



(12)实用新型专利

(10)授权公告号 CN 210882506 U

(45)授权公告日 2020.06.30

(21)申请号 201921359316.4

(22)申请日 2019.08.21

(73)专利权人 广东粤新海洋工程装备股份有限公司

地址 511468 广东省广州市南沙区大岗镇  
潭洲马前村

专利权人 广东粤新海工科技有限公司

(72)发明人 徐显提

(74)专利代理机构 广州致信伟盛知识产权代理  
有限公司 44253

代理人 龙日权

(51)Int.Cl.

B63B 19/08(2006.01)

B63B 27/14(2006.01)

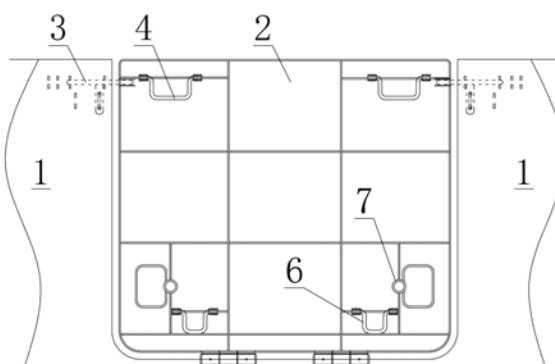
权利要求书1页 说明书2页 附图3页

(54)实用新型名称

一种船舶舷墙门结构

(57)摘要

一种船舶舷墙门结构，门体的底部铰接于船舶舷墙门洞的底部，门体的顶部与船舶舷墙之间安装有固定门体的锁定装置，门体可以向船舶通道一侧倾倒，而门体背向船舶通道的一侧可以设置拉环、安装座和系固环，从而将绳梯一端固定于系固环上，将立柱固定于安装座上，并使扶手绳穿过立柱上的限位环而固定于拉环上，从而便于人们进行攀爬。该种船舶舷墙门在翻倒后将平铺于通道上，既不会影响舷墙处舾装件或设备的安装，通道上又无需安装任何船舶舾装件或设备，从而可以极大地提高船舶结构布局设计和设备安装的方便性；同时，门体完全翻倒于通道上，也使得门洞可以完成打开，从而最大程度上地利用整个门洞的宽度，有效地保证了船舶的通行能力。



1. 一种船舶舷墙门结构,包括安装于船舶舷墙(1)处的门体(2),其特征在于:门体(2)的底部铰接于船舶舷墙门洞的底部并向船舶内的通道一侧倾倒,门体的顶部与船舶舷墙之间安装有固定门体的锁定装置(3)。

2. 根据权利要求1所述的船舶舷墙门结构,其特征在于:锁定装置为门栓组件,且门栓组件安装于门体(2)上朝向船舶通道的一侧。

3. 根据权利要求1或2所述的船舶舷墙门结构,其特征在于:门体上背向船舶通道一侧的顶部安装有供手持的拉环(4)。

4. 根据权利要求3所述的船舶舷墙门结构,其特征在于:门体(2)的外侧设置有用于固定绳梯(5)端部的系固环(6)。

5. 根据权利要求4所述的船舶舷墙门结构,其特征在于:门体(2)的外侧设置有安装座(7),另有供手持的扶手绳(8)和可装拆地固定于安装座上的立柱(9),立柱的顶部设置带有通孔的限位环(10),扶手绳的端部穿过限位环并可装拆地固定于门体上。

## 一种船舶舷墙门结构

### 技术领域

[0001] 本实用新型涉及船舶结构,特别是涉及一种船舶上的舷墙门结构。

### 背景技术

[0002] 舷墙门,即设置于船舶舷侧舷墙上的门,可用于人员、设备通行或物品装卸。舷墙门一般以平开门方式安装于舷墙上,但由于其宽度大,在开关的过程中会占用较多的水平空间;另外,若舷墙门需要完全打开,那么船舶及舷墙的相应处就不能布置有舾装件或设备,但另一方面,船舶装卸区域设备的布置较为密集,无可避免地会占用舷墙门的开闭空间,否则将会对设备的布局带来极大的不便;而这又会导致舷墙门无法完全打开,降低了通道的通行能力。

### 发明内容

[0003] 本实用新型的目的在于提供一种保证舷墙门通行能力且便于船舶设备布置的船舶舷墙门结构。

[0004] 本实用新型所述的船舶舷墙门结构,包括安装于船舶舷墙处的门体,门体的底部铰接于船舶舷墙门洞的底部,门体的顶部与船舶舷墙之间安装有固定门体的锁定装置。

[0005] 本实用新型所述的船舶舷墙门结构,门体的底部铰接于船舶舷墙处,以翻倒式结构替代现有的平开式结构。当人们需要打开舷墙门时,解除锁定装置,然后使门体翻倒即可;反之,当需要关闭舷墙门时,使门体立起并利用锁定装置将门体固定于船舶舷墙上即可。该种船舶舷墙门在翻倒后将平铺于通道上,既不会影响舷墙处舾装件或设备的安装,通道上又无需安装任何船舶舾装件或设备,从而可以极大地提高船舶结构布局设计和设备安装的方便性;同时,门体完全翻倒于通道上,也使得门洞可以完全打开,从而最大程度上地利用整个门洞的宽度,有效地保证了船舶的通行能力。

### 附图说明

[0006] 图1是船舶舷墙门结构的结构示意图。

[0007] 图2、3是图1所示船舶舷墙门结构的门体打开状态侧视图。

### 具体实施方式

[0008] 一种船舶舷墙门结构,包括安装于船舶舷墙1处的门体2,门体的底部铰接于船舶舷墙门洞的底部,门体的顶部与船舶舷墙之间安装有固定门体的锁定装置3。

[0009] 所述的船舶舷墙门结构,锁定装置可以是任何门锁设备,也可以为如图1所示的门栓组件,且门栓组件安装于门体2上朝向船舶通道的一侧。该种结构更为简单,且成本低廉而工作稳定。另外,门体2的底部铰接于船舶舷墙1处并向船舶内的通道一侧倾倒,门体上背向船舶通道一侧的顶部安装有供手持的拉环4。

[0010] 如图1、2所示,门体的底部铰接于船舶舷墙处,门体倾倒的一侧,即图2中的右侧为

船舶内部通道,而门体背向船舶通道的一侧为外侧,也是船舶的外部。当我们需要打开舷墙门时,拉动门栓组件以使门体与船舶舷墙解除锁定,然后再使门体翻倒,门体的翻倒可以通过电机、拉索等机械装置实现,也可以通过人工操作实现;而在人工操作时,操作者可以扶着门体的顶部并使门体逐渐倾倒,直至门体倾倒至某一高度后,操作者可以改为手持拉环而继续使门体倾倒;同样地,当需要关闭舷墙门时,操作者可以通过拉环拉起门体,直至门体升高至一定高度后改为人工推动,从而极大地提高操作的方便性。

[0011] 门体的外侧为船舶的外部,当船舶靠近码头或海上平台时,人们可以打开舷墙门并在码头与船舶之间铺设踏板或钢梯,以方便人们通行;但若船舶外的码头或海上平台高度较低,或船舶外为与船舶舷墙门所处高度相差较大的环境时,人们将难以有效搭建踏板或钢梯。为了解决这一问题,可以如图1-3所示,所述的船舶舷墙门结构,门体2的外侧设置有用于固定绳梯5端部的系固环6,当将门体放下后,将绳梯固定于门体的系固环上,人们即可沿绳梯进行上落;但由于绳梯的顶部只能固定于倾倒的门体上,而船舶所处的环境又较为危险,为了提高上落的安全性,可以在门体2的外侧设置有安装座7,另有供手持的扶手绳8和可装拆地固定于安装座上的立柱9,立柱的顶部设置带有通孔的限位环10,扶手绳的端部穿过限位环并可装拆地固定于门体上,如可以选择固定于拉环上,也可以相应地设置其它用于系固的装置,同时,扶手绳从绳梯的一侧垂下,使人们在绳梯上攀爬时可以通过扶手绳和立柱进行辅助,从而提高攀爬的方便性和安全性。

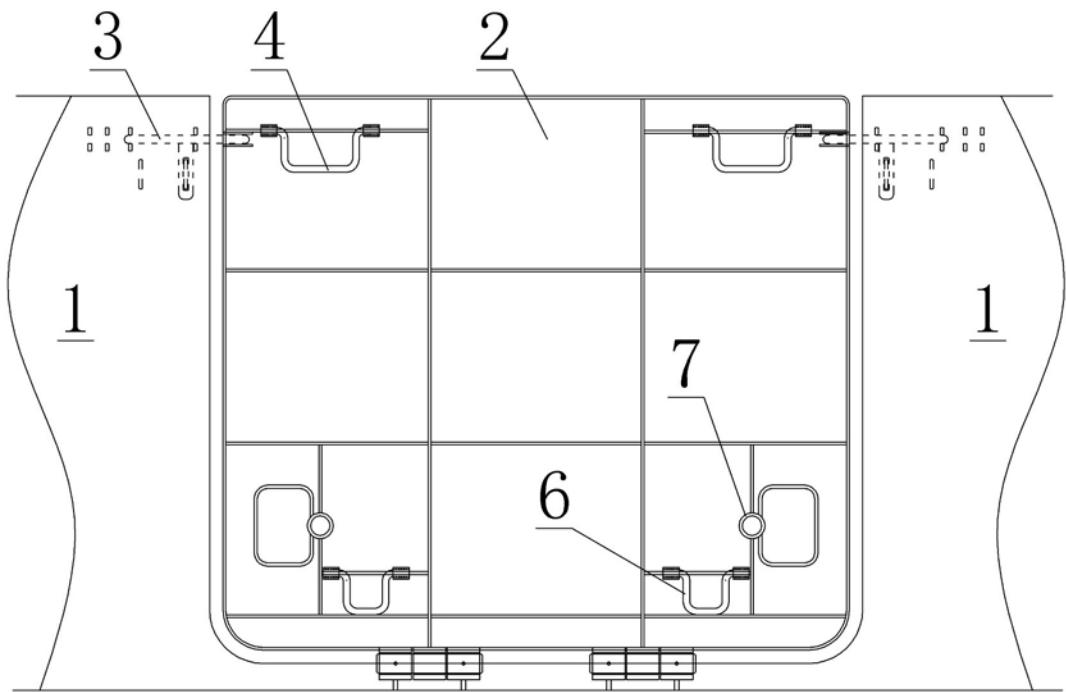


图1

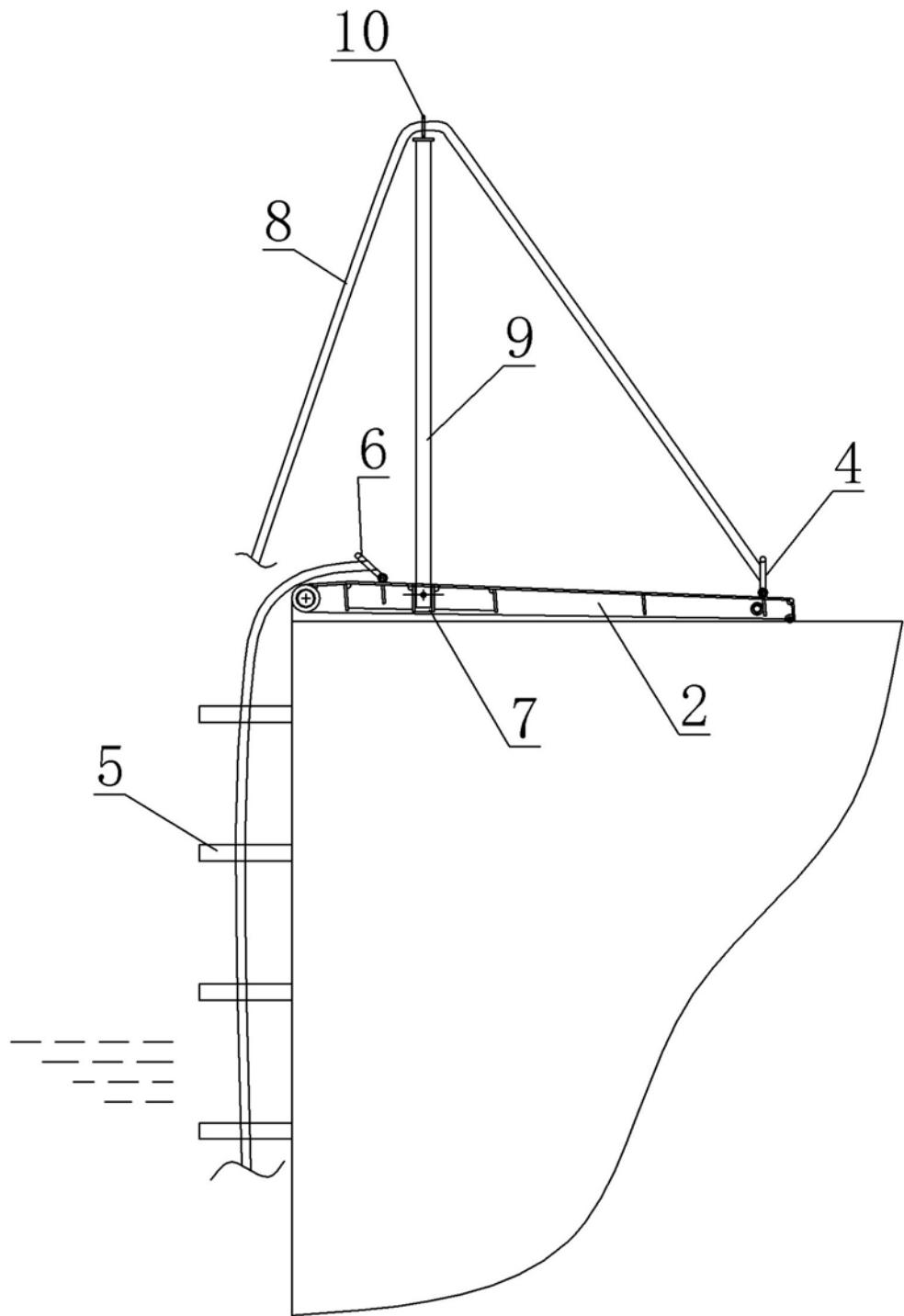


图2

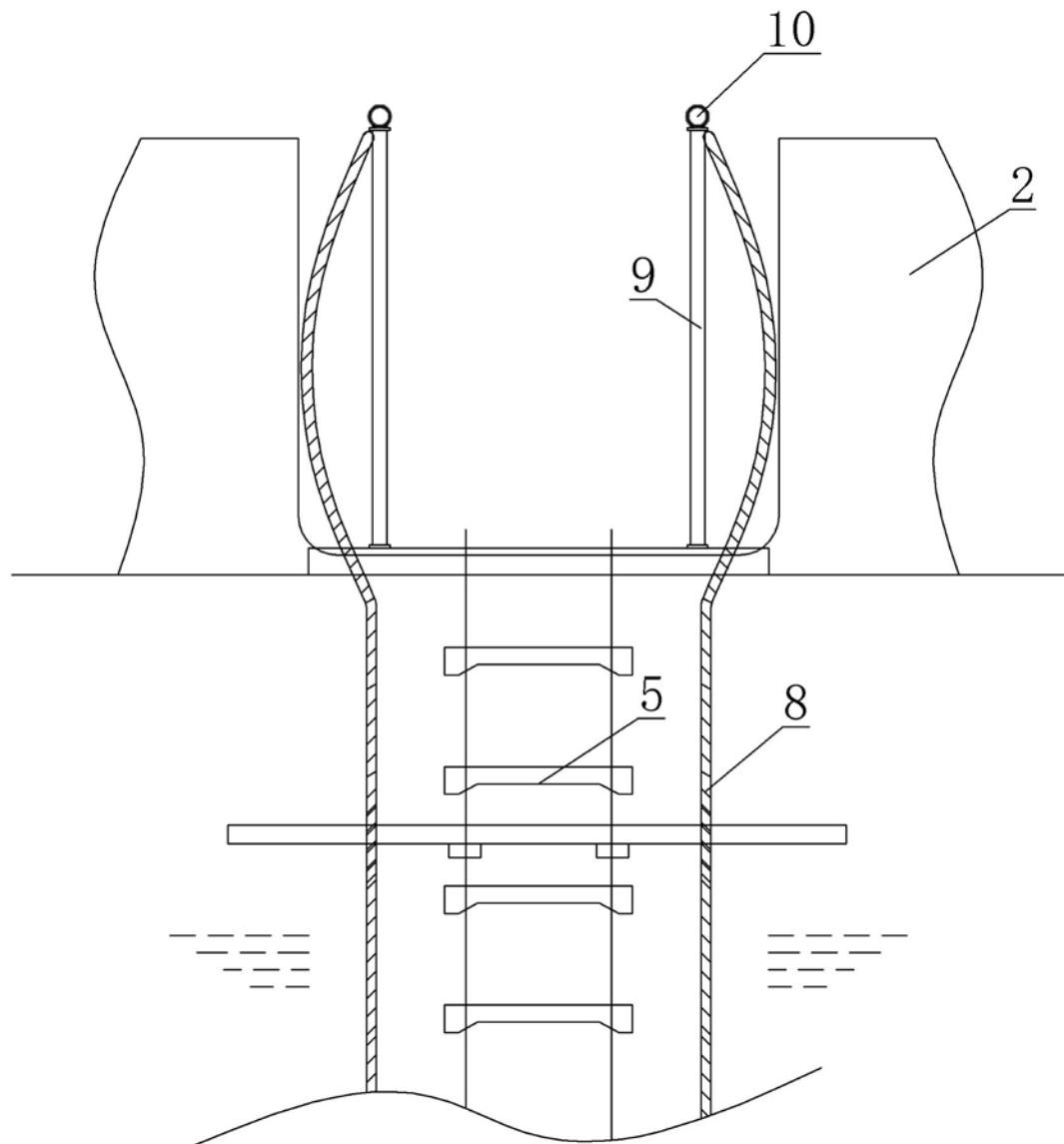


图3