



(19)
Bundesrepublik Deutschland
Deutsches Patent- und Markenamt

(10) **DE 602 01 729 T2 2005.12.15**

(12) **Übersetzung der europäischen Patentschrift**

(97) **EP 1 349 775 B1**

(51) Int Cl.⁷: **B63B 29/02**

(21) Deutsches Aktenzeichen: **602 01 729.7**

(86) PCT-Aktenzeichen: **PCT/GB02/03965**

(96) Europäisches Aktenzeichen: **02 755 270.2**

(87) PCT-Veröffentlichungs-Nr.: **WO 03/020581**

(86) PCT-Anmeldetag: **30.08.2002**

(87) Veröffentlichungstag
der PCT-Anmeldung: **13.03.2003**

(97) Erstveröffentlichung durch das EPA: **08.10.2003**

(97) Veröffentlichungstag
der Patenterteilung beim EPA: **27.10.2004**

(47) Veröffentlichungstag im Patentblatt: **15.12.2005**

(30) Unionspriorität:
0121284 03.09.2001 GB

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GR, IE, IT, LI, LU, MC, NL, PT, SE, SK, TR

(73) Patentinhaber:
Sealine International Ltd., Kidderminster, Worcestershire, GB

(72) Erfinder:
WAINWRIGHT, Gerard Bernard, Church Stretton, Shropshire SY6 7DP, GB; TUCKER, Roger, Kidderminster, Worcestershire DY10 4RY, GB; WYLE, Geoffrey, Bewdley, Worcestershire DY12 2RE, GB; HOULDER, Simon, Kidderminster, Worcestershire DY11 7AE, GB; BUFFEY, Philip, West Midlands DY8 3UQ, GB

(74) Vertreter:
Dr. Weber, Dipl.-Phys. Seiffert, Dr. Lieke, 65183 Wiesbaden

(54) Bezeichnung: **BOOT**

Anmerkung: Innerhalb von neun Monaten nach der Bekanntmachung des Hinweises auf die Erteilung des europäischen Patents kann jedermann beim Europäischen Patentamt gegen das erteilte europäische Patent Einspruch einlegen. Der Einspruch ist schriftlich einzureichen und zu begründen. Er gilt erst als eingelegt, wenn die Einspruchsgebühr entrichtet worden ist (Art. 99 (1) Europäisches Patentübereinkommen).

Die Übersetzung ist gemäß Artikel II § 3 Abs. 1 IntPatÜG 1991 vom Patentinhaber eingereicht worden. Sie wurde vom Deutschen Patent- und Markenamt inhaltlich nicht geprüft.

Beschreibung**ZUSAMMENFASSUNG DER ERFINDUNG****HINTERGRUND DER ERFINDUNG**

[0001] Die Erfindung bezieht sich allgemein auf ein Boot und bezieht sich auf Verbesserungen der Funktion eines Cockpits hinten am Boot.

[0002] Gewöhnlich befindet sich hinten an einem Boot, z. B. einem Motorboot, ein Cockpit. Das Cockpit kann für die Steuerung des Bootes und auch zu Erholungszwecken benutzt werden. Zum Beispiel können vorn am Cockpit Armaturen vorgesehen sein zum Kontrollieren der Steuerung und Steuern der Maschinen. Das Cockpit kann auch zu Erholungs- und Freizeitzwecken dadurch benutzt werden, daß um den Umfang des Cockpits herum bequeme Sitzgelegenheiten eingebaut sind.

[0003] Ein Freizeitboot hat gewöhnlich einen kleinen Tender oder ein Hilfsfahrzeug zur Benutzung z. B., wenn das Boot sich in einem Hafen befindet, um die Crew überzusetzen und sie zwischen dem Boot und den Hafenanlagen zu befördern. Man möchte gerne in der Lage sein, den Tender auf dem Heck des Boots zu verstauen, wenn sich das Boot bewegt. Zu diesem Zweck ist eine Achternplattform oder ein Achterdeck gewöhnlich hinter dem Cockpit vorgesehen, auf welcher/welchem der Tender teilweise oder ganz angeordnet werden kann. Je größer das Maß des Achterdecks ist, umso sicherer kann der Tender auf dem Boot verstaut werden, weil ein kleiner Teil oder nichts von dem Tender über das Bootsheck hinausragen muß.

[0004] Je größer das Ausmaß des Achterdecks ist, um den Tender aufzunehmen, umso weiter vorn muß in nachteiliger Weise die hintere Wand des Cockpits angeordnet sein und umso kleiner wird das Maß des Cockpits selbst.

[0005] US-A-4,425,861 beschreibt ein Boot mit einem Cockpit, welches eine Umfangssitzmöglichkeit und einen Vorderabschnitt hat (mit der Vorderwand des Cockpits und den Vorderteilen der Seitenwände des Cockpits), der nach vorne und hinten gleitet, um die Größe des Cockpits zu verändern.

[0006] US-A-4,742,795 beschreibt ein Boot mit einem Cockpit mit einer Rückwand, die zwischen zwei äußeren Abschnitten einen Mittelabschnitt aufweist. Der Mittelabschnitt schwenkt um seine Bodenkante und kann nach rückwärts heruntergefaltet werden, bis er sich horizontal befindet, um Zugang zum Cockpit und aus diesem heraus vorzusehen. Eine allgemein ähnliche Anordnung ist in der FR-2 786 751 gezeigt.

[0007] Gemäß der vorliegenden Erfindung ist ein Boot vorgesehen mit einem Schiffsrumpf; und am Heck des Boots einem Cockpit, welches von einer Wandanordnung am Umfang des Cockpitdecks gebildet ist; dadurch gekennzeichnet, daß ein hinterer Teil der Wandanordnung angeordnet ist, um sich nach hinten zu verschieben und die Fläche des Cockpitdecks zu vergrößern.

[0008] Wenn also während der Überfahrt des Boots ein großes Maß des Cockpits zu Erholungszwecken nicht notwendig ist, kann die Wandanordnung in ihrer vorderen Position angeordnet sein. Wenn das Boot festgemacht wird und ein großes Maß des Cockpits für die Erholung wünschenswert ist, kann die Anordnung nach hinten verschoben werden, um die Fläche des Cockpitdecks, welche für die Benutzung zur Verfügung steht, zu vergrößern.

[0009] Vorzugsweise ist der hintere Teil der Wandanordnung auf einem Schlitten angebracht, der angeordnet ist, um nach hinten zu gleiten und den hinteren Teil der Wandanordnung nach hinten zu versetzen, um die Fläche des Cockpitdecks zu vergrößern. Die Verwendung eines Schlittens ist eine bequeme Art der Befestigung des beweglichen Teils des Wandaufbaus.

[0010] Bei der bevorzugten Ausführungsform hat der Schlitten ein Deck, und es gibt hinter dem Cockpit ein Achterdeck, und das Schlittendeck bildet mindestens einen Teil des Achterdecks. Dieses Achterdeck kann für vielfältige Zwecke verwendet werden. Zum Beispiel kann der Tender bei der Überfahrt auf dem Achterdeck abgelegt werden. Beim Festmachen kann das Achterdeck als Badeplattform verwendet werden. Der Tender kann auf dem bewegbaren Schlittendeckteil des Achterdecks so verstaut werden, daß die Anordnung des bewegbaren Deckteils in seiner hinteren Position verwendet werden kann, um beim Losmachen bzw. Starten und Einholen des Tenders zu helfen. Der bewegbare Deckteil kann in seiner hinteren Position auch als nach hinten vorstehende Badeplattform benutzt werden, die nach hinten über das Heck des Bootsrumpfs in gewisser Weise nach Art eines Taucherbretts vorspringt.

[0011] Vorzugsweise steht das Cockpitdeck mit dem Achterdeck über eine Durchgangsöffnung in der Wandanordnung des Cockpits in Verbindung.

[0012] Es ist bevorzugt, daß das Cockpitdeck und das Achterdeck eine einzige Fläche aufweisen, die nicht irgendwelche Stufen enthält, welche das Niveau verändern und gefährlich sein können, weil sie Leute stolpern lassen. Die Durchgangsöffnung schafft daher einen bequemen Weg für eine Möglich-

keit, daß das Cockpitdeck immer auf demselben Niveau zum Achterdeck hindurchführt.

[0013] Vorzugsweise sieht die Durchgangsöffnung eine Verbindung zwischen dem Cockpitdeck und einem statischen Teil des Achterdecks vor. Es ist bevorzugt, daß das Achterdeck nicht nur den durch das Schlittendeck vorgesehenen beweglichen Teils aufweist, sondern auch einen oder mehrere statische Teile. Zum Beispiel kann ein statischer Teil auf einer Seite des Hecks angeordnet sein, und der bewegliche Teil kann in der Mitte und an der anderen Seite des Hecks positioniert sein. Mit anderen Worten ist der bewegliche Teil des Achterdecks bezüglich der Längsmittellinie des Boots asymmetrisch angeordnet.

[0014] Vorzugsweise ist in der Vorderposition des Schlittens das hintere Ende des Schlittendecks über dem Heck des Bootsrumpfs angeordnet, und in der hinteren Position des Schlittens ist das hintere Ende des Schlittendecks über das Heck des Bootsrumpfs hinaus frei tragend. In der vorderen Position kann das hintere Ende des Schlittendecks mit benachbarten Teilen des Bootsrumpfs bündig sein, so daß die getrennte Eigenschaft des Schlittendecks nicht unmittelbar ins Auge fällt. Nur wenn der Schlitten nach hinten zurückgleitet, scheint das Schlittendeck aus der Gesamthülle des Bootsrumpfs auszubrechen und in der Art einer Plattform über das Heck des Bootsrumpfs hinaus vorzustehen.

[0015] Der rückwärtige Teil der Wandanordnung und der Schlitten können zwar angeordnet sein, um von einem Handmechanismus bewegt zu werden, es ist aber bevorzugt, daß kraftbetriebene Betätigungsmittel vorgesehen sind, um den Schlitten zwischen seiner vorderen und seiner hinteren Position hin- und herzubewegen.

[0016] Wenn bei einer bevorzugten Ausführungsform der Schlitten sich in seiner Vorderposition befindet, ragt eine Fläche des Cockpitdecks nach hinten unter dem hinteren Teil der Wandanordnung heraus, und wenn sich der Schlitten in seiner hinteren Position befindet, ist die Fläche des Cockpitdecks freigegeben und läuft zur Vorderseite des hinteren Teils der Wandanordnung zurück. Dies hilft, die Unversehrtheit oder Kontinuität des Cockpitdecks aufrechtzuerhalten, wenn der hintere Teil der Wandanordnung rückwärtsbewegt wird, so daß keine größere Lücke oder Vertiefung freigelegt wird, wenn der hintere Teil der Wandanordnung nach hinten gleitet.

[0017] Vorzugsweise weist der hintere Teil der Wandanordnung eine Sitzmöglichkeit auf, die in das Cockpit gewandt ist. Die Insassen dieser Sitzmöglichkeit sind deshalb in der Lage, aus der erweiterten Wahrnehmung des vergrößerten Cockpits Nutzen zu ziehen, und sie sind eher in der Lage, sich in die Son-

ne als in den Schatten zu bewegen.

KURZE BESCHREIBUNG DER ZEICHNUNGEN

[0018] Eine bevorzugte, nicht begrenzende Ausführungsform der vorliegenden Erfindung wird nun unter Bezugnahme auf die anliegenden schematischen Zeichnungen beschrieben.

[0019] [Fig. 1](#) ist eine perspektivische Ansicht des Hecks eines Boots gemäß der vorliegenden Erfindung, wobei ein hinterer Teil einer Cockpitwandanordnung in ihrer vorderen Position gezeigt ist.

[0020] [Fig. 2](#) ist eine Ansicht ähnlich [Fig. 1](#), zeigt aber den hinteren Teil der Cockpitwandanordnung in einer entfalteten oder hinteren Position.

[0021] [Fig. 3](#) ist eine Ansicht ähnlich [Fig. 1](#), zeigt aber einen auf einem Achterdeck verstauten Tender.

[0022] [Fig. 4](#) ist eine Ansicht ähnlich [Fig. 1](#), wobei aber die beweglichen Bestandteile entfernt sind.

[0023] [Fig. 5](#) ist eine auseinandergezogene Ansicht eines beweglichen Schlittens, der aus dem Zusammenhang dessen, was in [Fig. 4](#) gezeigt ist, entfernt ist.

BESCHREIBUNG DER BEVORZUGTEN AUSFÜHRUNGSFORM

[0024] [Fig. 1](#) ist eine perspektivische Ansicht mit Blick nach unten auf den hinteren Teil eines Boots. Sie zeigt den hinteren Oberbau **1**, der auf die Oberseite eines (nicht gezeigten) Bootsrumpfs paßt. Der Oberbau **1** ist aus GFK hergestellt und weist ein hinteres Cockpit **2** mit einem Cockpitboden oder -deck **21** auf, der bzw. das im allgemeinen rechteckig ist und entlang seines Umfangs eine Wandanordnung hat mit einer linken Seitenwand **22**, einer rechten Seitenwand **23** und einer bewegbaren hinteren Wand **24**. Die durch die Wände **22-24** vorgegebene Wandanordnung gibt dem Cockpit **2** die Erscheinung, als sei es vertieft oder nach unten in den hinteren Oberbau **1** abgesenkt.

[0025] Die Wände **22-24** erstrecken sich nur teilweise um das Cockpit herum. Obwohl nicht dargestellt, enthält das Cockpit **2** an seinem Vorderende gewöhnlich Merkmale, wie z. B. eine Wand, die eine Türöffnung in eine Kabine hat, eine Reihe von Stufen nach oben oder unten auf ein anderes Niveau des Boots und/oder Armaturen für die Steuerung und die Maschine(n).

[0026] Die bewegbare hintere Wand **24** ist so ausgestaltet, daß sie einen nach vorn gerichteten Sitz **241** hat, der sich längs des Hauptteils der Länge der

hinteren Wand **24** erstreckt. Der Sitz **241** ist in das Cockpit **2** hinein gerichtet und kann somit von Personen benutzt werden, die mit anderen Leuten in dem Cockpit Kontakte knüpfen wollen.

[0027] Die bewegliche hintere Wand **24** ist oben auf einem beweglichen Schlitten am Vorderende des Schlittens befestigt. Der Schlitten **3** ist in der Lage, längs des Boots zwischen einer vorderen oder Stau-Position, die in [Fig. 1](#) gezeigt ist, und einer hinteren oder verlängerten Position, die in [Fig. 2](#) gezeigt ist, zu gleiten, in welcher der hintere Teil des Schlittens über das Heck des Schiffsrumpfs nach hinten hinausragt. Der Schlitten **3** trägt die hintere Wand **4** mit sich und läßt diese zwischen der vorderen bzw. hinteren in [Fig. 1](#) bzw. [Fig. 2](#) gezeigten Position gleiten. Wie man beim Vergleich der [Fig. 1](#) und [Fig. 2](#) sehen kann, ist die hintere Position der hinteren Wand **24** derart, daß sie zu einer Flächenvergrößerung des Cockpitdecks **21** führt, welches für die Verwendung freigegeben ist, und folglich zu einer Vergrößerung des Gesamtvolumens des Cockpits **2** führt, welches für die Insassen des Cockpits benutzbar ist.

[0028] Die Wandanordnung des Cockpits **2** weist auch ein gleitendes Wandelement **25** auf, welches lose an der bewegbaren hinteren Wand **24** angekoppelt ist, um sich mit dieser teilweise zu bewegen. Dieses Wandelement ist vorgesehen, weil die Vorderseite der hinteren Wand **24** sich in der hinteren Position über die Hinterseite der benachbarten Seitenwand **23** hinausbewegt. Ohne das Wandelement **25** würde dadurch eine Öffnung entstehen, die gefährlich sein kann. Zum Beispiel könnte eine Öffnung einen Fuß, ein Bein oder einen Finger einer auf dem Sitz **241** sitzenden Person einfangen, wenn sich die hintere Wand **24** aus ihrer hinteren Position in ihre vordere Position bewegt. Damit das nicht passiert, ist das Wandelement **25** vorgesehen, eine solche mögliche Öffnung auszuschalten und zu verhindern, daß sich eine solche Öffnung schließt oder öffnet. Die benachbarten Teile auf der Seitenwand **23** und hinteren Wand **24** haben eine im wesentlichen gleichmäßige gemeinsame Höhe. Dies ist auch die Höhe des Wandelements **25**. Diese Gesamtgemeinsamkeit an Höhe sorgt für ein angenehmes Äußeres und trägt dazu bei zu verhindern, daß etwaige kleine Öffnungen entstehen und dann verschwinden, welche Finger und dergleichen einfangen können.

[0029] Das Wandelement **25** ist lose an die bewegliche hintere Wand **24** gekoppelt, um sich mit dieser nach rückwärts und vorwärts zu bewegen. Die Gesamtanordnung ist derart, daß in der ganz hinteren Position der vordere Teil des Wandelements **25** den hinteren Teil der Seitenwand **23** überlappt, und der hintere Teil des Wandelements **25** noch den vorderen Teil der hinteren Wand **24** überlappt. Durch das Vorsehen des Wandelements **25** kann der Hub oder die Länge der Bewegung der bewegbaren hinteren

Wand **24** auf sichere Weise größer gemacht werden als die Dicke der hinteren Wand **24** in der Längsrichtung des Boots.

[0030] Unter Bezugnahme auf [Fig. 1](#) ist ein Achterdeck an der Rückseite des Cockpits **2** vorgesehen. Das Achterdeck weist einen statischen Deckabschnitt **4** auf der linken Seite des Boots, ein hinteres Schlittendeck **31** des Schlittens **3**, welches im allgemeinen mittig zum Boot, aber etwas versetzt zur rechten Seite angeordnet ist, und einen kleinen statischen Deckabschnitt **5** auf der rechten Seite des Boots auf. Der statische Deckabschnitt **4** setzt sich nach vorn durch eine Durchgangsöffnung **6** zwischen der linken Seitenwand **22** und dem linken Ende der bewegbaren hinteren Wand **24** fort, bis der Deckabschnitt **4** an das Cockpitdeck **21** kommt. Alle Deckelemente **21**, **4**, **5** und **31** liegen im allgemeinen auf derselben Oberfläche, wodurch sich eine glatte Gesamterscheinung ergibt ohne Unterbrechung durch irgendwelche Stufen oder Höhenveränderungen, welche eine Stolpergefahr bieten können.

[0031] In der vorderen Position der hinteren Wand **24** und des Schlittens **3**, welche gewöhnlich bei der Überfahrt des Boots eingestellt wird, kann das Achterdeck verwendet werden, um einen Tender oder ein Hilfsfahrzeug zu tragen, wie z. B. ein Beiboot gemäß Darstellung in [Fig. 3](#). Wenn das Boot nicht unterwegs ist, wenn es z. B. in einem Hafen festgemacht ist, können die hintere Wand **24** und der Schlitten **3** gemäß Darstellung in [Fig. 2](#) in die hintere oder verlängerte Position bewegt werden. Aus dieser Position, oder bevor diese Position erreicht ist, kann der Tender **7** unter Verwendung einer vorhandenen, im Handel erhältlichen Start- und Einholvorrichtung **8** gestartet werden, wie z. B. einer sogenannten Pasarelle. Diese ist schwenkbar auf einer Rückwärtsverlängerung der rechten Seitenwand **23** angebracht und kann aus ihrer Querstauposition zu einer längs entfalteten Position gemäß Darstellung in [Fig. 2](#) herumgeschwenkt werden, um den Tender **7** anzuheben und ihn vom Achterdeck wegzuschwenken und den Tender auf dem Wasser zu entfalten. Diese Tätigkeit kann umgekehrt werden, um den Tender **7** einzuholen und zu verstauen. Die Pasarelle ist auch in der Lage, als Gangbrett zu fungieren, insofern, daß sie ihr freies Ende nach oben und unten schwenken kann zusätzlich zum Schwenken um die allgemein vertikale Hauptachse.

[0032] Um ein visuell angenehmes Aussehen vorzusehen und über die Tatsache hinwegzutäuschen, daß die hintere Wand **24** bewegt werden kann, ist die hintere Oberfläche der hinteren Wand **24** so angeordnet, daß sie sich in ihrer vorderen Position in die benachbarten hinteren Flächen des benachbarten Wandelements **25** und der rechten Seitenwand **23** einfügt oder sich gleichmäßig von diesen Flächen herumwölbt.

[0033] Die Anordnung des Schlittens **3** wird nun unter Bezugnahme auf die [Fig. 4](#) und [Fig. 5](#) erläutert. [Fig. 4](#) zeigt die Situation, in welcher der Schlitten **3** von dem hinteren Oberbau **1** entfernt wurde. [Fig. 5](#) zeigt die Bestandteile des Schlittens **3**.

[0034] Der Schlitten **3** hat einen Rahmen **32** aus einer Metallegierung (d. h. nichtrostender Stahl) mit zwei länglichen kastenartigen Seitenteilen **321**, welche durch zwei kastenartige Querteile **322** miteinander verbunden sind. Der Rahmen **32** wird auf sechs Rädern **33** gehalten, die im allgemeinen horizontale Achsen haben. Um eine unerwünschte oder übermäßige Querbewegung zu verhindern, sind zwei Führungsräder **34** auf dem Rahmen vorgesehen und sind um im allgemeinen vertikale Achsen drehbar.

[0035] Die Querteile **322** sind von dem vorderen Ende des Schlittens **3** weg angeordnet. Der Schlitten **3** weist auch eine Plattform **35** mit einem hinteren unteren Abschnitt **351** und einem vorderen erhabenen Abschnitt **352** auf. Der hintere untere Abschnitt **351** ist auf den oberen Teilen der hinteren Enden der Längsteile **321** befestigt. Abstandshalter **323** sind an die Vorderenden der Längsteile **321** angepaßt und halten die Unterseite des vorderen erhabenen Abschnitts **352** der Plattform **35** auf ihrem erhabenen Niveau relativ zu dem hinteren unteren Abschnitt **351**.

[0036] Die obere Fläche des hinteren unteren Abschnitts **351** sieht das hintere Schlittendeck **31** vor.

[0037] Unter Bezugnahme auf [Fig. 4](#) enthält der hintere obere Oberbau **1** eine Ausnehmung **11** mit einem im allgemeinen rechteckigen hinteren Teil und zwei nach vorn ragenden Schlitzen **12**. Zwei Z-förmige Legierungsschienen **13** sind in der Ausnehmung **11** befestigt, so daß die vorderen Enden der Schienen **13** in die Schlitze **12** hervorragen. Diese Schienen **13** führen die Vorwärts- und Rückwärtsbewegung des Schlittens **3**.

[0038] Die Räder **33** laufen auf den unteren Flanschen der Schienen **13**. Die zwei Führungsräder **34** arbeiten mit den Führungsflächen **14** unter den Schienen **13** zusammen, um eine unerwünschte Seitwärtsbewegung des Schlittens **2** zu beschränken. Die Führungsräder **34** können auch verwendet werden, um eine Bewegung über die gewünschte vordere Position hinaus dadurch zu verhindern, daß sie auf eine vordere Fläche **15** stoßen.

[0039] Eine längliche Rückhalteplatte **16** ist an dem oberen Flansch jeder Schiene **13** angebracht, um ein unerwünschtes Herausheben des Schlittens **3** aus der Ausnehmung **11** zu verhindern.

[0040] In der Vorderposition des Schlittens **3** ragt der vorn angehobene Abschnitt **352** der Plattform **35** über eine Fläche **211** des Cockpitdecks **21** und be-

deckt diese Fläche. In der hinteren Position des Schlittens **3** ist dann der größte Teil der Fläche **211** freigelegt, um einen nützlichen Teil des Cockpitdecks **21** zu bilden, die Anordnung ist aber derart, daß das vordere Ende des erhabenen Abschnitts **352** sich nicht über eine hintere Lippe **212** der Fläche **211** zurückzieht, um nicht eine Ausnehmung zu erzeugen, die sonst Gegenstände einfangen könnte, wenn der Schlitten **3** aus seiner hinteren Position zu seiner vorderen Position zurückkehrt.

[0041] Die Rückhalteplatten **16** sind mindestens an ihren vorderen Enden so gestaltet, daß sie diejenigen Teile der Schlitze **12** größtenteils abdecken, die nach der Rückwärtsbewegung des Schlittens **3** unbedeckt werden, wobei das Deck oben auf den Rückhalteplatten **16** im wesentlichen mit den benachbarten Teilen des Cockpitdecks **21** eine Ebene bildet. Es ist jedoch notwendig, enge Schlitze zu belassen, um die vertikalen Stege der Abstandshalter **323** aufzunehmen. Insgesamt ist die Anordnung derart, daß keine großen Vertiefungen oder potentiell gefährliche Fangstellen nach der Rückwärtsbewegung des Schlittens **3** freigelegt werden.

[0042] Die hintere Wand **24** ist auf dem vorderen erhabenen Abschnitt **352** der Plattform **35** montiert.

[0043] Wie man aus [Fig. 1](#) sieht, ist der hintere Teil der Plattform **35** so gestaltet, daß er mit den benachbarten Teilen des Boots im wesentlichen bündig ist, wenn er sich in der vorderen oder Stauposition befindet.

[0044] Ein (in [Fig. 5](#) gezeigter) kraftantriebener Betätiger **9** wird verwendet, um die Plattform **35** über das hintere Ende oder das Heck des Bootsrumpps hinaus dadurch zu verlängern, daß der Schlitten **3** rückwärtsbewegt ist durch Rückwärtsstoßen auf den Rahmen **32**. Der Betrieb der Betätigungseinrichtung **9** kann durch eine bequem im Cockpit **2** vorgesehene Steuerpaneele gesteuert werden.

[0045] In der verlängerten Position der Plattform **35** gemäß Darstellung in [Fig. 2](#) kann die Plattform **35** als Badeplattform fungieren, um in das Wasser um das Heck des Boots hinein- oder aus diesem herauszukommen.

[0046] Der Hub der Betätigungseinrichtung **9** und somit der hin- und hergehende Bewegungsabstand des Schlittens beträgt etwa 76 cm (30 Zoll).

[0047] Beim Bewegen des Schlittens **3** und der hinteren Wand **24** nach hinten kann der Tender **4** gewünschtenfalls auf dem hinteren Schlittendeck **31** belassen werden, wenn der Tender zu dieser Zeit nicht benutzt werden soll.

[0048] Die Start- und Einholvorrichtung **8** würde ein-

fach aus der Bahn zu der in [Fig. 2](#) gezeigten Position herausgeschwenkt werden, ohne tatsächlich für das Starten des Tenders betätigt zu werden. Wenn sich der Tender noch in Position befindet, wäre nur der statische Deckabschnitt **4** in wirksamer Weise für die Benutzung als Badeplattform verfügbar.

[0049] Es versteht sich, daß die obige Beschreibung nicht begrenzend ist und sich auf die derzeit bevorzugte Form der Erfindung bezieht. Viele Modifikationen können im Rahmen der Erfindung vorgenommen werden, welcher in den anliegenden Ansprüchen definiert ist.

Patentansprüche

1. Boot mit:
einem Schiffsrumpf; und
am Heck des Bootes einem Cockpit (**2**), welches von einer Wandanordnung (**22–25**) am Umfang eines Cockpitdeckes (**21**) gebildet ist;
dadurch gekennzeichnet, daß ein hinterer Teil (**24**) der Wandanordnung (**22–25**) angeordnet ist, um sich nach hinten zu verschieben, um die Fläche des Cockpitdeckes (**21**) zu vergrößern.

2. Boot nach Anspruch 1, wobei das hintere Teil (**24**) der Wandanordnung (**22–25**) auf einem Schlitten (**3**) angebracht ist, der angeordnet ist, um nach hinten zu gleiten und den hinteren Teil (**24**) der Wandanordnung nach hinten zu versetzen, um die Fläche des Cockpitdeckes (**21**) zu vergrößern.

3. Boot nach Anspruch 2, wobei der Schlitten (**3**) ein Deck (**31**) hat und es hinter dem Cockpit (**2**) ein Achterdeck (**4, 5, 31**) gibt und das Schlittendeck (**31**) mindestens einen Teil des Achterdecks (**4, 5, 31**) bildet.

4. Boot nach Anspruch 3, wobei das Cockpitdeck (**21**) mit dem Achterdeck (**4, 5, 31**) über eine Durchgangsöffnung (**6**) in der Wandanordnung (**22–25**) des Cockpits (**2**) in Verbindung steht.

5. Boot nach Anspruch 4, wobei die Durchgangsöffnung (**6**) eine Verbindung zwischen dem Cockpitdeck (**21**) und einem statischen Teil (**4**) des Achterdecks (**4, 5, 31**) vorsieht.

6. Boot nach einem der Ansprüche 3 bis 5, wobei ein Tender (**7**) von dem beweglichen Schlittendeckteil (**31**) des Achterdecks (**4, 5, 31**) getragen wird.

7. Boot nach einem der Ansprüche 3 bis 6, wobei in der Vorderposition des Schlittens (**3**) das hintere Ende des Schlittendeckes (**31**) über dem Heck des Schiffsrumpfes angeordnet ist und in der hinteren Position des Schlittens (**3**) das hintere Ende des Schlittendeckes (**31**) über das Heck des Schiffsrumpfes hinaus freitragend ist.

8. Boot nach einem der Ansprüche 2 bis 7, ferner mit kraftbetriebenen Betätigungsmitteln (**9**), die im Betrieb den Schlitten (**3**) aus seiner vorderen Position in seine hintere Position bewegen.

9. Boot nach einem der Ansprüche 2 bis 8, wobei, wenn sich der Schlitten (**3**) in seiner Vorderposition befindet, eine Fläche (**211**) des Cockpitdeckes (**21**) nach hinten unter dem hinteren Teil (**24**) der Wandanordnung (**22–25**) herausragt, und wenn sich der Schlitten (**3**) in seiner hinteren Position befindet, die Fläche (**211**) des Cockpitdeckes freigegeben ist und zur Vorderseite des hinteren Teils (**24**) der Wandanordnung zurückläuft.

10. Boot nach Anspruch 1, wobei:
ein Achterdeck (**4, 5, 31**) nach rückwärts des Cockpits (**2**) vorgesehen ist;
das Achterdeck (**4, 5, 31**) einen statischen Deckabschnitt (**4**) auf der linken Seite des Bootes einschließt; und
der statische Deckabschnitt (**4**) sich nach vorn durch eine Durchgangsöffnung (**6**) zwischen einer linken Seitenwand (**22**) der Wandanordnung (**22–25**) und dem linken Ende des hinteren Teils (**24**) der Wandanordnung fortsetzt, bis der statische Deckabschnitt (**4**) auf das Cockpitdeck (**21**) auftrifft.

11. Boot nach Anspruch 10, wobei das Cockpitdeck (**21**) und das Achterdeck (**4, 5, 31**) eine bündige Oberfläche derart bilden, daß die Durchgangsöffnung (**6**) von dem Achterdeck zu dem Cockpitdeck auf einer Höhe hindurchführt.

12. Boot nach einem vorhergehenden Anspruch, wobei das hintere Teil (**24**) der Wandanordnung (**22–25**) eine Sitzfläche (**241**) aufweist, die zu dem Cockpit (**2**) gewandt ist.

Es folgen 5 Blatt Zeichnungen

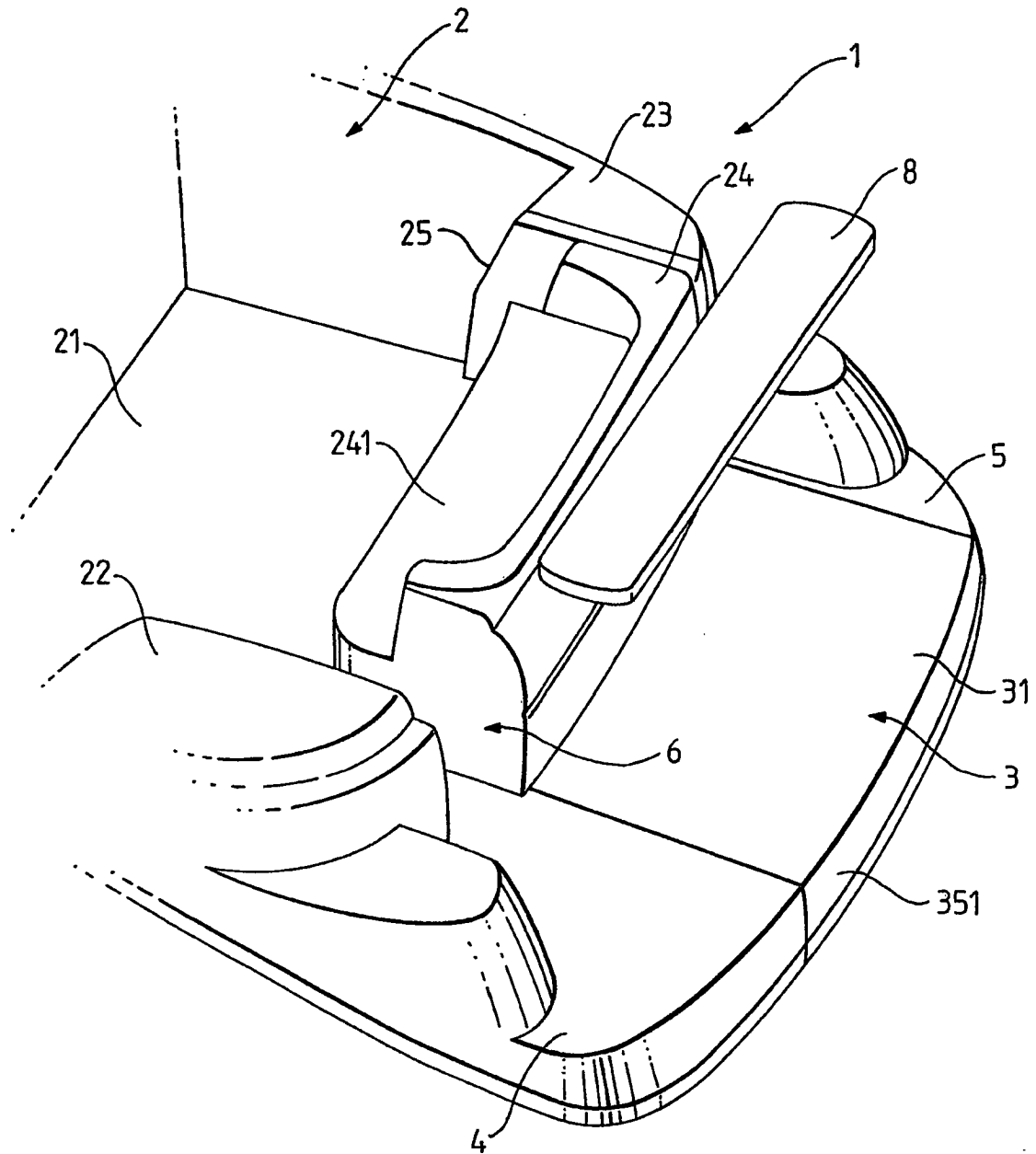


FIG. 1

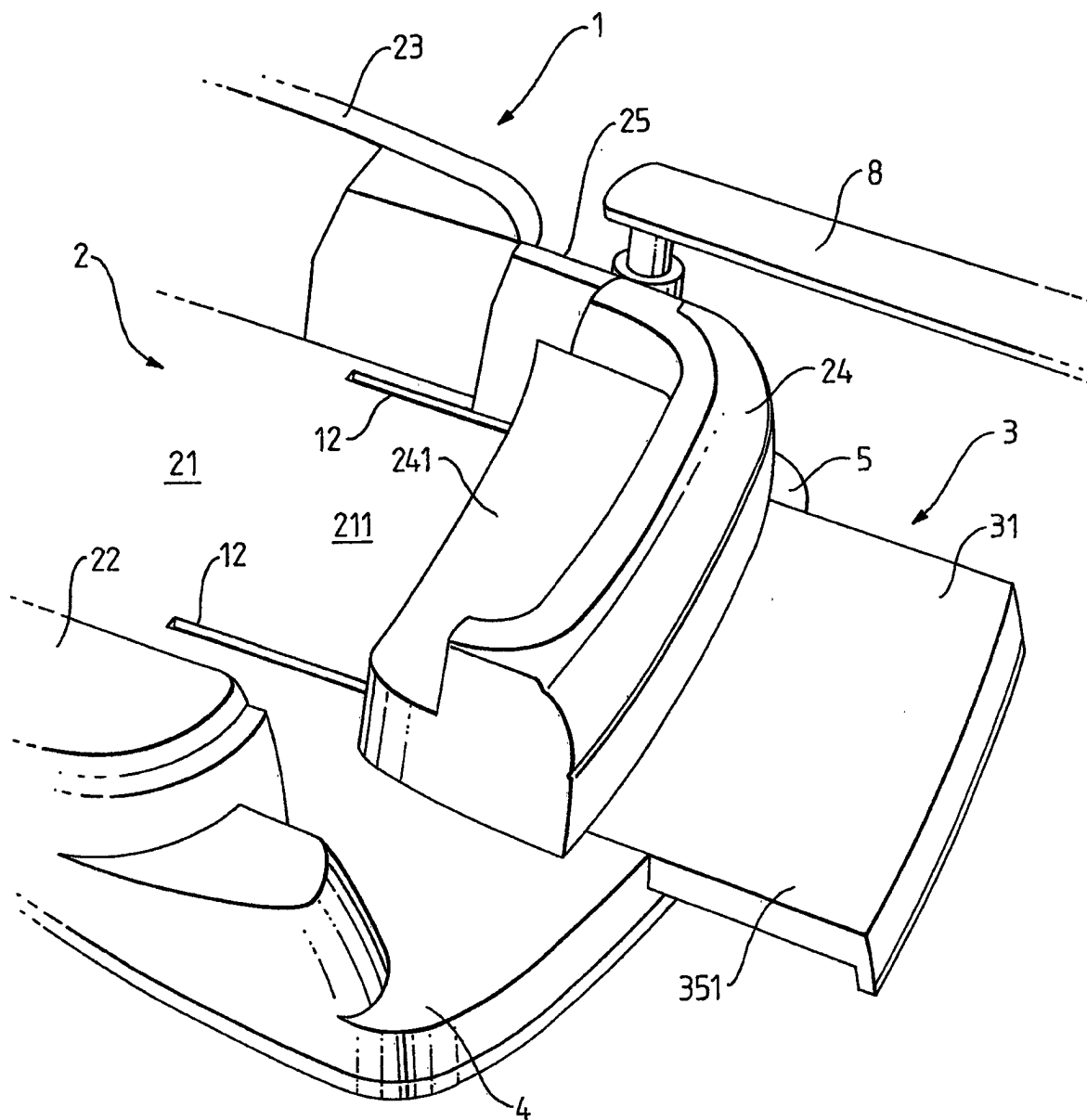


FIG. 2

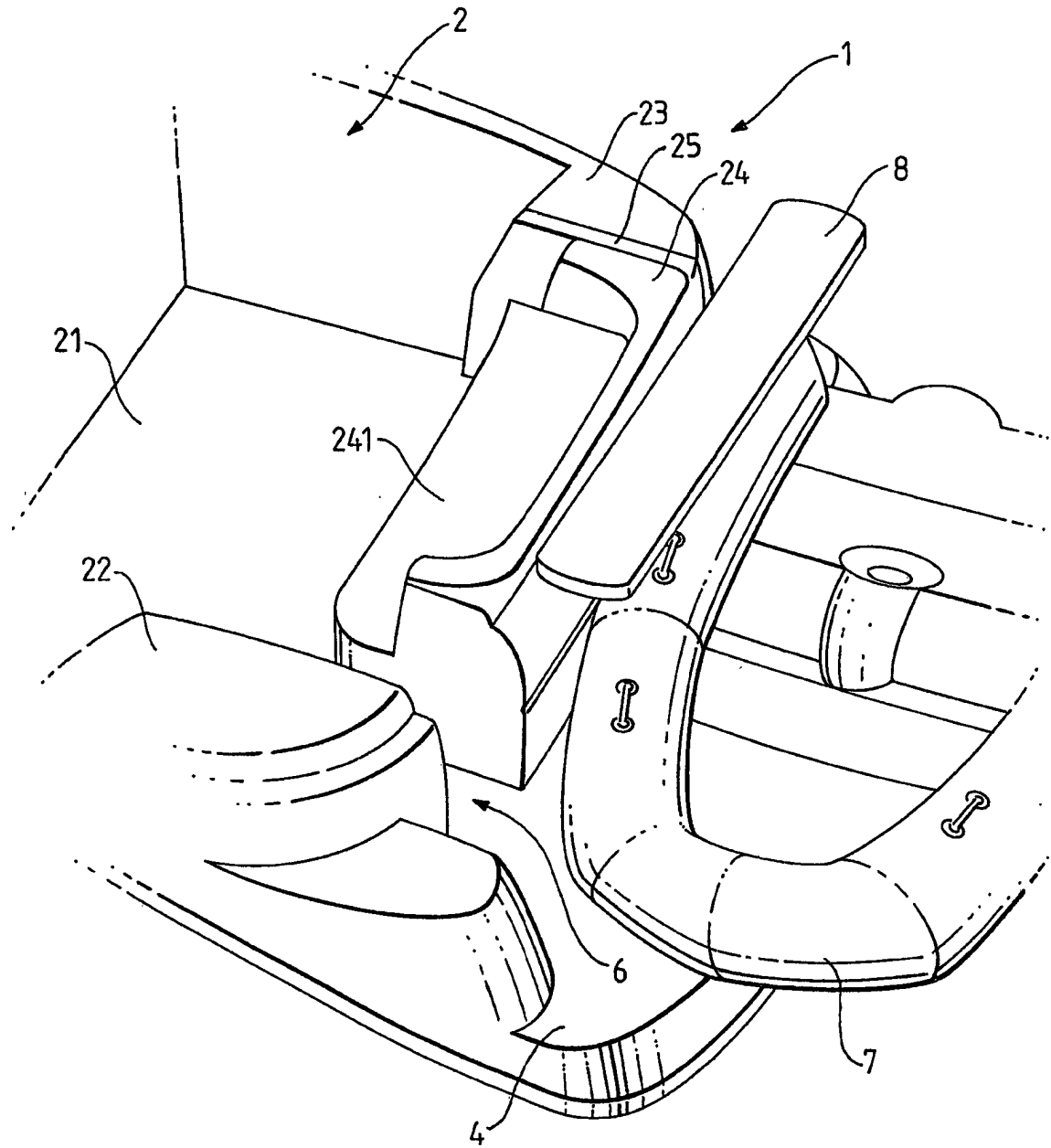


FIG. 3

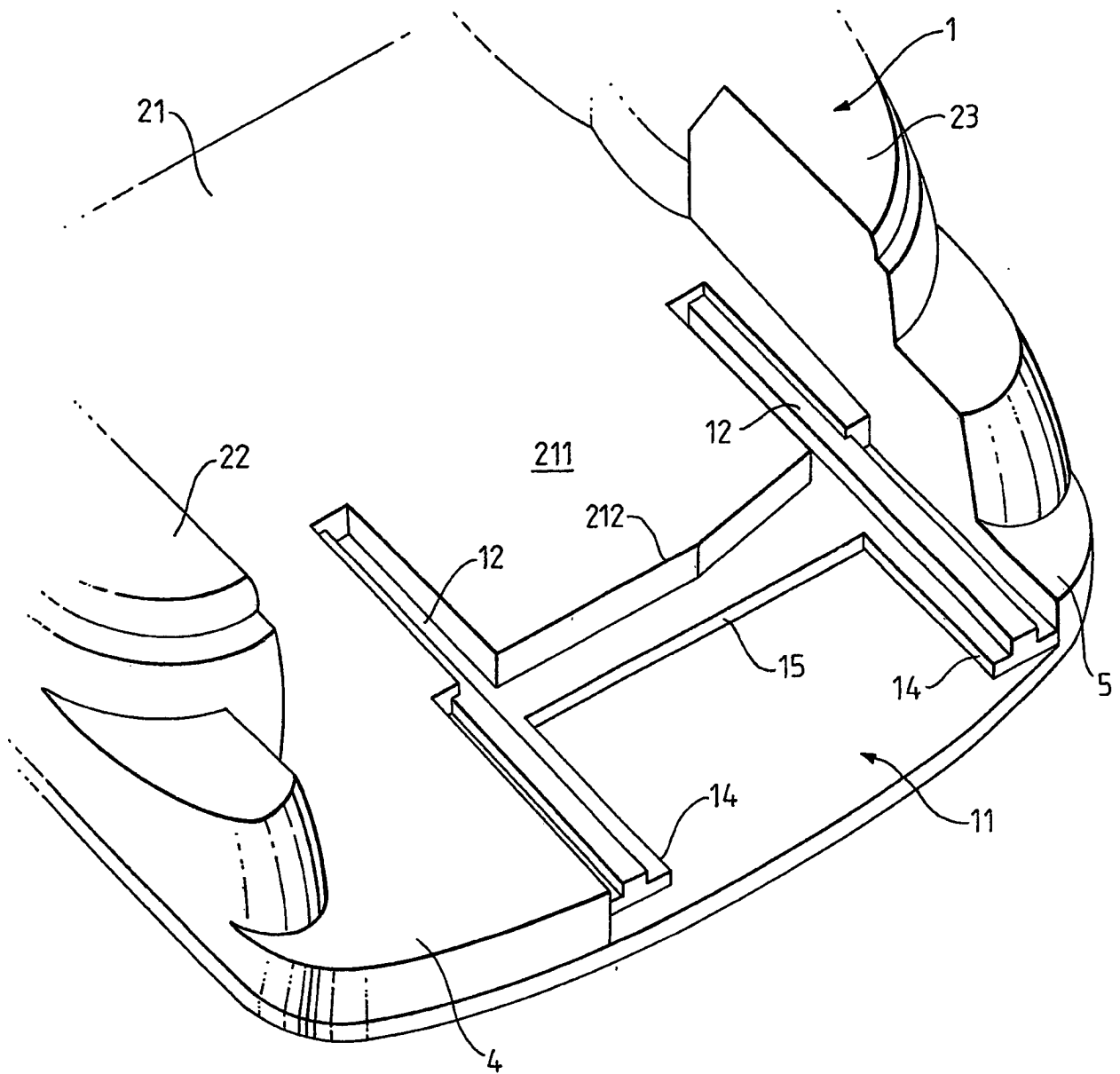


FIG. 4

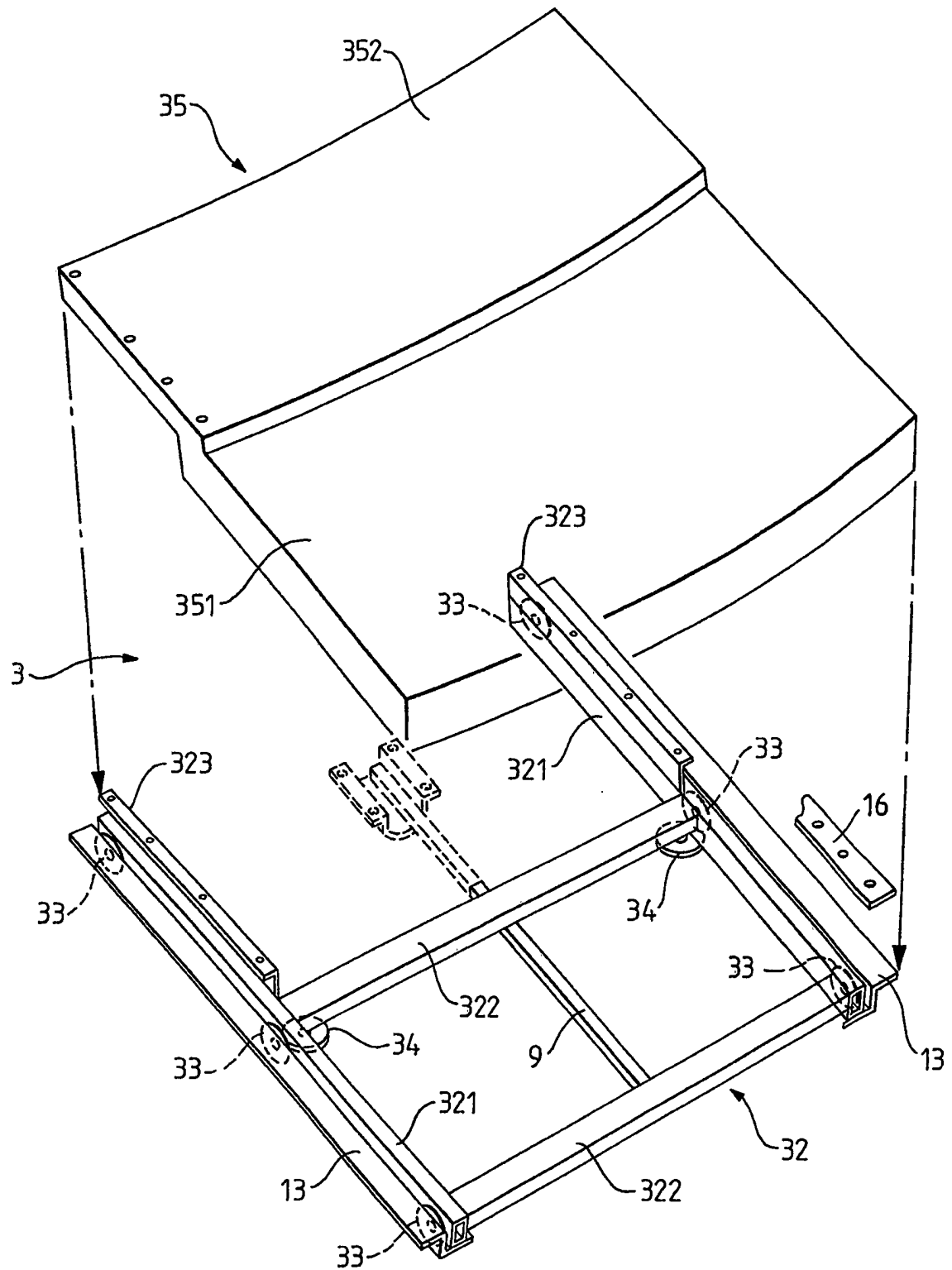


FIG. 5