

Nomenclatura do Navio

ABAULAMENTO (Camber, Round of Beam)

Forma curva dos Vaus, que possibilita o escoamento das águas que caem no Convés para as Amuradas.

ABERTONA (Loging Knee)

(ABNT).

O mesmo que Curva de Abertona

AGULHEIRO (Flush Bunker Scuttle, Scuttle)

Escotilhão raso com o Convés geralmente fechado com um tampão estanque, usado para acesso às Praças de Máquinas, Paiós, etc.

ALARGAMENTO (Flaring)

Curvatura ou inclinação para fora existente no Costado. (Comum na região da Proa).

ALHETA (Quarter)

Parte curva das Obras Mortas do Costado. em ambos os Bordos, junto à Popa.

ALMEIDA (Counter, Lower Stern)

Parte curva do Costado do navio, logo abaixo do Paineis de Popa, que forma com este um ângulo obtuso ou uma curvatura.

AMURA (Bow)

O mesmo que Bochacha.

AMURADA (Side Wall)

Parte interna do Costado.

ANTEPARA (Bulkhead)

Estrutura vertical que subdivide uma embarcação em compartimentos ou em regiões estanques.

ANTEPARA DA BUCHA (After Collision Bulkhead, After Peak Bulkhead)

O mesmo que Antepara de Colisão de Ré.

ANTEPARA DE CHOQUE (Swash Bulkhead)

O mesmo que Antepara Diafragma.

ANTEPARA DE COLISÃO (Collision Bulkhead)

Antepara Transversal, estanque à água, mais afastada da Seção Mestra. Pode ser de vante ou de ré. Cf. Antepara de Colisão de Ré e Antepara de Colisão de Vante.

ANTEPARA DE COLISÃO DE RÉ (After Peak Bulkhead)

Antepara de Colisão mais afastada da Seção Mestra para ré e em posição tal que sirva para encerrar o Tubo Telescópico ou a bucha interna do eixo em um compartimento estanque à água. O mesmo que Antepara da Bucha.

ANTEPARA DE COLISÃO DE VANTE (For Ward Peak Bulkhead)

Primeira Antepara Transversal estanque, a contar de vante. Destina-se a impedir ou limitar a entrada de água em caso de abalroamento pela Proa.

ANTEPARA DIAFRAGMA (Swash Bulkhead)

Antepara instalada no interior de um Tanque, dotada com diversos furos de passagem, destinada a reduzir o movimento livre do líquido transportado no interior do tanque. O mesmo que Antepara de Choque e Diafragma.

ANTEPARA DIAMETRAL (Centerline Bulk-head)

Antepara situada no Plano Diametral.

ANTEPARA ENCOURAÇADA (Armored Bulkhead)

Antepara que faz parte do sistema de proteção de um Navio Encouraçado. O mesmo que Antepara Protegida.

ANTEPARA ESTANQUE (Tight Bulkhead)

(ABNT).

Antepara que não possui furo, costura ou emenda que permitam passagem de fluido. Cf. Antepara Estanque a Água.

ANTEPARA ESTANQUE À ÁGUA (Waterlight Bulkhead)

Antepara impermeável à água, transversal ou longitudinal, que se constitui num meio eficiente para limitar o alagamento do interior do Casco. em caso de avaria.

ANTEPARA ESTRUTURAL (Structural Bulkhead)

Antepara que colabora na resistência estrutural do Casco. Pode ser longitudinal ou transversal. Ver Antepara Resistente.

ANTEPARA EXTREMA (End Bulkhead)

Antepara Transversal que limita a parte de ré do Castelo, a parte de vante do Tombadilho ou as extremidades expostas das Superestruturas.

ANTEPARA LATERAL (Side Bulkhead)

Antepara Longitudinal situada fora do Plano Diametral, em qualquer dos Bordos.

ANTEPARA LONGITUDINAL (Longitudinal Bulkhead)

Antepara situada num Plano Longitudinal. Cf. Antepara.

ANTEPARA NÃO ESTANQUE (Untight Bulkhead, Non-Tight Bulkhead)

Qualquer Antepara não impermeável (ao óleo, água, gás ou ar).

ANTEPARA PARCIAL (Partial Bulkhead)

Antepara que subdivide apenas parcialmente um Compartimento ou Tanque.

ANTEPARA DE PORÃO (Hold Bulkhead)

Qualquer Antepara Transversal estanque à água, executadas as dos Tanques de Colisão e as Extremas do compartimento de máquinas.

ANTEPARA PRINCIPAL (Main Bulkhead)

Qualquer Antepara Resistente estanque à água.

ANTEPARA PROTEGIDA (Armored Bulkhead)

O mesmo que Antepara Encouraçada.

ANTEPARA RESISTENTE (Strength Bulkhead)

Antepara Estrutural transversal completa, prolongada até o Convés Resistente que garante resistência transversal e rigidez ao Casco. Pode ser total ou parcialmente estanque.

ANTEPARA TRANSVERSAL (Transverse Bulkhead)

Antepara situada num plano transversal. Pode estender-se ou não de um Bordo ao outro. Cf. Antepara.

APARELHO FIXO (Standing Rigging)

Sistema de cabos fixos, dispostos em direções convenientes, destinados a manter em suas posições os Mastros, Mastaréus, Vergas e Paus de Carga.

APARELHO DO NAVIO (Gear)

(ABNT). Denominação geral compreendendo os Mastros, Mastaréus, Vergas, Paus de Carga, Poleame e os cabos necessários às manobras e a segurança deles.

APÊNDICE (Appendage)

Peças ou acessórios ligados ao Casco, que se projetam para fora da superfície exterior do chapeamento da Carena.

APOSTURA (Top Timber)

(ABNT).

Parte superior de cada um dos ramos da Baliza quando esta é formada de várias peças, como nos navios de madeira.

ASPIRAÇÃO (Inlet)

Abertura feita na Carena para permitir a admissão de água em uma válvula de tomada do mar. Cf. Caixa de Mar.

BALANÇO DE POPA (Stern Overhang)

Parte da Popa que se prolonga por ante-a-ré da Quilha.

BALANÇO DE PROA (Bow Overhang)

Parte da Proa que se projeta por ante-a-vante da Quilha.

BALIZA (Station, Frame Station, Frame)

Linha de contorno de uma Seção Transversal moldada da embarcação. Cf. Boca Moldada. (ABNT). 1. Peça em geral de forma curva, de dois ramos simétricos em relação a Mediânia, disposta no sentido transversal da embarcação, servindo para dar forma ao Casco.

BALIZA MESTRA (Main Frame Station)

Baliza correspondente à Seção Mestre do navio, cuja forma mantém-se invariável ao longo do Corpo Paralelo Médio.

BALIZA DE PAU DE PERCHA (Fore Peak Frame)

(ABNT). Primeira Baliza do navio a contar da Proa.

BALIZA DE RÉ (After Frame Station)

Qualquer Baliza do Corpo de Popa, por ante a ré do Corpo Paralelo Médio.

BALIZA DE VANTE (Fore Frame Station)

Qualquer Baliza do Corpo de Proa, por ante a vante do Corpo Paralelo Médio.

BICO DE PROA (Fore Peak, Nose)

Parte extrema da Proa de uma embarcação.

BLINDAGEM (Armor Plating)

O mesmo que Couraça.

BOCHECHA (Bow)

Parte curva das Obras Mortas do Costado de um e de outro Bordo, junto à Roda de Proa. O mesmo que Amura. (ABNT). Direção entre a Proa e o Través. O mesmo que Amura.

BOJO (Bilge)

Parte da Carena formada pelo contorno de transição entre sua parte quase horizontal, ou Fundo do navio, e sua parte quase vertical.

BOLINA (Centerboard, Bilge Keel)

Chapa plana, de contorno variável, projetando-se para fora a partir da Quilha. Serve para aumentar a estabilidade e diminuir o abatimento das embarcações miúdas. Pode ser fixa ou de recolher. O mesmo que Patilhão. Cf. Bolina Ativada e Bolina Lateral (ABNT).

BOLINA ATIVADA (Active Anti-Rolling)

Peça móvel dos aparelhos estabilizadores com que são dotados alguns navios. Servem para amortecer os balanços transversais.

BOLINA LATERAL (Bilge Keel)

Chapa ou estrutura fixada perpendicularmente ao Forro Exterior da Carena, na altura da curvatura do Bojo, no sentido longitudinal, uma em cada Bordo, com a finalidade de amortecer os balanços laterais. O mesmo que Quilha de Balanço.

BOLINETE (Windlass)

(ABNT). Guincho especial, usado na manobra das Âncoras, Amarras e espias. O mesmo que Molinete.

BOMBORDO (Port)

Bordo esquerdo de uma embarcação, considerando-se a sua Proa como a frente.

BORDA (Board, Edge)

Limite superior do Costado. Cf. Borda-Falsa.

BORDA-FALSA (Bulwark)

Parapeito que se ergue acima dos Conveses expostos ao tempo, com a finalidade de dar proteção ao pessoal e ao material, evitando que caiam ao mar. (ABNT). Elevação da Borda acima do Convés. Geralmente mais leve que a do Costado.

BORDO (Side, Shipboard)

Cada uma das duas partes simétricas em que o Casco é dividido pelo Plano Diametral.

BORESTE (Starboard)

Bordo direito de uma embarcação, considerando-se a sua Proa como a frente. Em Portugal, também chamado Estibordo.

BOSSO DO EIXO (Propeller Boss)

Saliência formada na Carena de alguns navios em torno do eixo do Hélice.

BRAÇO (Futtock)

(ABNT).

Parte da Baliza imediatamente acima da Caverna. Cf. Apostura.

BUÇARDA (Breasthook)

Borboleta que faz a união dos Longitudinais do Costado, na Roda de Proa.

BULBO (Bulb)

Apêndice situado na Proa, abaixo da Linha de Flutuação. Sua forma é projetada de forma a reduzir a resistência ao deslocamento do navio na água.

CABRESTANTE (Capstan)

Aparelho constituído por um tambor de eixo vertical, acionado por motor elétrico (com transmissão mecânica ou hidráulica), máquina a vapor ou manualmente, destinado a içar Amarras ou espias, ou efetuar outras manobras de peso. Cf. Máquinas de Suspende e

CADASTE (Stern Post)

Peça montada na extremidade posterior da Quilha, fechando a Ossada do navio, a ré. Nos navios de um só Hélice pode haver Cadaste externo e Cadaste interno.

ALCANHAR (Heel)

Parte saliente para ré formada no Fundo de alguns navios pelo pé do Cadaste e parte extrema posterior da Quilha.

CALHA DO PORÃO (Limber)

(ABNT).

Cada um dos espaços laterais entre alguns Duplos Fundos e as Amuradas, para coleta e dreno das águas dos porões. Nota: alguns chamam erradamente de Dalas às Calhas de Porões.

CALHA DO TRINCANIZ (Gutter Waterway)

Canal entre as Cantoneiras externa e interna do Trincaniz, nos navios que possuem Convés forrado de madeira por onde se faz o escoamento das águas do Convés.

CANTONEIRA INVERTIDA (Reversed Frame)

Uma das Cantoneiras que formam a Hastilhas Abertas. Em Cavernas com Chapas-Hastotilhas é usada como reforço destas, sendo fixada na sua aresta superior (ABNT). Uma das Cantoneiras que forma a Baliza; é utilizável ainda como reforço desta ou da Chapa-Hasti.

CANTONEIRA PRINCIPAL (Frame Angle Bar)

Cantoneira da Hastilha Aberta, fixada ao Chapeamento do Casco, (ABNT). Cantoneira da Baliza do navio ligada ao Chapeamento do Casco. Ela forma a Caverna, contornando o Fundo.

CARENA (Bottom)

Parcela do Forro Exterior do Casco, que se mantém abaixo da Linha de Flutuação com o navio na situação de Deslocamento em Plena Carga. O mesmo que Obras Vivas. (ABNT) - Parte do Casco abaixo da Linha de Flutuação. O mesmo que Obras Vivas.

CASA QUADRADA (Parallel Middle Body)

O mesmo que Corpo Paralelo Médio.

CASAMATA (Casemate)

Parapeito encouraçado, fixo na estrutura de um navio de combate, servindo de proteção a um canhão de pedestal ou à sua guarnição.

CASCO (Hull)

Corpo da embarcação sem Mastreação, Aparelhos, acessórios ou qualquer outro arranjo.

CASTELO (Castle)

O mesmo que Castelo de Proa.

CASTELO DE PROA (Forecastle)

Superestrutura no extremo de vante do navio. O mesmo que Castelo.

CAVERNA (Frame)

Peça de reforço colocada transversal ou longitudinalmente, formando o arcabouço do navio e servindo para dar apoio ao Forro Exterior e manter a forma do Casco. É chamada Caverna Transversal ou Caverna Longitudinal, segundo sua posição.

CAVERNA ALTA (Rising Floor)

O mesmo que Hastilha Alta.

CAVERNA COMPOSTA (Built-Up Frame)

Caverna formada pela união de várias peças entre si. Cf. Caverna.

CAVERNA DE GELO (Ice Frame)

Caverna Intermediária colocada na região da Proa dos navios destinados à navegação no gelo. Cf. Caverna.

CAVERNA GIGANTE (Web Frame)

Caverna Composta, de maior Escantilhão, geralmente formada por uma alma de chapa com flange de Cantoneira ou barra chata soldada colocada com maior espaçamento do que as Cavernas normais.

CAVERNA INTERMEDIÁRIA (Intermediate Frame)

Caverna de menor Escantilhão, colocada entre as Cavernas normais, para reforço de determinadas regiões do Casco. Cf. Caverna.

CAVERNA LONGITUDINAL (Longitudinal Frame)

Caverna colocada no sentido longitudinal da embarcação. Também chamada, simplesmente, de Longitudinal. Cf. Longitudinal.

CAVERNA MESTRA (Main Frame)

Caverna correspondente à Seção Mestre da embarcação.

CAVERNA NORMAL (Ordinary Frame)

Caverna de Escantilhão regulamentar, colocada como Espaçamento normal prescrito pelos regulamentos de construção.

CAVERNA OBRIGADA (Bent Frame)

Caverna de madeira cuja curvatura é obtida forçando-a na sua posição, após aquecida a vapor.

CAVERNA REFORÇADA (Deep Frame)

O mesmo que Caverna Gigante.

CAVERNA SERRADA (Sawn Frame)

Caverna de madeira cujos Braços são formados de peças curvas serradas. Caverna formada por um só Braço, na construção de madeira. Cf. Caverna Composta.

CAVERNA TRANSVERSAL (Transverse Frame)

Caverna colocada no sentido transversal com relação ao Plano Diametral da embarcação. Também chamada simplesmente de Caverna. Cf. Caverna.

CAVERNAME (Framing)

Conjunto das Cavernas de uma embarcação.

CHAÇO (Carling)

Viga Longitudinal que se liga a duas Vigas Transversais sucessivas, para delimitar a abertura de uma Escotilha.

CHAMINÉ (Smokestack, Funnel)

Estrutura metálica que serve para conduzir para a atmosfera os gases resultantes da queima de qualquer combustível.

CHAPA DO BOJO (Bilge Plate)

Chapa de uma ou duas curvaturas, que reveste interiormente o Casco, na região do Bojo.

CHAPA-CAVERNA (Floor Plate)

O mesmo que Hastilha Sólida. (ABNT). O mesmo que Hastilha.

CHAPA-HASTILHA (Solide Floor)

O mesmo que Hastilha Sólida.

CHAPA-MARGINAL (Margin Plate)

Chapa extrema do teto do Duplo Fundo, junto ao Costado. Geralmente de espessura superior à das demais chapas do teto do Duplo Fundo, na seção.

CHAPA-QUILHA (Keel Plate)

Fiada de chapas horizontais do Fundo do navio, na direção longitudinal, que se constitui no Flange inferior da Quilha. (ABNT). Fiada de chapas que constitui a Quilha de certos navios. O mesmo que Quilha Chata. Cf. Quilha.

CINTA (Sheerstrake)

O mesmo que Cintado.

CINTADO (Sheerstrake)

Fiada de chapas do Costado, situadas ao longo da interseção deste com o Convés Resistente. O mesmo que Cinta.

CINTURA (Sheertrake)

O mesmo que Cinta e Cintado.

CLARA DO HÉLICE (Screw Aperture)

Espaço onde trabalha o Hélice, entre o Cadaste e o Leme ou entre os Cadastes interno e externo.

CLARA DO LEME (Helm Port)

Furo feito na Popa por onde surge a cabeça do Leme.

COFERDAM (Cofferdam)

Espaço celular entre duas Anteparas Transversais contíguas, destinado a isolar um Tanque de óleo de um Tanque de água, de um compartimento habitável, Paiol, Praça de Máquinas, etc. O mesmo que Espaço de Ar ou Espaço de Segurança.

CONTRAFEITO (Sponson)

Parte rebaixada no Costado de alguns navios, destinada a receber uma peça de artilharia ou embarcação, em navios de guerra, ou por conveniência do serviço ou da carga, em navios mercantes.

CONVÉS (Deck)

Estrutura que subdivide horizontalmente a embarcação. O mesmo que Pavimento.

CONVÉS DE ABRIGO (Shelter-Deck)

Espaço situado entre o Convés Principal e o Convés imediatamente abaixo, nos Navios de Convés de Abrigo.

CONVÉS DAS ANTEPARAS (Bulkhead Deck)

Convés onde se fixa a extremidade superior das Anteparas Transversais, estanques à água.

CONVÉS DE ARQUEAÇÃO (Tonnage Deck)

Convés que serve de teto aos espaços a serem computados na Tonelagem Bruta de um navio mercante.

CONVÉS DA BORDA LIVRE (Freeboard Deck)

Convés a partir do qual é medida a Borda Livre. É o mais alto Convés contínuo, dotado de meios permanentes de fechamento de todas as suas aberturas expostas ao tempo.

CONVÉS DO CASTELO (Forecastle Deck)

Convés Parcial, situado acima do Convés Principal e na Proa da embarcação.

CONVÉS CORRIDO (Flush Deck)

Convés Principal que não contenha Superestruturas que se estendam, de forma contínua, de um extremo a outro do navio, no sentido transversal.

CONVÉS DAS GALERIAS (Gallery Deck)

Convés situado entre o Convés de Vôo e o Convés do Hangar, no interior deste último, e que serve de piso e suporte para as Galerias. Cf. Galeria.

CONVÉS DO HANGAR (Hangar Deck)

Convés situado abaixo do Convés de Vôo, nos Navios-Aeródomos onde são recolhidas as aeronaves para estacionamento, revisão e manutenção.

CONVÉS A MEIA-NAU (Midship Deck)

Parte do Convés Principal, situada a Meia-Nau.

CONVÉS PARCIAL (Partial Deck)

Convés que não é contínuo de Proa à Popa.

CONVÉS PRINCIPAL (Main Deck)

Mais alto Convés contínuo de Proa à Popa, total ou parcialmente descoberto.

CONVÉS RESISTENTE (Strength Deck)

Mais alto Convés que faz parte integral da Viga-Navio e que se estende, no mínimo, por meio comprimento da embarcação, a Meia-Nau.

CONVÉS DE SUPERESTRUTURA (Superstructure Deck)

Convés Parcial acima do Convés Superior, do Convés do Castelo, ou do Convés do Tombadilho.

CONVÉS SUPERIOR (Upper Deck)

Convés Parcial acima do Convés Principal, localizado a Meia-Nau.

CONVÉS DO TOMBADILHO (Poop-Deck)

Convés Parcial acima do Convés Principal, localizado na Popa.

CONVÉS DE VÔO (Flight Deck)

Convés Superior de Navio-Aeródromo, de Popa a Proa, que constitui sua pista de decolagem e pouso.

CORPO PARALELO MÉDIO (Parallel Middle Body)

Parte do Casco a Meia Nau, caracterizada por ter todas as Balizas iguais. O mesmo que Casa Quadrada.

CORPO DE POPA (Aft Body)

Metade do navio, localizada por ante-a-ré da seção transversal a Meia-Nau.

CORPO DE PROA (Fore Body)

Meta de do navio localizada por ante-a-vante da seção transversal a Meia Nau.

COSTADO (Side)

Parcela do Forro Exterior do Casco, situada entre a Borda e o Bojo e que se mantém acima da Linha de Flutuação com o navio a plena carga. Durante a construção da embarcação, é a parcela do Forro Exterior do Casco desde o Bojo até a Borda. Cf. Carena e For.

COURAÇA (Armor Plating)

Chapa de aço especial ou comum, de maior espessura que o chapeamento do Casco, empregada para proteger órgãos vitais dos navios de combate de maior porte. O mesmo que Blindagem.

CURVA DE ABERTONA (Lodging Knee)

(ABNT).

Peça que liga o Vau, Meio Vau ou Lata, no plano horizontal, para a Amurada, dormente, etc. O mesmo que Abertona.

DELGADO (Run)

Região mais afilada da Carena, em ambos os Bordos, encontrada nas proximidades da Roda de Proa e no Cadaste.

DIAFRAGMA (Swash Bulkhead)

O mesmo que Antepara Diafragma.

DUPLO-FUNDO (Doublebottom)

Estrutura do Fundo de alguns navios de aço, constituída pelo Forro Exterior do Fundo e por um segundo Forro (Forro Interior do Fundo) fixado sobre a aresta interna das Hastilhas.

DUPLO-FUNDO CELULAR (Cellular Double-Bottom)

Duplo-Fundo subdivididos em seções estanques (células), as quais podem ser utilizadas para Tanques de aguada, Tanques de óleo, etc.

DUPLO-FUNDO PARCIAL (Partial Double-Bottom)

Duplo-Fundo que não se estende por todo o comprimento do navio.

EMBORNAL (Scupper)

Aberturas existentes no Convés, que servem para escoamento das águas provenientes de chuva, de baldeação ou condensada. Normalmente se prolongam por uma Dala, que afasta a descarga do Costado. (ABNT). Furo nos Trincanizes, Pavimentos ou Bordas Falsas.

ENCOLAMENTO (Bilge) (ABNT)

Transição entre o Costado e o Fundo. Pode ser arredondado, em quina, etc.

ENORA (Mast Hole, Patner)

Abertura feita em um Convés, por onde enfiha um Mastro ou o eixo de um Cabrestante.

ESCOTILHA (Hatch, Hatchway)

Abertura feita num Convés, para passagem de ar, luz, pessoal ou carga.

ESCOTILHA DE CARGA (Cargo Hatch)

Escotilha de grandes dimensões, utilizada para a passagem de carga para os Porões.

ESCOTILHA COMUM (Hatchway)

Escotilha utilizada para o trânsito de pessoal entre dois Pavimentos, através de escada.

ESCOTILHÃO (Scuttle)

Pequena Escotilha que dá acesso a um Paiol, Praça de Máquinas, etc. Cf. Agulheiro.

ESCOVÉM (Hawse Pipe)

Tubo ou manga de aço que liga o Convés ao Costado e por onde passa a Amarra.

ESPAÇO DE AR (Cofferdam)

O mesmo que CONFERDAM.

ESPAÇO DE SEGURANÇA (Cofferdam)

O mesmo que Coferdam.

ESPARDEQUE (Spardeck)

Anglicismo que designa, na Marinha de Guerra, a Superestrutura Central.

ESQUELETO (Skeleton)

O mesmo que Ossada.

ESTIBORDO (Starboard)

O mesmo que Boreste. (Termo utilizado em Portugal).

FORRO EXTERIOR (Outer Skin, Outerplating)

Revestimento constituído de chapas ou tábuas, aplicado sobre os elementos estruturais do Casco, definindo seu formato e garantindo sua estanqueidade.

FORRO INTERIOR DO FUNDO (Inner Skin, Floor Ceiling)

Revestimento estanque aplicado sobre as Hastilhas, nos navios com Fundo Duplo. O mesmo que Teto do Fundo-Duplo.

FUNDO (Bottom)

Parte inferior da Carena estendendo entre a Quilha e o Bojo, em ambos os Bordos do navio.

FUNDO-DUPLO (Doublebottom)

O mesmo que Duplo-Fundo.

FUNDO DE PRATO (Flat Bottom)

Fundo da embarcação, cujo pé de Caverna é igual a zero.

GAIUTA DA PRAÇA DE CALDEIRAS (Boiler Room)

Conjunto de Anterparas em volta de uma abertura, indo do Convés Principal à Praça de Caldeiras, onde são alojados os condutos de fumaça.

GATO DE REBOQUE (Towing Hook)

Gato especialmente construído para suportar a tensão do cabo de reboque, quando a embarcação estiver rebocando uma outra.

GATO DE TORNEL (Swivel-Hook)

Gato com um Olhal de tal forma articulado que lhe permite girar em torno de seu ponto de suspensão.

GATEIRA (Chain Pipe)

Abertura feita no Convés, próxima à Máquina de Suspender, que serve para dirigir a Amarra para o Paiol da Amarra Cf. Buzina da Amarra.

GIGANTE (Web Frame)

O mesmo que Caverna Gigante.

GRINALDA (Taffrail)

Parte superior do Pannel de Popa.

GUINCHO (Winch)

Aparelho constituído por um ou dois tambores (saías), ligados a um eixo horizontal acionado por motor elétrico (com transmissão mecânica ou hidráulica), máquina a vapor ou manualmente, destinado a içar espias, movimentar aparelhos de carga.

HASTILHA (Floor, Floor Plate)

Reforço transversal que vai de um Bordo a outro, no Fundo do navio, fechando o anel estrutural com as Cavernas e o Vau correspondente. (ABNT). Chapa colocada verticalmente no Fundo do navio, em cada Caverna.

HASTILHA ABERTA (Open Floor)

Hastilhas constituídas de Cantoneiras periféricas, com Borboletas de reforço, alternadas com Hastilhas Sólidas no Fundo do navio.

HASTILHA ALTA (Deep Floor)

Hastilhas de maior altura que a normal, colocada nas regiões extremas do navio, a fim de aumentar a resistência do Fundo contra impactos provocados por Caturros e Arfagens. O mesmo que Caverna Alta.

HASTILHA DE CHAPA (Solid Floor)

O mesmo que Hastilhas Sólidas.

HASTILHA COMPLETA (Solid Floor)

O mesmo que Hastilha Sólida.

HASTILHA ESTANQUE (Watertight Floor)

Hastilha Sólida sem Furos de Alívio, de construção estanque, que delimita os Tanques do Duplo-Fundo ou compõe a subdivisão estanque do navio.

HASTILHA SÓLIDA (Solid Floor)

Hastilha formada por uma chapa com ou sem Furos de Alívio. O mesmo que Hastilhas Completa Hastilhas de Chapa, Chapa-Hastilha, ou Chapa Caverna.

JAZENTE (Support, Frame, Foundation)

Peça de ferro fundido ou armação reforçada de chapas e cantoneiras, rigidamente presa à estrutura da embarcação, destinada a suportar uma máquina, aparelho, torre ou canhão. (Colocar fig. IV - 17).

LATA (Beam)

(ABNT).

Peça semelhante ao Vau, que se coloca entre estes e também com eles serve de apoio aos Pavimentos. A Lata tem seção mais reduzida que a dos Vaus. O mesmo que vau incompleto. Nota: alguns chamam erradamente de Lata ao Meio Vau.

LEME (Rudder)

Peça destinada a governar a embarcação, quando submetida à pressão dos filetes de água.

LEME A MÃO (Hand Steering Gear)

Leme cuja manobra é feita pelo esforço muscular do timoneiro sem ajuda de servomotor.

LONGARINA (Girder, Keelson)

Peça estrutural longitudinal do Esqueleto do navio. Cf. Longitudinal.

LONGARINA DO BOJO (Bilge Girder)

Longarina situada na altura do Bojo da embarcação.

LONGITUDINAL (Longitudinal)

Designação genérica das vigas estruturais da embarcação dispostas no sentido longitudinal. Mais empregadas quando o navio é construído no sistema longitudinal. Cf. Longarina.

MALAGUETA (Belaying Pin)

Pino fixado em torno da Roda do Leme.

MÁQUINA DO LEME (Steering Gear)

Máquina a vapor, elétrica ou eletro-hidráulica, destinada a movimentar o Leme sem que seja necessário grande esforço muscular do timoneiro, aplicado na Roda do Leme.

MÁQUINA DE SUSPENDER (Windlass, Capstan)

Cabrestante ou Molinete dotado de uma coroa de Barbotin e acionado por máquina a vapor, motor elétrico, ou sistema eletro-hidráulico, destinado a içar a Amarra.

MASTREÇÃO (Masting)

Conjunto de Mastros, Mastaréis e Vergas de uma embarcação.

MASTRO (Mast)

Longa peça de madeira ou aço, de seção geralmente circular, erguida acima do Convés Principal para sustentar antenas, Paus de Carga, luzes de posição e de marcha e outros acessórios necessários aos serviços realizados na embarcação.

MASTRO DE COMBATE (Flagstaff)

Pequeno Mastro colocado na parte de ré da Superestrutura Central dos navios de guerra de pequeno porte, onde é içada a Bandeira Nacional, em viagem.

MASTRO PRINCIPAL (Main Mast)

Mastro de maior Guinda de uma embarcação. Nos navios de guerra costuma ser o Mastro de vante e nos navios mercantes o Mastro de ré.

MEIA-NAU (Midship)

Zona a meia distância entre a Proa e a Popa da embarcação. Em seu significado original o termo referia-se à região próxima do Plano Diametral, isto é, equidistante das Bordas. Ainda hoje se diz assim em Portugal. Cf. Meio-Navio.

MEIO-NAVIO (Midship)

Nome que se dava antigamente ao que hoje se denomina Meia-Nau.

MEIO VAU (Beam in Way of Hatch)

(ABNT).

Vau que não é contínuo de BS a BE, colocado na altura de uma Escotilha, Enora, etc. entre os Vaus propriamente ditos. Os Meios Vaus ligam entre si os Chaços das Escotilhas ou as Sicordas às Balizas.

MOLINETE (Windlass)

Máquina de Suspende de eixo horizontal. Cf. Cabrestante (ABNT). Guincho especial, usado na manobra das Âncoras, Amarras, e espias. O mesmo que Bolinete.

OBRAS MORTAS (Upper Works)

Parte do Casco da embarcação situada acima do Plano de Flutuação com o navio na situação de Deslocamento em Plena Carga.

OBRAS VIVAS (Quick Works)

Parte do Casco da embarcação situada abaixo do Plano de Flutuação com o navio na situação de Deslocamento em Plena Carga. O mesmo que Carena.

OSSADA (Ribs, Skeleton)

Conjunto das peças estruturais que dão forma e resistência ao Casco. O mesmo que Esqueleto.

PAINEL DE POPA (Counter, Upper Stern)

Parte do Costado do navio, situada na Popa, entre as Alhetas. Cf. Grinalda.

PATILHÃO (Centerboard)

O mesmo que Bolina.

PAU DE SURRIOLA (Lower Boom)

Verga colocada horizontalmente no Costado de um navio de guerra, podendo ser disparada perpendicularmente ao Costado, destinada a amarração das embarcações miúdas arriadas para o serviço do navio, quando este se encontra no porto. O mesmo que Surriola.

PAVIMENTO (Deck)

O mesmo que Convés.

PLATAFORMA (Plataform)

1. Pavimento mais elevado de uma Superestrutura.
2. Qualquer Pavimento parcial, elevado e a descoberto.

POÇO (Well)

Espaço entre o Castelo ou o Tombadilho e a Superestrutura Central, num navio mercante.

POLEAME (Blocks)

(ABNT).

Conjunto de peças que servem para fixar ou dar retorno aos cabos do Aparelho do Navio.

PONTE (Bridge)

1. Construção ligeira, localizada acima do Convés Principal, destinada a servir de passagem entre o Convés do Castelo ou do Tombadilho e o de uma Superestrutura, ou entre os de duas Superestrutura.
2. O mesmo que Passadiço, na Marinha Mercante.

POPA (Stern)

Extremidade posterior da embarcação.

PORÃO (Hold, Bilge)

1. Cada um dos grandes espaços estanques, entre o fundo ou o teto do Fundo Duplo e a Coberta imediatamente superior, destinado a arrumação da carga.
2. Espaço entre o Estrado e o Fundo do navio, onde são coletados restos de óleo, água, etc.

PORTA (Door)

Abertura que dá passagem franca a um homem de um Compartimento para outro, num mesmo Convés. (Recebe a denominação do Compartimento a que serve como, Porta da lavanderia, ou do fim a que se destina, como Porta de comunicação, Porta de inspeção, etc.).

PORTA DE VISITA (Manhole)

Abertura que dá passagem para um homem, feita em Tanques ou no Teto do Duplo-Fundo, a fim de permitir a inspeção, limpeza e tratamento desses espaços.

PORTALÓ (Gangway)

Abertura feita na Borda, ou passagem na Balaustrada, ou, ainda, abertura feita no Costado de um navio mercante de grande porte, utilizado para o trânsito de pessoal e cargas leves.

PROA (Bow)

Extremidade anterior da embarcação.

QUEBRA-MAR (Breakwater)

Chapas colocadas no Convés exposto ao tempo, na Proa, a fim de quebrar o ímpeto das águas que embarcam pela Proa, e dirigí-las para os Embornais, quando o navio navega com mau tempo.

QUERENA (Boltom)

(ABNT).

O mesmo que Carena.

QUILHA (Keel)

Peça estrutural básica da embarcação, disposta na parte mais baixa do seu Plano Diametral, em quase todo o seu comprimento.

QUILHA DE BALANÇO (Bilge Keel)

O mesmo que Bolina Lateral. (ABNT). O mesmo que Bolina.

QUILHA CHATA (Flat Keel)

(ABNT).

O mesmo que Chapa Quilha.

QUILHA LATERAL (Keelson)

Chapa colocada perpendicularmente ao Chapeamento do Fundo, no lado interno deste, em ambos os Bordos, e a uma certa distância da Quilha Vertical.

QUILHA VERTICAL (Vertical Keel)

Chapa vertical que constitui a alma da Quilha. (ABNT). Quilha constituída por uma peça saliente que se projeta abaixo ou acima do Forro do Fundo da embarcação.

RAPOSA (Billboard)

1. Cada uma das peças maciças salientes do Costado, nos navios antigos que usavam Âncoras Almirantado, sobre as quais descansavam as Unhas dessas Âncoras.
2. Recesso feito no Costado de alguns navios modernos, junto ao Escovem.

RÉ (Aft, After, Back)

O termo não é usado isoladamente, mas nas locuções abaixo: A Ré - na metade trazeira da embarcação. De Ré de traz, trazeira, Por Ante a Ré pela retaguarda, considerando-se como sentido de referência o que aponta para a Proa da embarcação.

RECESSO (Recess)

Concavidade feita numa Antepara, a fim de alojar um equipamento num compartimento, ou para neste obter um melhor arranjo.

RESBORDO (Garboard, Garboard Strake, Port)

1. Primeira fiada de chapas do Forro Exterior do Fundo, de ambos os lados da Chapa-Quilha. (Garboard, Garboard Strake).
2. (ABNT). Abertura, geralmente com porta estanque, praticada no Costado, para entrada de carga, mantimentos, munição, óleo, aguada

ROBALETE (Bilge Keel)

(ABNT).

O mesmo que Bolina.

RODA DE PROA (Stern)

Peça robusta de aço, montada na extremidade de vante da Quilha, fechando a Ossada do navio à vante.

SAÍDA D'ÁGUA (Freeing Port)

Abertura feita na parte mais baixa da Borda-Falsa, para permitir o escoamento da água que se acumula no Convés. Algumas possuem tampas articuladas para evitar a entrada de água do mar, só permitindo a passagem de água num sentido. (Colocar fig. III - 17).

SETEIRA (Loop Hole)

Pequena abertura praticada em Torre ou Passadiço com o fim de permitir a observação do exterior.

SOLEIRA (Sill)

Contorno inferior da Clara do Hélice.

SUPERESTRUTURA (Superstructure)

Construção feita sobre o Convés Principal, estendendo-se ou não de um Bordo a outro da embarcação e cuja cobertura é, normalmente, também um Convés.

SUPERESTRUTURA CENTRAL (Bridge)

Superestrutura situada na região central do navio.

SUPERESTRUTURA LATERAL (Island)

Superestrutura situada em um dos Bordos do navio, como é o caso do Navio-Aeródromo.

TABUADO DO CONVÉS (Deck Planking)

Conjunto de tábuas de madeira e de juntas calafetadas, que revestem parte dos Conveses expostos ao tempo.

TALABARDÃO (Rough-Tree Rail)

Ponte que se estende junto à Borda. Cf. Ponte.

TALHAMAR (Cutwater)

1. Aresta externa da Proa da embarcação, utilizada para fender as águas.
2. Peça que constitui essa aresta, fixada externamente à Roda da Proa.

TETO DO FUNDO-DUPLO (Inner Bottom)

O mesmo que Forro Interior do Fundo.

TOMBADILHO (Poop)

Superestrutura situada na Popa.

TOPE (Mast Head)

Extremidade superior de um Mastro ou Mastaréu. Cf. Borla.

TRANSVERSAL (Web Frame)

O mesmo que Caverna Gigante.

TRINCANIS (Deck Stringer)

Fiada de chapas mais próxima do Costado, em cada Pavimento do navio, em ambos os Bordos. (ABNT). Peça estrutural no sentido longitudinal da embarcação ligando o Convés à Borda.

TUBO TELESCÓPICO (Stern Tube)

Tubo que faz parte da estrutura do navio e através do qual passa o eixo propulsor. E dotado de mancais de sustentação e de uma bucha que impede a entrada da água no interior da embarcação.

TUBULÃO DO LEME (Rudder Trunk)

Tubo por onde a Madre do Leme atravessa o Casco do navio.

TÚNEL DO EIXO (Shaft Alley)

Compartimento estanque que envolve cada eixo propulsor do navio, desde a Praça de Máquinas até a bucha do eixo. Deve ter dimensões suficientes para dar passagem a um homem, a fim de permitir a inspeção do eixo e dos mancais.

TÚNEL DE EXPANSÃO (Expansion Trunk)

Parte superior dos Tanques principais de um Navio-Tanque, de seção menor que a do resto do Tanque. Destina-se à atender às variações de nível do líquido em consequência das variações de temperatura e, simultaneamente, reduzir a superfície livre do líquido.

VANTE (Afore, Fore, Fore Body, Forward)

O termo não é utilizado isoladamente, mas sim nas locuções abaixo: A Vante - na metade dianteira da embarcação. Por Ante A Vante - pela frente, considerando-se como sentido de referência o que apontar para a Proa da embarcação.

VAU (Beam)

(ABNT).

Viga estrutural, colocada no sentido transversal da embarcação, ligando os dois ramos de Baliza. O seu conjunto serve para sustentar o Forro dos Conveses.

VAU DE ESCOTILHA (Hatch Beam)

Vaus que limitam as Escotilhas, a vante e a ré.

VAU GIGANTE (Deep Beam)

Vau de maior Escantilhão, geralmente formado por uma alma de chapa (com flange de barra chata soldada, colocado com maior Espaçamento que os Vaus normais. O mesmo que Vau Reforçado e Vau Real.

VAU INTERMEDIÁRIO (Intermediate Beam)

Vau de Escantilhão menor que os Vaus normais, colocado entre estes, com a finalidade de auxiliar a suportar o Convés, quando o espaço entre os Vaus normais é grande.

VAU REAL (Reinforced Beam)

O mesmo que Vau Gigante.

VAU REFORÇADO (Deck Web)

O mesmo que Vau Gigante. (ABNT). Vau constituído de uma viga mais larga do que os Vaus comuns do navio. (Deep Beam).

VAU SECO (Hold Beam)

Vau de Porão que não recebe Convés.

VIGA LONGITUDINAL (Longitudinal Beam, Longitudinal Girder)

Qualquer viga da Ossada da embarcação, disposta longitudinalmente, e que contribue, juntamente com o Chapeamento, para a resistência estrutural do navio.

VIGA TRANSVERSAL (Transverse Beam, Transverse Girder)

Qualquer Viga da Ossada da embarcação, disposta transversalmente, e que contribue, juntamente com o Chapeamento, para a resistência estrutural do navio.

VIGIA (Sidelight, Port Light, Porthole, Side Scuttle, Air Port)

Abertura circular praticada no Costado ou na Antepara de uma Superestrutura, destinada a arejar ou a iluminar um Compartimento. São guarnecidas de uma gola de metal na qual se fixam ou se articulam suas tampas. Colocar figs. III - 19).

VERGA (Yard, Spar)

Peça de madeira ou de aço, fixada num Mastro, que serve para receber antenas, luzes de navegação e Morse, adriças de bandeiras, etc. A Verga pode ser redonda ou latina, a primeira orientando-se na direção transversal.