与连通孔后，将各该连接件的串接组合部结合于各该壳件之间。

4、如权利要求1所述的双并排船体的组合船，其特征在于：该连接件的并排组合部自一端部凸伸形成一个公座，而与该具有公座的连接件相互组合的另一连接件则自一端部凹入形成一个母座。

5、如权利要求2所述的双并排船体的组合船，其特征在于：在该定位凸缘设有一个防漏层。

6、如权利要求1所述的双并排船体的组合船，其特征在于：在该串接组合部设有一个防漏层。

7、如权利要求1所述的双并排船体的组合船，其特征在于：另设有一个承载板，该承载板设置在相互并接的两个船体之间，且该承载板固定在各连接件的并排组合部之上。

8、如权利要求 1 所述的双并排船体的组合船，其特征在于：另设有数个延伸杆件，各该延伸杆件是设置在两个可相互对应组合的并接组合部之间。

9、如权利要求 8 所述的双并排船体的组合船，其特征在于：各该延伸杆件设有两个组合端，该两个组合端分别设有数个调整孔。

10、如权利要求 1 所述的双并排船体的组合船，其特征在于：各该船体的船尾处末端分别具有一个结合面，两个组合完成的双并排船体的组合船是利用自身船体的结合面彼此相互对应组合。

双并排船体的组合船

技术领域

本实用新型有关于一种船舶，特别是关于一种可进行组合及拆解的双并排船体的组合船。

背景技术

现有技术组合船，如「可组合拆解之组合船结构」新型专利。请参看图 1 所示，现有技术组合船是具有一船体 9，该船体 9 是由数个单元体 91 所组成，并于各该单元体 91 之间分别设有一防漏垫 92。又，各该单元体 91 分别设有数个中穿管 911，且各该防漏垫 92 分别设有数个穿孔 921，各该穿孔 921 是对应连通该单元体 91 的各中穿孔 911，以供数条钢索 93 通过该中穿孔 911 及穿孔 921，进而将各该单元体 91 及各该防漏垫 92 予以串接固定，藉以形成该船体 9。如此，该现有技术组合船可行驶于水上，以便承载人员或货物。

一般而言，上述现有技术组合船具有下列缺点，例如：为了增加该船体 9 的承载能力，该船体 9 仅能利用该钢索 93 的串接额外增加将该单元体 91 的组合数量，以形成一个单一船体 9，然而，利用该钢索 93 进行串接组合将相对的增加该单一船体 9 的整体长度，因此，容易使该船体 9 在水面上行驶时的摇晃程度加剧，因而降低承载的稳定性。

另外，由于该现有技术组合船是利用该数个钢索 93 进行各该单元体 91 的锁固作业，因此，一旦该单元体 91 的串接数量增加时，该钢索 93 可能因长度不敷使用而必须更换另外长度相符的钢索，如此将导致组装成本的增加。再者，现有技术组合船仅可组成单一船体 9，故承载量仍相当有限。基于上述原因，有必要进一步改良上述现有技术组合船。

实用新型内容

本实用新型的主要目的是提供一种双并排船体的组合船，其是由数个连接件分别串接数个壳件以形成一个单一船体，并将各该船体相互并接，使得本实用新型具有提升承载能力及承载稳定性的功效。

本实用新型的次要目的是提供一种双并排船体的组合船，其中各船体是由数个壳件组合而成，且当进行各该船体的拆解作业后，各船体的数个壳件可利用层叠的方式进行收纳，使得本实用新型具有提高载运便利性的功效。

本实用新型的另一目的是提供一种双并排船体的组合船，其是可利用各船体的一船尾末端处的结合面使两个双并排船体的组合船相互对应组合，使得本实用新型具有提升承载能力的功效。

本实用新型的再一目的是提供一种双并排船体的组合船，其是利用在二船体之间设置数个延伸杆件，以便可调整的延伸该二船体之间的并接宽度，使得本实用新型具有提升承载稳定性的功效。

根据本实用新型的双并排船体的组合船，其包含两个船体及数个连接件。各该船体分别由数个可拆装的壳件所组成；各该连接件具有一串接组合部及一并接组合部，该串接组合部系分别组合于各该船体的相邻二壳件之间，以串接各该船体的壳件；其中一船体的连接件的并接组合部是结合另一船体的连接件的并接组合部，以并排连接该二船体。

本实用新型利用数个连接件的串接组合部连接数个壳件，以形成一个单一船体；更重要的是，本实用新型利用该连接件的并接组合部连接在二船体之间，使该二船体得以并排连接，以提升承载量，并提供行驶时较佳的稳定性。

附图说明

图 1: 现有技术组合船的分解立体图。

图 2: 本实用新型第一实施例的双并排船体的组合船的分解立体图。

图 3: 本实用新型第一实施例的双并排船体的组合船的局部分解立体图。

图 4: 本实用新型第一实施例的双并排船体的组合船的上视图。

图 5: 本实用新型第一实施例的双并排船体的组合船的收纳示意图。

图 6: 本实用新型第二实施例的双并排船体的组合船的示意图。

图 7: 本实用新型第二实施例的双并排船体的组合船的上视图。

图 8: 本实用新型第三实施例的双并排船体的组合船的局部分解立体图。

【主要组件符号说明】

1 船体	1' 船体	11 壳件
11' 壳件	111 定位凸缘	112 组合通孔
113 组合件	12 结合面	12' 结合面
2 船体	2' 船体	21 壳件
21' 壳件	211 定位凸缘	212 组合通孔
213 组合件	22 结合面	22' 结合面
3 连接件	31 串接组合部	311 连通孔
32 并接组合部	33 组合件	4 辅助连接件
5 承载板	5' 承载板	6 动力单元

6' 动力单元	7 延伸杆件	71 组合端
72 调整孔	9 船体	91 单元体
911 中穿管	92 防漏垫	921 穿孔
93 钢索		

具体实施方式

为让本实用新型的上述及其它目的、特征及优点能更明显易懂，下文特举本实用新型的较佳实施例，并配合所附图式，作详细说明如下：

请参照图 2 及图 3 所示，本实用新型第一实施例的双并排船体的组合船是包含两个船体 1、2 及数个连接件 3。如图 2 所示，本实用新型利用该数个连接件 3 除可利用串接的方式组合形成一个单一船体外，并进一步使该两个船体 1、2 相互并排连接。如此，利用该组合船的串接及并排组合，不但可增加承载能力（例如承载乘客及货物的能力），更可因该二船体 1、2 的并排组合而增加该组合船的整体宽度，以缓和该组合船行驶在水上时的摇晃程度，进而提高该组合船的承载稳定度。

以下就本实用新型的双并排船体的组合船的结构进行详细的说明。请再参照图 2 及图 3 所示，各该船体 1、2 是分别由数个可拆装的壳件 11、21 所组合而成，其中该壳件 11、21 是可形成为船首、船尾或船身的型态。

该船体 1、2 的壳件 11、21 是为一弧凹状，各该壳件 11、21 具有至少一定位凸缘 111、211，该定位凸缘 111、211 是形成在该壳件 11、21 的端部处。另外，在该定位凸缘 111、211 处较佳是分别设有数个组合通孔 112、212，各该定位凸缘 111、211 的组合通孔 112、212 的数量及位置是相互对应，如此，该数个组合通孔 112、212 可供数个组合件 113、213（例如螺丝组件）穿设，以便利用该定位凸缘 111、211 进行各该壳件 11、21 与各该连接件 3 的组装作业。

请再参照图 2 及图 3 所示, 本实用新型第一实施例的连接件 3 是设有一串接组合部 31 及一并接组合部 32。该串接组合部 31 与该并接组合部 32 较佳是形成一体成形的杆件, 且该并接组合部 32 是延伸形成在该串接组合部 31 的一端。又, 如图 3 所示, 该串接组合部 31 较佳是对应各该壳件 11、21 的定位凸缘 111、211 的形状, 并在该串接组合部 31 设有数个连通孔 311, 该串接组合部 31 的数个连通孔 311 分别连通对应该定位凸缘 111、211 的数个组合通孔 112、212, 如此, 利用该数个组合件 113、213 同时穿透结合于该连通孔 311 及组合通孔 112 或 212, 以便该串接组合部 31 可组合在二相邻壳件 11 的定位凸缘 111 之间; 同样的, 也可将该串接组合部 31 组合在二相邻壳件 21 的定位凸缘 211 之间。藉此, 该连接件 3 可利用该串接组合部 31 将该船体 1 的壳件 11 进行串接组合; 而另一船体 2 同样也可利用该串接组合部 31 进行串接组合。另外, 组合在该船体 1 的连接件 3 的并接组合部 32 是组合另一该船体 2 的连接件 3 的并接组合部 32, 以便再进一步将该二船体 1、2 相互并排结合, 以组合成本实用新型的双并排船体的组合船(如图 4 所示)。

另外, 如图 2 及图 4 所示, 该并接组合部 32 可在一端部形成一公座或一母座, 利用公母对应插入的方式, 以进行二并接组合部 32 的组合, 并利用一组合件 33(例如螺丝组件)进行锁固; 或者是将该二并接组合部 32 进行交错排列后, 再利用该组合件 33 进行锁固(请参照图 4 在船尾处的二连接件 3 的组合方式)。

再者, 请再参照图 2 所示, 本实用新型第一实施另设有一辅助连接件 4, 该辅助连接件 4 具有较为简化的构造, 用以连接该船体 1、2 的船首位置的壳件 11、21。如此, 在船首处的连接可不需利用本实用新型的连接件 3 同样可进行组合。

本实用新型在组合完成该组合船后, 为了避免各该定位凸缘 111、211

及该连接件 3 的串接组合部 31 在组合位置发生该船体 1、2 渗水的问题，本实用新型可选择在各该定位凸缘 111、211 或该串接组合部 31 上分别设有一防漏层。

另外，请再参照图 4 所示，本实用新型的双并排船体的组合船在组装完成后，在相互组合的二船体 1、2 之间的并接组合部 32 上可共同设置一承载板 5，如此，乘客可选择跨坐于该承载板 5 上或直接坐在该二船体 1、2 内；又，也可选择将其货物承置在该承载板 5 上。

再者，本实用新型的双并排船体的组合船在组合完成后，在该承载板 5 的其中一端部也可选择设置一动力单元 6，例如一马达，以便该双并排船体的组合船可利用该动力单元 6 的控制在水面上航行；或者，乘客也可选择经由手持滑桨在水面上自行操控该双并排船体的组合船的航行方向。再者，本实用新型并限定仅用该动力单元 6 或滑桨的动力型态，对于任何提供现有技术船体之动力方式均属本实用新型所保护的范围。

另外，本实用新型在拆解该双并排船体的组合船后，如图 5 所示，为了便于将该数个壳件 11、21 利用层叠的方式进行收纳，本实用新型的各个壳件 11、21 之间形成一长度差，以避免各该定位凸缘 111、211 在叠置过程中相互阻碍。藉此，可提高其收纳及载运的便利性。

请参照图 6 及图 7 所示，其揭示本实用新型第二实施例，其中各该船体 1、1'、2、2' 在船尾处末端分别具有一结合面 12、22、12'、22'。当其中一双并排船体的组合船 1、2 在组合完成后，并在水上行驶时，可利用其结合面 12、22 与另一已经组合完成并行驶在水上之双并排船体的组合船 1'、2' 之结合面 12'、22' 彼此相互对应组合。如此，可更进一步提升该双并排船体的组合船的承载能力。

再者，如图 6 及图 7 所示，在该二承载板 5、5' 的端部分别设置动力单元 6、6'，当其中一动力单元 6 运转，而另一动力单元 6' 不运转

时，该两个双并排船体的组合船 1、1'、2、2' 是朝一预定方向航行；反之，若该动力单元 6 不运转，而另一动力单元 6' 运转时，该两个双并排船体的组合船 1、1'、2、2' 则朝该预定方向的相反方向航行。

请参照图 8 所示，其揭示本实用新型第三实施例，该第三实施例在二船体之间设有数个延伸杆件 7，用以可调整的延伸该二船体之间的并接宽度，以进一步增加该组合船行驶在水面上的稳定性。更详言之，如图 8 所示，各该延伸杆件 7 是设置在该二可相互对应组合的并接组合部 32 之间，例如，各该延伸杆件 7 的两端分别形成一组合端 71，且该组合端 71 是为一母座组合端（即具有一组合凹槽的组合端），再者该延伸杆件 7 分别在各该组合端 71 的位置更进一步设有数个调整孔 72。如此，如图 8 所示，该二并接组合部 32 形成公座的端部可分别插入该延伸杆件 7 的各该组合端 71，且可利用该组合件 33 穿过该调整孔 72，使该二并接组合部 32 的端部分别组合在该延伸杆件 7 的组合端 71 的任意位置上，因此，该延伸杆件 7 除可延伸该二船体之间的并接宽度外，更可进一步利用该调整孔 72 调节该二船体间的宽度。另外，本实用新型并不限定将该延伸杆件 7 的组合端 71 设计为母座及将该并接组合部 32 的端部设计为公座等型态，对于该延伸杆件 7 及并接组合部 32 任何设计型态只要能达成相互对应组合的目的均属本实用新型所保护的范围。

如上所述，本实用新型利用数个连接件的串接组合部连接数个壳件，以形成一个单一船体；更重要的是，本实用新型利用该连接件的并接组合部连接在二船体之间，使该二船体得以并排连接，以提升承载量，并提供行驶时较佳的稳定性。

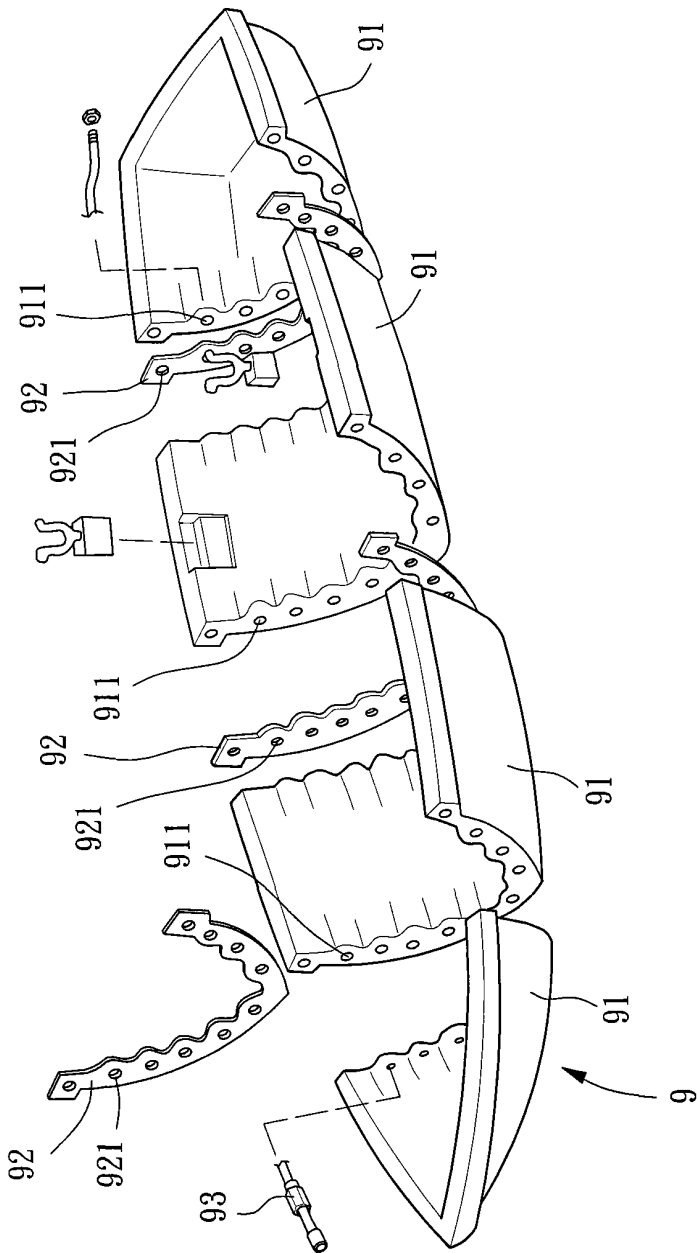


图1

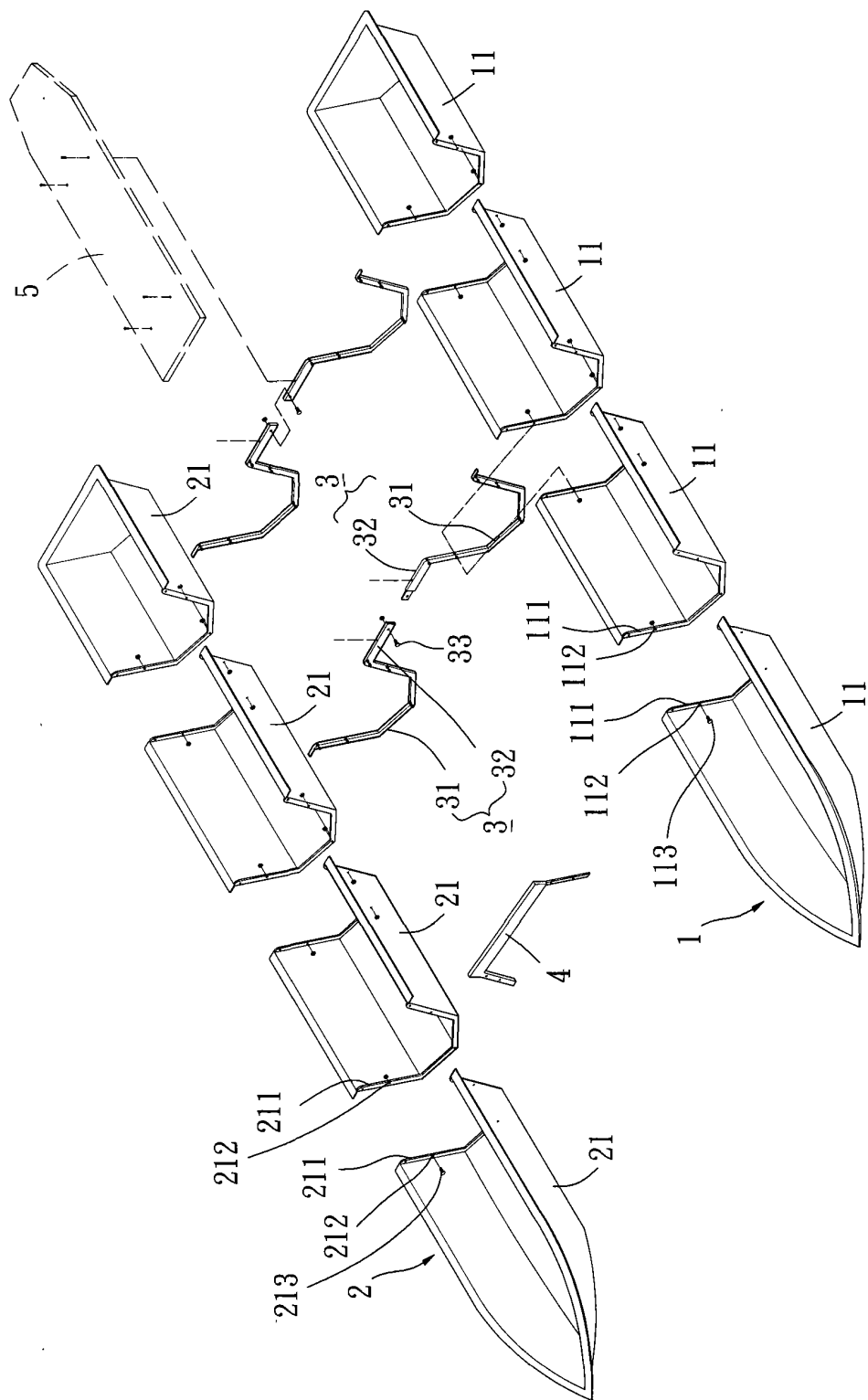


图2

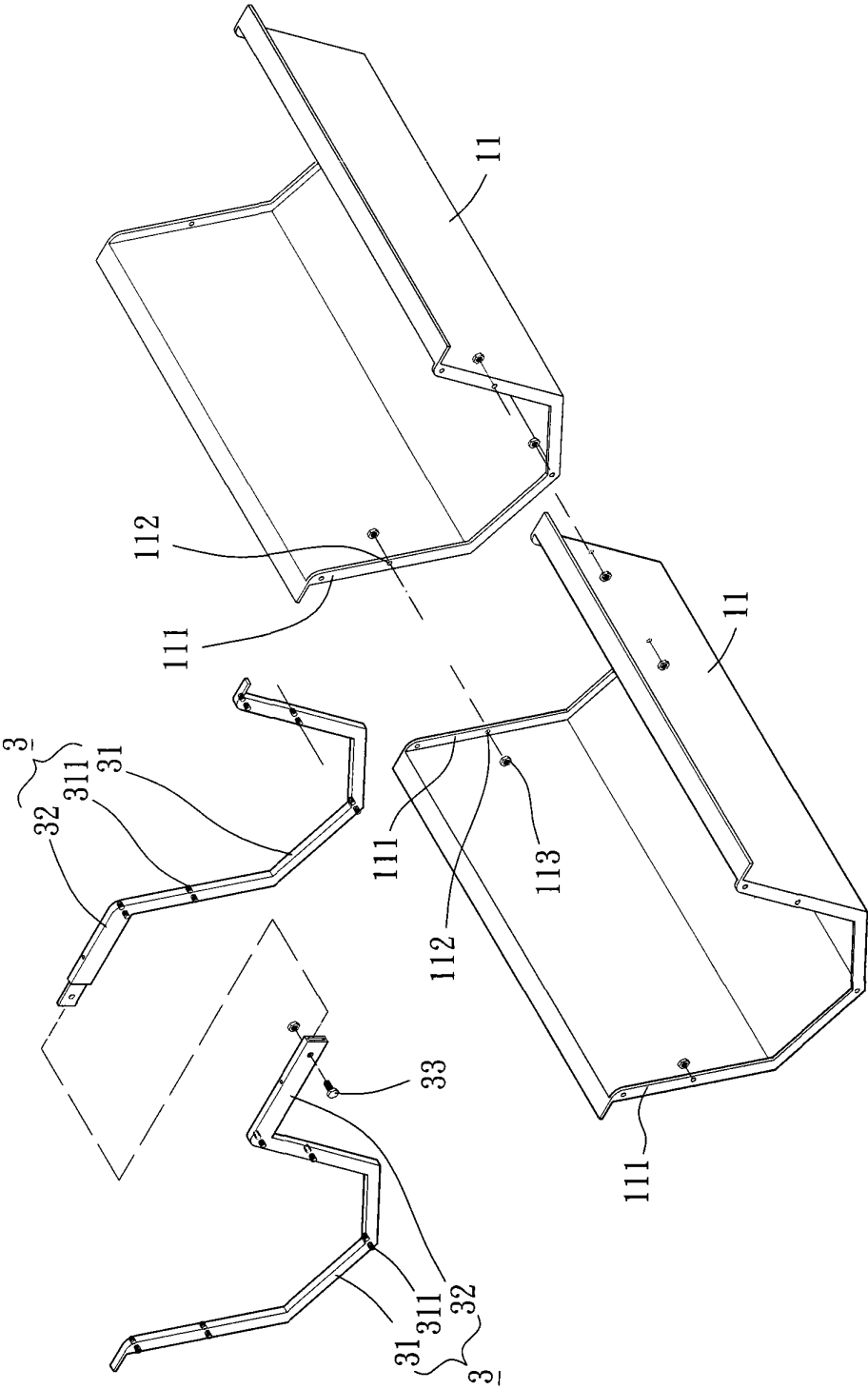


图3

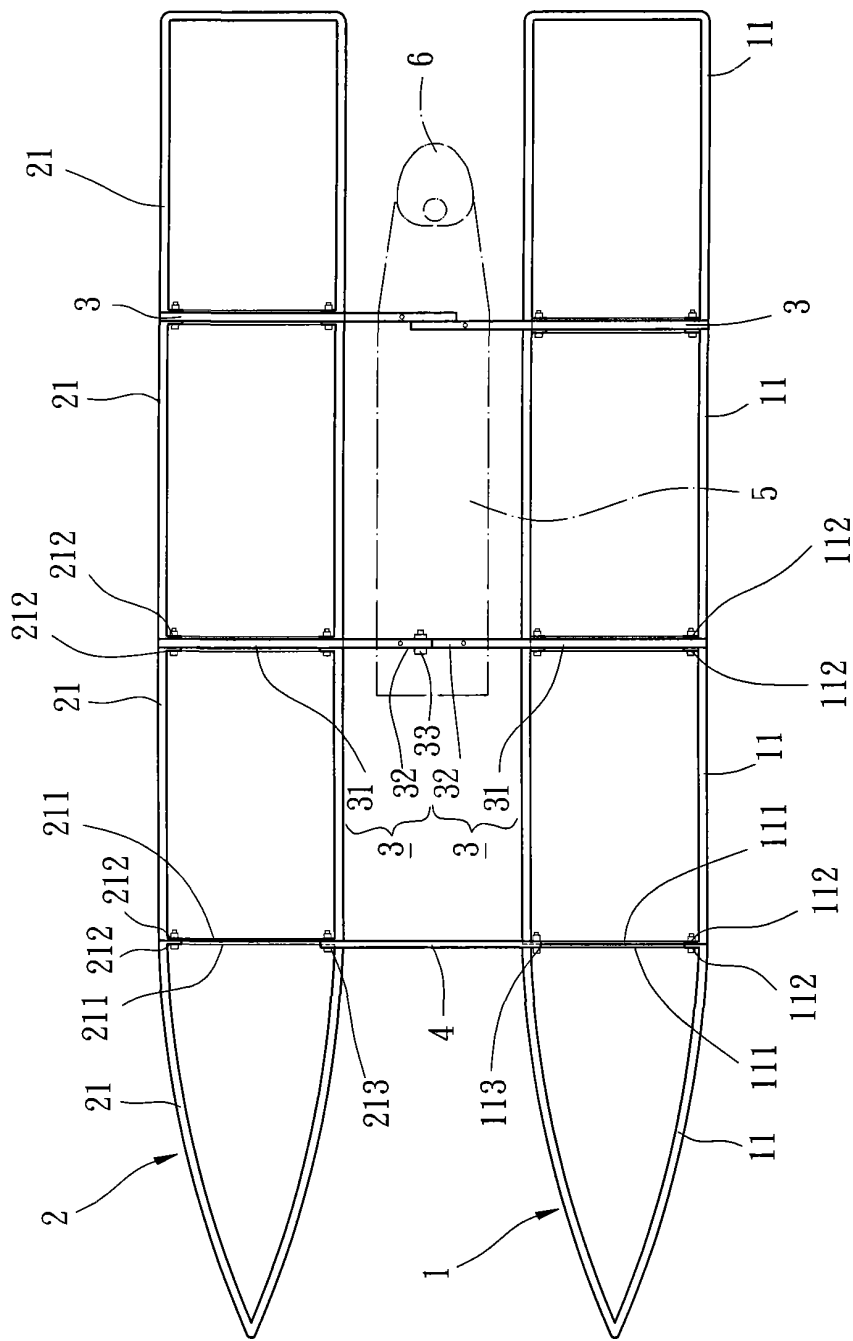


图4

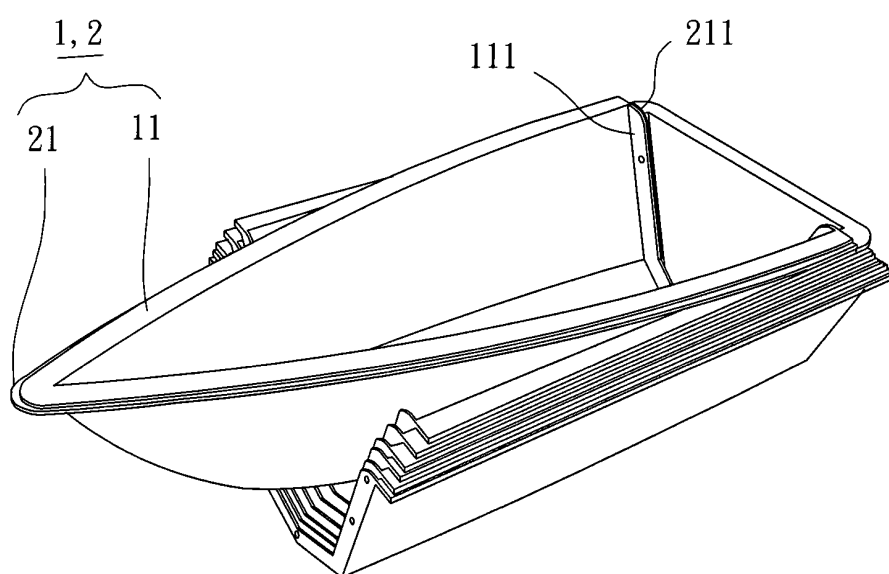


图5

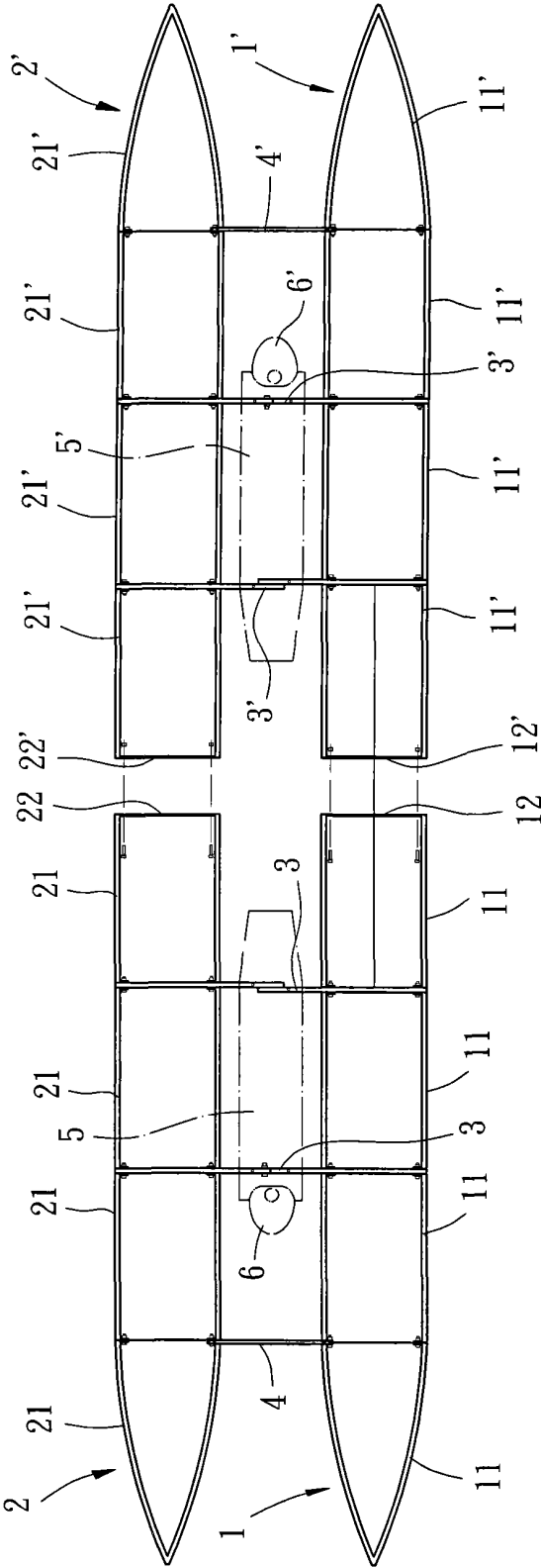


图6

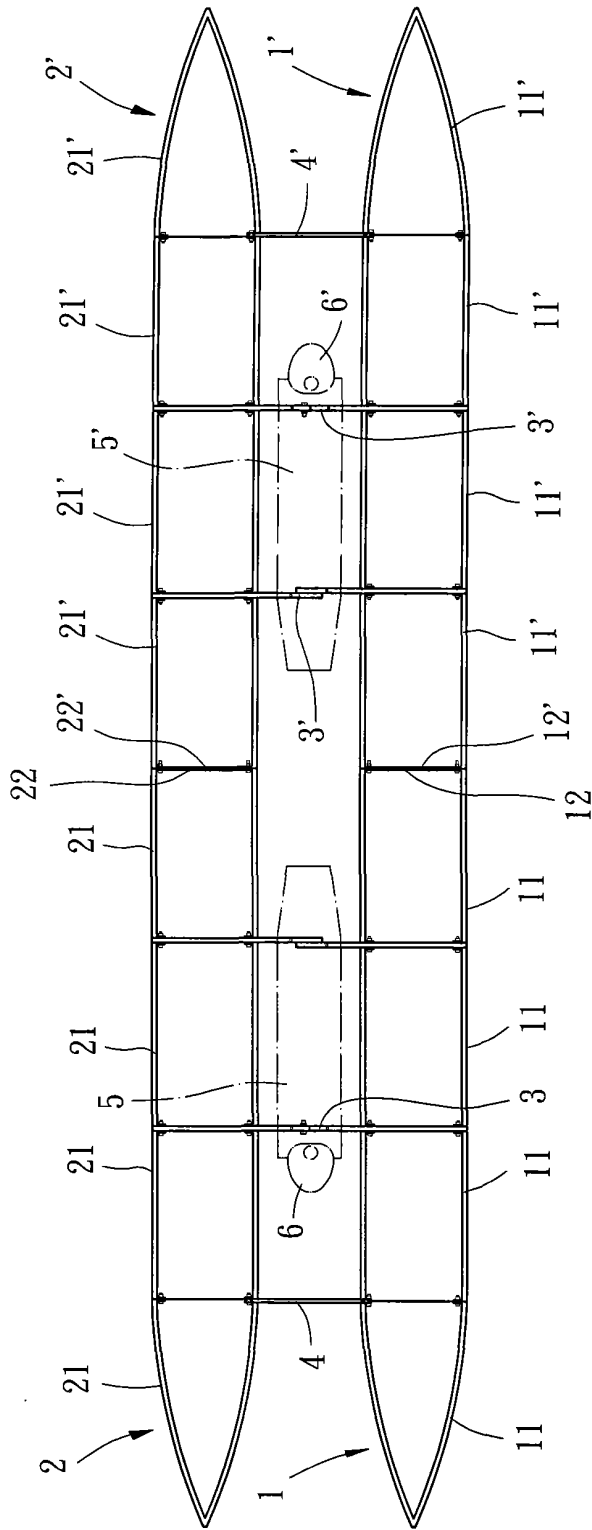


图7

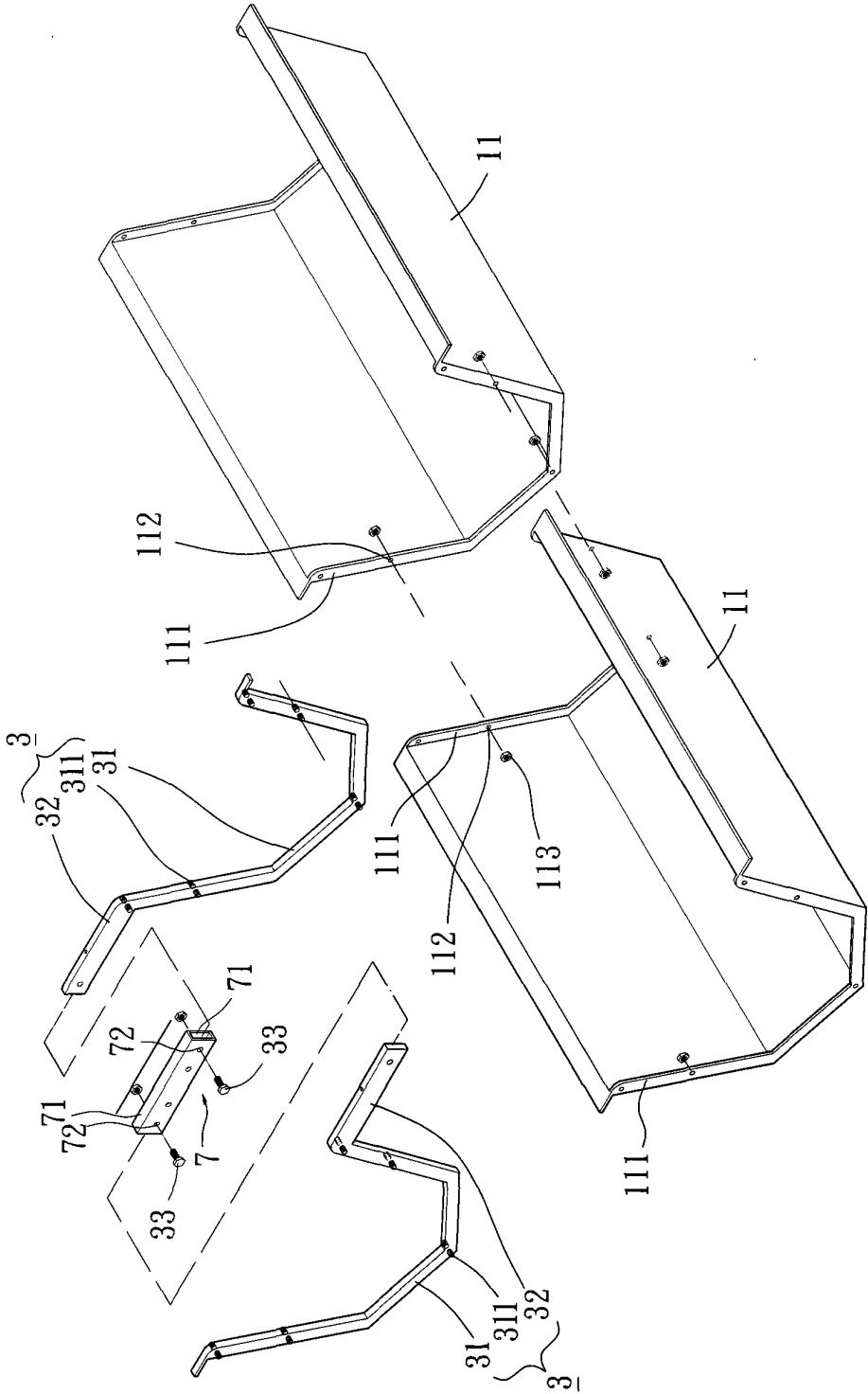


图8