

C. Glossario navale.

Altezza di costruzione (molded depth): altezza dello scafo, misurata verticalmente nella sezione trasversale a metà della lunghezza di dimensionamento, dalla linea di costruzione alla retta del baglio del più alto ponte completo.

Angolo di quartabuono: nel piano orizzontale, angolo tra il fasciame ed il piano trasversale di una ordinata.

Anguilla (girder): trave rinforzata longitudinale del ponte.

Baglio (deck beam): rinforzo orizzontale del fasciame di ponti e copertini; quando si interrompe in corrispondenza di una boccaporta prende il nome di mezzo baglio.

Baglio mobile (hatch beam): travi trasversali rimovibili di sostegno dei coperchietti (hatch board), cioè gli elementi in acciaio o in legno costituenti la copertura di una boccaporta; la tenuta alle intemperie è assicurata da tele cerate (tarpaulin).

Boccaporta (hatch): grande apertura del ponte utilizzata per la movimentazione del carico. Una piccola apertura del ponte, munita di mastra e portello incernierato, per l'accesso ai locali di servizio è detta boccaportello.

Bracciolo (beam knee): squadra di collegamento del baglio con la costola.

Battagliola: candelieri o scalmotti che, fissati al trincarino, formano l'ossatura del parapetto.

Cassa alta/bassa (upper/lower wing tank): casse a murata.

Cassonetto trasversale alto/basso (upper/lower transverse hopper): travi scatolari che collegano la paratia corrugata alle strutture del ponte e del doppio fondo, rispettivamente.

Cofano di macchina (engine casing): condotto verticale, delimitato da paratie laterali, che attraversa i ponti intermedi e mette in comunicazione il locale dell'apparato motore col ponte di coperta.

Controfasciame (planking): rivestimento del fasciame del ponte.

Costola (frame): rinforzo ordinario del fianco.

Dislocamento a pieno carico (loaded displacement): prodotto della densità dell'acqua di mare (1.025 t/m^3 secondo il RINA) per il volume di carena, fuori ossatura, corrispondente al galleggiamento di pieno carico.

Dislocamento leggero o a nave vacante (light displacement): dislocamento della nave completa di attrezzature, macchinari, liquidi in circolazione ed impompabili, ma priva di carico, combustibile, lubrificante, acqua dolce, potabile, di raffreddamento e di zavorra, passeggeri ed equipaggio col loro bagaglio, viveri, materiale di scorta.

Doppio fondo (double bottom): volume stagno ricavato sul fondo della nave chiudendo le strutture del fondo con un fasciame interno orizzontale detto cielo del doppio fondo (inner bottom); i due corsi laterali di tale fasciame sono detti marginali (margin plate) e sono collegati alle costole mediante squadre verticali (bilge bracket o margin bracket). La struttura interna del doppio fondo è costituita da madieri (floor) e paramezzali, centrale (center vertical keel CVK o center girder o center keelson) e laterali (side keelson o side girder).

- Dritto di prora (stem): spigolo di unione a prora dei fianchi.
- Fasciame (plating): insieme delle lamiere facenti parte dello scafo. Esse sono disposte in corsi longitudinali (course o strake); i lembi orizzontali delle lamiere di un corso di fasciame son detti orli (seam), teste (butt) quelli verticali. Si identificano in particolare i seguenti corsi: chiglia (keel); torello (garboard strake); cinta (sheer strake); ginocchio (bilge strake); trincarino (deck stringer).
- Galleria (tunnel): passaggio che attraversa uno o più compartimenti, come quello tra la paratia poppiera del locale dell'apparato motore e la paratia del pressatrecce per il passaggio della linea d'assi.
- Gavoni (peak): locali di estremità della nave, in particolare quelli posti in basso; quello di poppa (after peak) è delimitato dalla paratia del pressatrecce, quello di prora (forepeak) dalla paratia di collisione.
- Immersione di pieno carico (molded draught): immersione misurata verticalmente nella sezione trasversale a metà della lunghezza di dimensionamento dalla linea di costruzione al galleggiamento di pieno carico.
- Interponte o corridoio (tween deck): è la porzione di scafo compresa tra due ponti.
- Larghezza di costruzione o massima (molded breadth): massima larghezza, misurata fuori ossatura, al di sotto del ponte di coperta.
- Linea di base (baseline): linea orizzontale di riferimento, giacente nel piano diametrale e passante per l'intersezione della linea di costruzione con la perpendicolare al mezzo.
- Linea di costruzione (molded keel line): intersezione del piano diametrale con la faccia superiore della chiglia piatta; l'intersezione del piano diametrale con la faccia inferiore della chiglia dicesi linea di sottochiglia (under keel line).
- Linea di galleggiamento (waterline): intersezione della superficie fuori ossatura dello scafo col piano di galleggiamento (waterplane), cioè il piano della superficie liquida; la superficie racchiusa nella linea di galleggiamento è detta figura di galleggiamento; il volume immerso, sottoposto al piano di galleggiamento, è detto carena.
- Lunghezza di bordo libero (freeboard length): la distanza tra la faccia prodiera del dritto di prora e l'asse del timone, misurata sulla linea d'acqua distante dalla linea di costruzione lo 85% dell'altezza al ponte di bordo libero; deve essere comunque non minore del 96% della lunghezza al galleggiamento per la stessa linea d'acqua.
- Lunghezza di costruzione o di dimensionamento (rule length o scantling length): distanza, al galleggiamento di pieno carico, tra la faccia prodiera del dritto di prora e la faccia poppiera del dritto del timone o, in sua assenza, l'asse di rotazione del timone; deve essere comunque non inferiore al 96% e non superiore al 97% della lunghezza al galleggiamento di pieno carico.
- Lunghezza fuori tutto (overall length): distanza orizzontale intercorrente tra le estremità dello scafo.

Lunghezza tra le perpendicolari (length between perpendiculars): è la distanza orizzontale tra le due perpendicolari. Con riferimento alle condizioni di pieno carico, la perpendicolare avanti (forward perpendicular) è la retta giacente nel piano di simmetria, perpendicolare al piano di galleggiamento, passante per la faccia prodiera del dritto di prora; la perpendicolare addietro (after perpendicular) è la retta giacente nel piano di simmetria, perpendicolare al piano di galleggiamento e passante per la faccia poppiera del dritto del timone o, in assenza di quest'ultimo, passante per l'asse del timone.

Mastra (hatch coaming): lamiera verticale di contorno delle boccaporte allo scopo di rinforzare i lembi dell'apertura ed impedire immissioni d'acqua nello scafo; si divide in mastre laterali (hatch side coaming) e mastre trasversali (hatch end coaming).

Murate: le superfici che limitano lateralmente l'opera morta.

Ombrinale: apertura praticata nel fasciame esterno per lo scarico dell'acqua raccolta nel canale del trincarino.

Orlo a murata: intersezione della murata col ponte; la sua proiezione sul piano longitudinale, detta cavallino, è normalmente formata da due rami di parabola concavi verso l'alto, con i minimi in mezzeria; la freccia sulla perpendicolare avanti è pari, in mm con L in m, a $50(L/3 + 10)$; la freccia sulla perpendicolare addietro è la metà della precedente. Si definisce linea al mezzo l'intersezione del ponte col piano diametrale.

Pagliolo (ceiling): tavolato in legno, generalmente rimovibile, che copre, e protegge, le strutture del fondo dei locali di macchina e delle stive.

Parapetto o impavesata (bulwark): riparo posto sul ponte di coperta sopra il trincarino, generalmente costituito da un corso di lamiere posto al di sopra della cinta, sostenuto dagli scalmotti (stay) e contornato superiormente da una barra detta orlo.

Ponte (deck): superficie pressoché orizzontale che chiude superiormente lo scafo o lo suddivide in senso verticale.

Ponte di bordo libero (freeboard deck): è il più alto ponte completo, di norma esposto alle intemperie ed al mare, con le aperture del ponte e dei fianchi sottoposti dotate di mezzi di chiusura permanenti stagni all'acqua; il bordo libero è misurato rispetto a questo ponte. I ponti posti al di sotto di quello di bordo libero sono numerati dall'alto verso il basso, a partire dal secondo.

Ponte di coperta (weather deck): è il più alto ponte completo.

Ponte di forza o di resistenza (strength deck): è il più alto ponte tra quelli che contribuiscono efficacemente alla robustezza longitudinale dello scafo.

Ponte di stiva: ponte costituente il cielo della stiva.

Ponte superiore (upper deck): è il più alto ponte completo esposto alle intemperie, con le aperture del ponte e dei fianchi sottoposti dotate di mezzi di chiusura permanenti stagni alle intemperie; può essere a scalino ed in tal caso il profilo di riferimento è quello inferiore e rispetto a quest'ultimo si definisce l'altezza di costruzione del ponte.

Portata lorda (deadweight): differenza tra il dislocamento a pieno carico e quello leggero; la superficie compresa tra i due corrispondenti galleggiamenti prende il nome di zona del bagnasciuga (boottop o boottopping).

Puntello (pillar o stanchion): colonne di appoggio delle travi rinforzate del ponte.

Puntone (strut): asta di collegamento di travi, ad esempio di costa con rovescia, di corrente del fondo con corrente del cielo, di costola con montante di paratia.

Ruota di prora (forefoot): parte inferiore del dritto di prora che si raccorda con la chiglia.

Scafo (hull): parte resistente della nave, composta da fasciami, rinforzi, ossature, ecc. La parte dello scafo, longitudinalmente continua, che resiste al momento flettente globale è detta trave scafo (hull girder).

Sezione di mezzeria (midlength section): è la sezione trasversale che contiene la perpendicolare al mezzo.

Sezione maestra (midship section): è la sezione trasversale che racchiude la massima area immersa.

Serrette (cargo battens): tavole di legno poste a protezione delle strutture del fianco dalla merce imbarcata nelle stive.

Sovrastruttura (superstructure): struttura pontata posta al di sopra del ponte di bordo libero, con i fianchi in prosecuzione di quelli della nave o all'interno di essi per non più del 4% della larghezza locale della nave. Le sovrastrutture possono essere complete o parziali, in relazione alla loro estensione longitudinale. In relazione alla loro posizione verticale, sono del primo ordine quelle impostate immediatamente sopra il ponte di bordo libero, del secondo ordine le sovrastrutture impostate su quelle del primo ordine, e così via; le sovrastrutture parziali del primo ordine son dette casseri, di poppa (poop), centrale (bridge structure) o prodiero (forecastle); quest'ultimo è comunemente detto castello. Si dice mezzo cassero (raised quarterdeck) un cassero di altezza ridotta. Le altezze regolamentari dettate dalle norme del bordo libero sono quelle riportate di seguito in funzione della lunghezza.

Lunghezza di bordo libero L in m	Altezza standard delle sovrastrutture in m	Altezza standard dei mezzi casseri in m
$L \leq 30$	1.80	0.90
$30 \leq L \leq 75$	1.80	$0.90 + 0.00667 (L - 30)$
$75 \leq L \leq 125$	$1.80 + 0.01 (L - 75)$	$1.20 + 0.012 (L - 75)$
$125 \leq L$	2.30	1.80

Tambuccio: casotto, munito di porta stagna e battente, che su un ponte esposto protegge un accesso ai locali di servizio.

Telaio di poppa (stern frame): telaio delimitante il pozzo dell'elica; anteriormente è chiuso dal dritto dell'elica (propeller post), ospitante il botticello (stern tube) entro cui passa l'albero portaelica; posteriormente è chiuso dal dritto del timone (sternpost); superiormente dalla traversa.

Tuga (deckhouse): struttura pontata al di sopra del ponte di bordo libero di larghezza ridotta; propriamente dicesi tuga se la sua lunghezza è superiore al 15% della lunghezza di dimensionamento, altrimenti casetta. Una struttura pontata simile alla tuga, ma priva del ponte inferiore, è detta cofano (trunk).