

Peças e Detalhes Técnicos da Construção

ABA (Flange)

1. Cada um dos dois lados de uma Cantoneira.
2. Lado menor dos demais Perfis. O mesmo que Flange. Cf. Alma.

ABALAUSTRADO (Provided with Stanchions)

(ABNT).
Guarnecido de Balaustres.

ADELGAÇAMENTO (Tumble Home)

Curvatura ou inclinação para dentro que tem o Costado do navio, acima do maior Vau.

ALINHAMENTO DOS EIXOS PROPULSORES (Main Shafting Alignment)

Operação realizada quando já se tem pronta a Edificação de Meia-Nau para ré, para demarcar os locais de passagem dos eixos propulsores e a posição dos mancais, Pés-de-Galinha e máquinas propulsoras.

ALINHAMENTO DE UNIDADES (Unit Alignment)

Operação feita durante a Edificação do navio, que prove a correta posição das Unidades, umas em relação às outras e em relação ao Casco como um todo.

ALMA (Web Plate, Web)

Lado de um Perfil por onde passa o seu eixo ou plano de simetria, quando houver. Geralmente é o lado maior do Perfil. Cf. Aba

ALQUEBRAMENTO (Hogging)

Curvatura adquirida pela Viga-Navio, quando sujeita aos esforços do mar, caracterizada pela tração do Convés e simultânea compressão da Quilha. A deformação tende a fazer com que a Seção Mestra se eleve em relação a Proa e a Popa. A situação que melhor ca

AMPLIAÇÃO (Jumboizing)

Alteração em um navio mercante visando o aumento de sua capacidade. Pode consistir na inserção de uma nova seção, ou na substituição de seu corpo central por outro mais longo.

ANTEPARA CORRUGADA (Corrugated Bulkhead)

Antepara leve, de aço, alumínio ou madeira, que não colabora na resistência estrutural do Casco, mas se destina a subdividir o navio em Compartimentos.

ANTEPARA DIVISÓRIA (Division Bulkhead)

Antepara leve, de aço, alumínio ou madeira, que não colabora na resistência estrutural do Casco, mas se destina a subdividir o navio em Compartimentos.

ANTEPARA FRONTAL (End Bulkhead)

Antepara Transversal que limita a parte de ré do Castelo, a parte de vante do Tombadilho, ou a parte extrema de uma Superestrutura.

ANTEPARA ONDULADA (Swedge Bulkhead)

O mesmo que Antepara Corrugada.

ANTEPARA SECUNDÁRIA (Secondary Bulkhead)

Qualquer Antepara que não seja classificada como principal.

APLAINAMENTO DE CHAPAS (Edge Planing)

Preparação de Contornos retos nos quais o chanfro é aberto por usinagem, em uma plaina. Cf. Preparação de Contornos.

ARREBITAGEM (Riveting)

(ABNT).

O mesmo que Cravação.

ARREBITAMENTO (Riveting)

(ABNT).

O mesmo que Cravação.

ARREBITE (Rivet)

O mesmo que Rebite.

BACALHAU (Patch)

Remendo de chapa ao Chapeamento já existente, utilizado para tapar um buraco ou fresta.

BAINHA (Seam)

1. Lado maior de uma chapa retangular.
2. Emenda de duas chapas retangulares ao longo dos seus lados maiores.

BALIZA DIREITA (Vertical Frame)

(ABNT).

Baliza em que os ramos são paralelos ao Plano Diametral. As Balizas Direitas tem o formato de um U.

BALIZA REVIRADA (Inclined Frame)

(ABNT).

Baliza em que os ramos são oblíquos ao Plano Diametral. Tem geralmente a forma de V e são as Balizas dos Delgados.

BATENTE (Rudder Stop)

Entalhe na Madre do Leme, para limitar o ângulo que o Leme pode ser carredo para cada Bordo.

BATIMENTO DE QUILHA (Keel Laying)

Cerimônia na qual a primeira peça estrutural que integrará o navio é posicionada no local de sua construção.

BATOQUE (Pad, Plug)

Pequeno tampão de madeira, em forma de rolha, empregado para cobrir o furo aberto para entrada do parafuso de fixação das tábuas do Costado ou do Convés. O mesmo que Rolha. Cf. Tabuado do Convés. (ABNT). Peça troncônica para tamponar um furo.

BERÇO GIRATÓRIO (Tilting Jig)

Berço que pode girar em torno de um eixo horizontal, o que permite que, durante a montagem de uma Unidade Estrutural, a soldagem seja facilitada.

BLOCO ESTRUTURAL (Structural Block)

Conjunto de Unidades Estruturais edificadas na Carreira. Formam a estrutura do navio entre duas Seções Transversais, compreendendo uma Unidade de Fundo e Unidades de Costado, de Convés e de Antepara.

BORBOLETA (Bracket)

Peça metálica usada para prover ligação entre membros estruturais do Esqueleto ou entre estes membros e o Chapeamento do Convés, Costado, etc. Tem o formato de um esquadro.

BORBOLETA DO VAU (Beam Knee)

Borboleta localizada entre um Vau e uma Caverna.

BORLA (Truck)

Peça circular chata que arremata o Tope de um Mastaréu, Mastro, Pau de Bandeira, etc. tendo gornes por onde passam as adriças de bandeiras e flâmulas.

BRAÇADEIRA (Clamp)

Peça de metal que abraça uma haste, canalização ou outra peça qualquer, com a finalidade de fixá-la a uma Antepara, piso, teto, etc.

BUCHA (Bushing, Gland)

Caixa de gaxetas, ou peça de bronze, latão, material sintético ou pau de peso, destinada a impedir a entrada da água para o interior do Casco da embarcação pelos orifícios atravessados por eixos. Ex. Bucha do eixo propulsor, Bucha da Madre do Leme, etc.

CACHORRO (Sliding Way)

Parte inferior do Carro de Lançamento, que se apoia sobre o Trilho de Lançamento. Em geral é construído em seções, ligadas por uniões articuladas.

CAIS DE ACABAMENTO (Fitting-out Quay)

Cais no qual o navio em construção fica atracado, desde o Lançamento até as provas de mar, para instalação de equipamentos e trabalhos de acabamento.

CALAFETAR (To Calt)

(ABNT).

Tornar estanque uma Costura.

CANTONEIRA (Angle Bar)

Perfil Laminado, com seção em L. (ABNT). Perfil em forma de Abas iguais ou desiguais.

CANTONEIRA DE CONTORNO (Boundary Angle)

Cantoneira disposta em torno de uma Antepara estanque, Escotilha, Túnel, etc., com a finalidade de manter estanqueidade da junta. Cf. Gola.

CARENAGEM (Fairing)

Ato de verificar e manter a continuidade da forma externa do Casco, durante a Montagem e a Edificação, evitando empenas e desalinhamentos.

CARREIRA (Berth, Inclined Berth)

Plano inclinado onde um navio é edificado ou montado durante a construção, ou ainda, onde é encaixado para sofrer revisão ou reparos. Podendo ser Longitudinal ou Lateral. Cf. Carreira de Construção.

CARREIRA DE CONSTRUÇÃO (Building Berth)

Carreira, para Lançamento Longitudinal ou Lateral, que se destina principalmente, a navios em construção.

CARRO DE LANÇAMENTO (Sliding Way)

Estrutura móvel de madeira que sustenta o navio sobre o Trilho de Lançamento e o conduz até a água, durante o Lançamento.

CHAPA CORRUGADA (Corrugated Plate)

Chapa cujo Perfil é ondulado, o que lhe confere uma maior resistência à flexão em relação a uma chapa comum, de mesma espessura. O mesmo que Chapa Ondulada.

CHAPA DE COURAÇA (Armor Plate)

Chapa de espessura compreendida entre 3,2 e 38mm, fabricada de aço especial. e caracterizada por resistência à penetração.

CHAPA ESTRIADA (Checkered Plate)

Chapa que apresenta nervuras salientes em uma de suas faces. Empregada, normalmente, em Estrados de Praças de Máquinas, Plataformas e Escadas, pois as nervuras contribuem para tornar o piso anti-derrapante. Cf. Chapa Xadrez.

CHAPA DE FACE (Rider Plate, Face Plate)

Aba dos Perfis fabricados de chapas.

CHAPA FINA (Thin Plate, Light Plate)

Chapa de espessura máxima igual a 3,2 mm.

CHAPA FLANGEADA (Flanged Plate)

Chapa dobrada, com seção reta em L ou Z.

CHAPA GALVANIZADA (Galvanized Plate)

Chapa revestida de fina camada protetora de estanho, pelo processo de galvanoplastia.

CHAPA DE INSERÇÃO (Insert Plate)

Reforço localizado de um Painel, obtido pela substituição de um trecho de chapa original do Painel por uma chapa de maior espessura. Cf. Chapa Sobreposta.

CHAPA ONDULADA (Corrugate Plate)

O mesmo que Chapa Corrugada.

CHAPA PRETA (Untreated Plate)

Chapa de aço que não sofreu nenhum tratamento após a laminação, como seja jato abrasivo, galvanização, etc.

CHAPA DE REFORÇO (Stiffening Plate)

Chapa colocada no contorno de uma abertura feita no Costado ou em outro Chapeamento resistente, a fim de compensar o enfraquecimento do material, no local.

CHAPA DE RETENÇÃO (Metal Plate Detent)

Chapa de aço que fixa a parte de vante do Carro de Lançamento à Carreira e que é cortada instantes antes do Lançamento, liberando o Carro e o navio para deslizarem.

CHAPA SOBREPOSTA (Doublers Plate)

Chapa soldada sobre uma dada região de um Painel, a fim de se obter um reforço localizado do mesmo. Cf. Chapa de Inserção.

CHAPA SUPORTE (Base Plate, Bedplate)

Qualquer chapa usada como base para uma máquina, Pé-de-Carneiro, coluna ou outras peças que suportem ou tenham grande peso.

CHAPA XADREZ (Checkered Plate)

Chapa Estriada, cujas nervuras formam um xadrez.

CHAPEAMENTO (Plating)

Conjunto de chapas que compõem um revestimento ou subdivisão do Casco do navio.

COLAR (Collar)

Pedaço de chapa colocado em torno de um Perfil, no local onde este atravessa o Chapeamento, a fim de que seja preservada a estanqueidade.

COMPARTIMENTO ESTANQUE A ÁGUA (Watertight Compartment)

Compartimento estanque à água, cujas aberturas também possuem meios de fechamento estanque.

CONSTRUÇÃO MODULAR (Modular Construction)

Tipo de construção naval em que as unidades estruturais são edificadas já contendo as seções de redes, de canalizações e os dutos de ventilação, que por ela devem passar.

CONTRA-ALQUEBRAMENTO (Sagging)

(ABNT).

Contrário a Alquebramento. Nota: alguns chamam erradamente de Tosamento.

CONTRA-CACHORRO (Sliding War Upper Part)

Parte superior do Carro de Lançamento que fica em contato com o Casco e se apoia sobre as Cunhas.

CONVERSÃO (Conversion)

Modificações executadas em um navio com o fim de adaptá-lo a um emprego diferente daquele para o qual foi construído.

CONVÉS BALÍSTICO (Armored Deck)

Qualquer Convés Protegido por Couraça num navio de combate. Cf. Convés encouraçado e Convés Protegido.

CONVÉS ENCOURAÇADO (Armored Deck)

Convés de um navio de guerra revestido de Couraça. Cf. Convés Protegido.

CONVÉS ESTANQUE À ÁGUA (Watertight Deck)

Convés construído de maneira impermeável à água, a fim de limitar um possível alagamento.

CONVÉS ESTANQUE AO TEMPO (Weathertight Deck)

Convés estanque à passagem de água da chuva e do mar, em condições normais de tempo e mar.

CONVÉS PROTEGIDO (Strengthened Deck)

Convés de um navio de guerra, revestido de Chapeamento de maior espessura que a normal, mas sem as características de Couraça. Cf. Convés Encouraçado.

CORRENTE DESACELERADORA (Chain Drag)

Amarra arrastada pelo navio, por ocasião do seu Lançamento, com a finalidade de desacelerar o seu movimento de descida da Carreira.

CORTE AUTOMÁTICO (Automatic Cutting)

Divisão de uma chapa em várias peças, utilizando maçaricos de oxi-acetileno comandados por um sistema síncrono que repete o plano de corte da chapa ou as instruções de uma fita perfurada.

CORTE A MAÇARICO (Gas Cutting)

Divisão de uma peça ou de uma chapa em peças menores por meio de uma tocha de oxi-acetileno.

CORTE MANUAL (Manual Cutting)

Divisão de uma chapa em peças menores, utilizando maçarico de oxi-acetileno, operado manualmente. Cf. Corte Automático.

CORTE MECÂNICO (Machine Cutting)

Divisão de uma peça ou de uma chapa em peças menores por meio de guilhotina ou de outro processo mecânico qualquer.

COSTURA (Seam, Butt)

Ligação de duas chapas do Chapeamento do navio. Cf. Costura Soldada e Costura Cravada. (ABNT). Interstício entre duas chapas ou tábuas contíguas de um Chapeamento ou tabuado.

COSTURA CRAVADA (Riveted Seam)

Costura feita utilizando-se Rebites. O mesmo que Costura Rebitada. Cf. Costura Soldada.

COSTURA REBITADA (Riveted Seam)

O mesmo que Costura Cravada.

COSTURA SOLDADA (Welded Seam)

Costura feita com utilização de solda. Cf. Costura Cravada.

COTOVELO (Elbow)

Nome dado à dobra de 90° feita numa barra, vergalhão ou tubo.

CRAVAÇÃO (Riveting)

Ato ou efeito de ligar duas chapas, barras ou peças metálicas por meio de Rebites. O mesmo que Rebitamento ou Rebitagem. (ABNT). Ligação feita por Rebites ou prisioneiros. O mesmo que Rebitamento, Arrebitamento, Rebitagem e Arrebitagem.

CUNHA DO CARRO DE LANÇAMENTO (Sliding Way Edge)

Cada uma das peças, da seção longitudinal triangular, colocada entre o Cachorro e o Contra-Cachorro do Carro de Lançamento, que serve para ajustar o Carro ao navio, antes do Lançamento.

CURVAMENTO DE CHAPAS (Plate Bending)

Operação de tornar curva uma chapa anteriormente plana por meio de prensa, calandra ou aquecimento dirigido, de maneira a adaptá-la a um Gabarito feito previamente.

DE FORMAS CHEIAS (Full Form)

Diz-se da embarcação que tem numa larga extensão do Casco seções transversais iguais à Seção Mestra.

DE FORMAS FINAS (Fine Form)

Diz-se da embarcação que tem todas as seções transversais do Casco afinando-se gradativamente para vante e para ré da Seção Mestra.

DECLIVIDADE DA CARREIRA (Building Berth Declivity)

Tangente do ângulo que o plano da Carreira faz com o plano horizontal.

DESEMPENO (Straightening)

Operação para fazer uma peça, chapa ou Pannel retornar à sua forma original, por meios mecânicos.

DESEMPENO COM CALOR (Hot Straightening)

Desempeno efetuado através do aquecimento de certos pontos de uma peça ou Pannel, seguido de rápido resfriamento do local, com água. Cf. Desempeno.

DESEMPENO A FRIO (Cold Straightening)

Desempeno executado sem a utilização de calor. Normalmente realizado submetendo a peça à prensa hidráulica e, eventualmente, na Montagem e Edificação à ação de macacos mecânicos ou hidráulicos. Cf. Desempeno.

DIQUE DE CONSTRUÇÃO (Building Dock)

Dique seco onde o navio é construído no plano horizontal e posto a flutuar, depois de pronto, por alagamento do Dique.

EDIFICAÇÃO (Ship Erection)

Colocação em posição das Unidades Estruturais que compõe o navio, segundo uma sequência pré determinada, no local da construção do seu Casco.

ELEMENTO ESTRUTURAL (Structural Element)

Reforço de qualquer natureza ligado a uma chapa, que sirva para aumentar a sua resistência e a sua rigidez.

EMPENNO DE PAINEL (Panel Distortion)

Conjunto de ondulações que aparecem em um Painel, antes ou depois da Montagem, causado pela Soldagem.

ESBARRO (Stop, Limit Stop)

Peça que por contato, evita o deslocamento de outra peça.

ESCORA (Shore, Side Shore)

Peça longa de madeira ou aço, que serve de apoio lateral ao Costado do navio, no Dique ou durante a construção.

ESTANQUE (Tight, Watertight)

Impermeável a um ou mais agentes. O termo, quando usado isoladamente, é entendido como estanque à água. Caso o agente seja outro, a ele se deve fazer referência. Ex.: Estanque ao ar, Estanque a gases, Estanque a chamas, etc.

ESTANQUEIDADE (Tightness, Watertightness)

Qualidade do que é impermeável a um agente específico. O termo usado isoladamente refere-se a impermeabilidade à água.

FERRO PERFILADO (Bar, Iron)

Perfil de ferro ou de aço.

FIADA (Strake)

Série de chapas disposta numa mesma fileira longitudinal do Chapeamento.

FIXAÇÃO DO CARRO DE LANÇAMENTO (Securing Lashings)

Conjunto de cabos de aço ou outros dispositivos que mantêm o Carro de Lançamento fixo ao navio.

FLANGE (Flange)

Lado menor de um Perfil Laminado. Cf. Aba.

FOLHA DE CORTE DE CHAPA (Subdivision Chart, Layout Drawing)

O mesmo que Plano de Corte de Chapa.

FURO DE ALÍVIO (Lightening Hole)

Orifícios executados em membros estruturais do navio, para reduzir o seu peso.

GABARITO (Pattern)

Modelo feito em geral de vergalhão ou de chapa de aço, utilizado no curvamento de chapas e de peças.

GATILHO DE RENTENÇÃO (Trigger Detent)

Conjunto mecânico que substitui a Chapa de Retenção e que, acionado instantes antes do Lançamentos, libera o Carro de Lançamento e o navio para começar a deslizar.

GIRO (Pivoting)

O mesmo que Pivotamento.

GOLA (Ring)

Cantoneira, barra ou peça fundida, que contorna uma abertura, para reforço local. Cf. Cantoneira de Contorno.

GUIA LATERAL DO TRILHO DE LANÇAMENTO (Launching Ribband)

Dispositivo fixado dos lados do Trilho de Lançamento, para impedir o deslocamento lateral do Carro de Lançamento, durante o Lançamento.

INTERCOSTAL (Intercostal)

Diz-se da viga estrutural formada por seções interrompidas por outras vigas, estas sendo contínuas.

LANÇAMENTO (Launching)

Ato de transferir o navio do local de construção do Casco, fazendo-o flutuar. O Lançamento pode ser feito por deslizamento em Carreira ou por alagamento de Dique de Construção.

LANÇAMENTO LATERAL (Side Launching)

Ato de fazer o navio deslizar na Carreira A em direção à água, em sentido perpendicular ao Plano Diametral do navio.

LANÇAMENTO LONGITUDINAL (End Launching)

Ato de fazer o navio deslizar na Carreira em direção à água, num sentido paralelo ao Plano Diametral do navio.

LASTRO (Ballast)

Conjunto de pesos ou líquido colocados no Fundo do Casco de uma embarcação, ou nos seus Tanques, para aumentar-lhe a estabilidade ou trazê-la à posição de Flutuação Direita. (ABNT). Peso (sólido ou líquido, fixo ou removível) colocado a bordo.

LEME APOIADO (Supported Rudder)

Leme preso ao Cadaste por meio de Governaduras.

LEME COMPENSADO (Balanced Rudder)

Leme cuja Porta fica, parte de um lado e parte de outro do seu eixo de rotação. Cf. Leme Semi-Compensado e Leme Não-Compensado.

LEME NÃO-COMPENSADO (Unbalanced Rudder)

Leme cuja Porta não fica toda situada por ante-a-ré do seu eixo de rotação. Cf. Leme Compensado e Leme Semi-Compensado.

LEME HORIZONTAL (Elevator)

Leme destinado a governar o submarino em profundidade.

LEME ORDINÁRIO (Ordinary Unbalanced Rudder)

Leme Apoiado e Não-Compensado.

LEME SEMI-COMPENSADO (Semi-balanced Rudder)

Leme cuja parte interior da Porta se estende por ante-a-vante do seu eixo de rotação. Cf. Leme Compensado.

LEME SUSPENSO (Underhung Rudder, Spade Type Rudder)

Leme preso ao Balanço de Popa apenas pela Madre (sem Governadura).

LIGAÇÃO PROVISÓRIA (Temporary Device, Temporary Fitting, Temporary Attachment)

Qualquer peça auxiliar utilizada durante a Montagem ou a Edificação do navio, para facilitar a colocação de outras peças ou unidades e que é, posteriormente, removida.

LIMPEZA DE CONTORNOS (Removal of Slag Bead)

Operações de retirar as rebarbas e à oxidação que se formam nos contornos das peças, causadas pelo Corte à Maçarico.

LINHA DE FÉ (Reference Line)

Cada uma das linhas traçadas nas peças estruturais durante a fase de Marcação, que são utilizadas para verificação de empeno após a Pré-Montagem e a colocação em posição durante a Montagem das Unidades Estruturais.

LUBRIFICANTE DO TRILHO (Greasing)

Camadas de cera, graxa e óleo colocadas entre o Trilho de Lançamento e o Carro de Lançamento, para diminuir o atrito e permitir o deslizamento necessário ao Lançamento do navio.

MANILHA (Shackle)

Vergalhão metálico recurvado em forma de U, tendo um pino atravessado entre as suas duas extremidades.

MARCAÇÃO DE CHAPA (Plate Marking)

Operação que consiste em desenhar sobre uma chapa as peças que dela serão tiradas e nela escrever todas as indicações que serão necessárias para a Pré-Montagem e para a Montagem na Unidade Estrutural.

MARCAÇÃO ÓTICA (Optical Marking)

Sistema de Marcação no qual as peças são marcadas na chapa com o auxílio da projeção ótica do dispositivo do Plano de Corte de Chapa.

MARCAÇÃO DE PAINEL (Panel Marking)

Operação que consiste em desenhar sobre um Painel as posições dos Elementos Estruturais, aberturas, Margem de Material e as instruções necessárias para a Montagem.

MARGEM DE MATERIAL PARA EDIFICAÇÃO (Green, Steel Allowance)

Material deixado em excesso nos contornos das unidades, para absorver desvios que ocorram durante a Edificação, facilitando a colocação em posição das Unidades Estruturais.

MASTRO ESTRUTURAL (Structural Mast)

Torre de forma aproximadamente troncônica, onde são instalados postos de direção de tiro e equipamentos diversos de artilharia e navegação, situada na altura do Mastro de vante em alguns navios de combate de grande porte.

MASTRO MOCHO (Mast Without Topmast)

Mastro inteiriço, não suplementado por nenhum Mastaréu.

MASTRO REAL (Lower Mast)

Seção inferior de um Mastro, fixada ao Casco da embarcação, ou Mastro propriamente dito, no caso de um Mastro com Mastaréu.

MASTRO TELESCÓPICO (Telescopic Mast)

Mastro que pode ser recolhido para o interior do Casco, usado em Submarinos (para diminuir a resistência ao avanço) e em alguns Navios-Aeródomos (para não interferir com a manobra dos aviões).

MASTRO TRÍPODE (Tripod Mast)

Mastro constituído por um tubo vertical de grande diâmetro, escorado por dois outros de menor diâmetro, um em cada bordo, formando um tripé.

MASTRO TUBULAR (Tubular Mast)

MASTRO formado por seções de tubo de aço, ou por chapas curvadas de aço, soldadas ou cravadas, de seção circular.

MOLDE (Template)

Contorno de uma peça feita de madeira ou metal, confeccionado na Sala de Risco e utilizado para Marcação da peça em uma chapa.

MONTAGEM DE UNIDADE (Unit Assembly)

Operação que consiste em colocar chapas, painéis, peças pré-montadas e demais peças nos seus devidos lugares, soldando-as de maneira conveniente, de modo a obter uma Unidade Estrutural completa, pronta para Edificação.

NAVIO DE CONVÉS DE ABRIGO (Shelter-Deck Ship)

Navio construído com Escantilhões mais reduzidos que os dos Navios de Escantilhão Completo, o que o leva a ter Calados reduzidos. Destina-se ao transporte de cargas leves, onde o volume de espaço disponível é mais importante que o peso. Cf. Navio de Convés.

NAVIO DE CONVÉS DE ABRIGO ABERTO (Open Shelter-Deck Ship)

Navio de Convés de Abrigo, ao qual uma Escotilha de Tonelagem, aberta no Convés Superior, torna-o tecnicamente não-estanque, isentando desta forma, no cálculo da Tonelagem Bruta, os espaços entre aquele Convés e o Convés imediatamente inferior.

NAVIO DE CONVÉS DE ABRIGO FECHADO (Closed Shelter-Deck Ship)

Navio de Convés de Abrigo sem Escotilha de Tonelagem. Neste caso a Bordalivre é medida partir do Convés Superior, porém é maior que nos Navios de Escantilhão Completo, por serem os Escantilhões reduzidos.

NAVIO DE CONVÉS COMPLETO (Full Deck Vessel)

O mesmo que Navio de Escantilhão Completo.

NAVIO DE CONVÉS CORRIDO (Flush Deck Vessel)

Tipo antigo de navio, que possuía um Convés leve acima do Convés Principal, sem nenhuma construção acima daquele. A necessidade de uma maior robustez do Casco e as modificações das leis de tonelagem fizeram com que este tipo desaparecesse.

NAVIO DE CONVÉS LIGEIRO (Spardeck Vessel)

Tipo já em desuso. Navio, cujo Convés Resistente era o segundo ou terceiro, sendo o Convés Principal de construção leve. As Anteparas Estruturais estendiam-se até o Convés Resistente.

NAVIO DE CONVÉS SUBIDO A RÉ (Raised Quarter Deck Vessel)

Tipo de navio em que o Convés Principal é mais elevado a ré que a vante, para aumentar a capacidade dos Porões de ré. Usado, principalmente, na Inglaterra, em cabotagem, para transporte de carvão e de madeira.

NAVIO DE CONVÉS DE TOLDO PARCIAL (Partial Awning Deck Vessel)

Navio que tem, acima do Convés Principal, um Convés Corrido que se estende do Bico de Proa até a ré de meio-navio, assemelhando-se a um grande Castelo. Pode ter Tombadilho ou Poço, a ré.

NAVIO DE ESCANTILHÃO COMPLETO (Full Scantling Ship)

Navio de construção robusta, utilizando Escantilhões grandes, de modo a obter o maior Calado legalmente possível. É projetado para o transporte de cargas pesadas, como o minério, máquinas, etc., onde o peso é predominante sobre o volume.

NAVIO DE ESTRUTURA NORMAL (Full Scantling Vessel)

O mesmo que Navio de Escantilhão Completo.

NAVIO DE POÇO (Well Deck Vessel)

Navio em que a estrutura do Tombadilho é ligada a Superestrutura Central, havendo um só Poço, a vante.

NAVIO DE SUPERESTRUTURA COMPLETA (Complete Superstructure Ship)

O mesmo que Navio de Convés de Abrigo Aberto. Este nome se origina do fato de neste tipo de navio a Borda-Livre é medida a partir do segundo Convés e a parte da estrutura acima deste torna-se, tecnicamente, uma Superestrutura.

NAVIO DE SUPERESTRUTURA PARCIAL (Partial Superstructure Vessel)

O mesmo que Navio de Três Superestruturas.

NAVIO DE TOMBADILHO CORRIDO (Shade Deck Vessel)

Tipo de navio que possui um Tombadilho corrido, isto é, um pavimento muito ligeiro, aberto lateralmente, em toda a extensão do navio. Distingue-se do Navio de Convés de Abrigo pelas aberturas laterais e pela estrutura mais leve.

NAVIO DE TORRE (Turret Deck Vessel)

Tipo de navio em desuso, semelhante ao Navio Tronco. A ossada da torre era constituída pelas próprias Cavernas que, na altura do Convés, se curvaram para dentro. Cf. Navio de Tronco.

NAVIO DE TRÊS SUPERESTRUTURAS (Three Island Vessel)

Tipo de navio que possui Castelo, Superestrutura Central e Tombadilho, nos quais as aberturas tem dispositivo de fechamento estanque. O Castelo, permanentemente fechado, aumenta a flutuabilidade a vante, impedindo ou reduzindo os efeitos do mar.

NAVIO DE TRONCO (Trunk Deck Vessel)

Navio de Escantilhão Completo que tem sobre o Convés Principal, uma Superestrutura contínua chamada tronco, de largura igual a pouco mais da metade da Boca e da mesma altura do Castelo. Em desuso. Cf. Navio de Torre.

NERVURA (Bulb)

Engrossamento existente na aresta de alguns Perfis Laminados com a finalidade de aumentar-lhes o momento de inércia.

OFICINA DE FABRICAÇÃO ESTRUTURAL (Structural Fabrication Shop)

Local do estaleiro, em geral coberto, no qual são executadas todas as operações da construção estrutural, desde a Marcação até a Montagem das Unidades Estruturais.

PAINEL DE CHAPAS (Place Panel)

Conjunto de chapas unidas entre si por meio de Soldagem Automática, Soldagem Manual ou Rebites.

PEDESTAL (Carriage)

Base sobre a qual assentam peças ou engenhos que são móveis em torno de um eixo vertical tais como canhões, metralhadoras. Cabrestantes, tubos de torpedo, etc.

FERFIL (Angle. Bar Beam)

Peça de metal laminada, cuja seção reta tem forma especial (L, T, duplo T, I, U, Z). O mesmo que Perfil Laminado.

PERFIL LAMINADO (Laminated Angle, Laminated Iron, Laminated Beam)

O mesmo que Perfil.

PICADEIRO (Block)

Armação de madeira ou aço, que apeia pontos do Fundo do navio, durante a construção ou reparo.

PICADEIRO DE AREIA (Sand Keel Block)

Cada um dos Picadeiros desmontáveis, que substituem alguns dos Picadeiros Sólidos pouco tempo antes do Lançamento do navio e que facilitam a transferência do seu peso dos Picadeiros Sólidos para o Carro de Lançamento, por ocasião do Lançamento.

PICADEIRO CENTRAL (Keel Block)

Picadeiro colocado sob a Quilha, suportando todo o peso do navio, durante a construção ou reparo em seco.

PICADEIRO LATERAL (Bilge Block)

Picadeiro colocado sob o Fundo do navio, afastado da Quilha, para dar estabilidade ao navio durante a construção ou reparo em seco.

PICADEIRO SÓLIDO (Solid Block)

Mesmo que Picadeiro.

PIVOTAMENTO (Pivoting)

Situação durante o Lançamento em que o navio adquire flutuabilidade positiva e apoia-se, em terra, somente sobre o Pródigo de Vante do Carro de Lançamento. O mesmo que Giro.

PLANO DE CORTE DE CHAPA (Plate Subvision Chart, Layout Drawing)

Plano desenhado na Sala de Risco mostrando o arranjo das peças a serem cortadas de uma chapa. É utilizado na marcação desta ou para servir de guia, no caso de Corte Automático de chapas. O mesmo que Folha de Corte de Chapa.

PONTALETE (Shore)

Escora vertical ajustável, usada para dar apoio a uma unidade durante a Montagem.

PONTEAMENTO (Tack Weld)

Soldagem provisória e intermitente entre duas peças, para auxiliar a sua colocação em posição e mantê-las nos seus lugares até a soldagem definitiva.

POPA EM BALANÇO (Overhanging Stern)

(ABNT).

Popa cuja estrutura não fica diretamente em cima da Quilha, prolongando-se acentuadamente para ré dela.

PORTA DE BATENTE (Hinged Watertight Door)

Porta que possui gonzos, sendo fechada por meio de atracadores que deslizam em uma superfície metálica inclinada, para dar o máximo de aperto. O mesmo que Porta de Charneira.

PORTA DE CHARNEIRA (Hinged Watertight Door)

O mesmo que Porta de Batente.

PORTA DE CORREDIÇA (Sliding Door)

Porta cujo movimento se faz paralelamente a uma Antepara, horizontal ou verticalmente, sendo guiada e suportada por trilhos.

PORTA ESTANQUE (Tight Door)

Porta destinada a vedar a passagem de um ou mais fluidos através de uma abertura feita em uma Antepara. Cf. Porta Estanque à Água, Porta Estanque a Gases, Porta Estanque ao Tempo. Quando não mencionado especificamente, entende-se como Porta Estanque.

PORTA ESTANQUE À ÁGUA (Watertight Door)

Porta destinada a vedar a passagem da água por uma abertura feita em uma Antepara. Também chamada simplesmente, de Porta Estanque. Cf. Porta Estanque.

PORTA ESTANQUE A GASES (Gastight Door)

Porta destinada a vedar a passagem de gases por uma abertura feita em uma Antepara. Cf. Porta Estanque.

PORTA ESTANQUE AO TEMPO (Weathertight Door)

Porta que comunica um compartimento interno com o exterior e que se destina a impedir a passagem de água da chuva ou de borrifos do mar.

PORTA DE FECHAMENTO RÁPIDO (Quick-Acting Door)

Porta Estanque na qual se abrem ou fecham, simultaneamente, todos os atracadores, manobrados por um só volante ou alavanca.

PORTA DE VISITA (Manhole)

Porta de chapa, destinada a fechar qualquer abertura circular ou elíptica praticada no teto de um Duplo-Fundo ou em qualquer Tanque.

PRÉ-MONTAGEM (Pré-Assembly)

Operação que consiste em agrupar diversas peças de uma unidade, de modo a obter um conjunto soldado que simplificará a Montagem da unidade.

PREPARAÇÃO DE CONTORNOS (Edge Preparation)

Operação que consiste em abrir chanfro nos contornos de peças ou de chapas, a fim de prepará-las para a soldagem a outras chapas ou peças.

PRESSÃO ESPECÍFICA (Specific Pressure)

Pressão que atua sobre o lubrificante do Trilho de Lançamento, devido aos pesos do navio e do Carro de Lançamento.

PROA BULBOSA (Bulbous Bow)

Proa dotada de Bulbo.

PROA LANÇADA (Raked Bow)

Proa que tem a Roda de Proa reta e o Bico de Proa mais avançado que o pé da Roda de Proa.

PROA TIPO CLIPPER (Clipper-Type Bow)

Proa que tem a Roda de Proa côncava e o Bico de Proa mais avançado que o pé da Roda de Proa. Cf. Salsaproa.

PROA VERTICAL (Plumb Bow)

Proa que tem a Roda de Proa reta e vertical.

PRÓDIGO DE POPA (Stern poppet)

Estrutura construída sob a Popa do navio, compondo a parte de ré do Carro de Lançamento, que impede o deslocamento para ré do navio, quando em cima do Carro de Lançamento.

PRÓDIGO DE VANTE (Bow Poppet)

Estrutura construída sob a Proa do navio, compondo a parte de vante do Carro de Lançamento, resistente o suficiente para suportar os esforços que ocorrem no Pivotamento.

PROTEÇÃO (Protection)

Conjunto da Couraça e da Proteção Estrutural de que são dotados os navios de combate.

PROTEÇÃO ESTRUTURAL (Structural Protection)

Conjunto dos arranjos estruturais (compartimentagem estanque, Coferdants, etc). destinados a reduzir os efeitos dos acertos de projetis, misseis, torpedos e minas nas Obras Vivas dos navios de combate.

PRUMO (Stiffener)

Viga fabricada ou Perfil instalado em uma Antepara a fim de enrijecê-la.

QUALIDADES ESSENCIAIS (Essential Properties)

Características que deve apresentar o Casco de todo navio: solidez, flutuabilidade estanqueidade.

QUALIDADES MILITARES (Military Properties)

Características que devem apresentar os navios de combate: potência ofensiva, Proteção, velocidade e Autonomia.

QUALIDADES NÁUTICAS (Nautical Properties)

Características que deve apresentar todo bom navio: mínima resistência à populsão, mobilidade e estabilidade de plataforma.

QUALIDADES TÉCNICAS (Technical Properties)

Nome genérico que abrange as Qualidades Essencias e as Qualidades Náuticas de um navio.

QUINA (Knuckle)

Qualquer mudança brusca de direção na superfície externa do Casco, num Chapeamento, Antepara, Caverna ou em outra peça da estrutura do navio.

QUILHA-CHATA (Flat Keel)

Quilha que não se projeta para fora da superfície externa do Casco.

REBITAGEM (Riveting)

O mesmo que Cravação.

REBITAMENTO (Riveting)

O mesmo que Cravação.

REBITE (Rivet)

Cilindro de metal dotado com cabeça em uma de suas extremidades, destinado a ligar de maneira permanente e definitiva duas chapas ou peças de metal.

RECLAMO (Clamp, Sheave Hole)

Peça metálica, de forma curva, aberta na parte superior, fixada nos Mastros ou em partes altas da estrutura, para servir de guia. a cabos do Apararelho do Navio.

ROLHA (Pad)

O mesmo que Batoque.

SALA DE RISCO (Mould Loft)

Local no qual é traçado, em escala natural, o Plano de Linhas do Navios e confeccionados os Moldes das peças e os Planos de Corte de Chapas.

SALSA-PROA (Flat Stem)

Proa que tem a Roda de Proa côncava e o pé da Roda de Proa mais avançado que o Bico de Proa. Cf. Proa Tipo Clipper.

SEPARADOR (Crease Iron)

Cada uma das peças de aço ou madeira colocadas entre o Trilho e o Carro de Lançamento, destinadas a impedir que o peso do navio expila o lubrificante do Trilho, antes do Lançamento. Os Separadores são removidos instantes antes do Lançamento do navio.

SEQUÊNCIA DE EDIFICAÇÃO (Erection Sequence)

Ordem na qual as Unidades Estruturais são colocadas em posição, umas em relação às outras, no local de construção do Casco do navio.

SEQUÊNCIA DE SOLDAGEM (Welding Sequence)

Ordem na qual deve se executada a soldagem durante a Pré-Montagem, a Montagem e a Edificação do Casco, para minimizar os empenos e distorções.

SOLDAGEM AUTOMÁTICA (Automatic Welding)

Soldagem na qual a alimentação do arame do eletrodo e a movimentação da máquina de solda ao longo da união a ser soldada se processam automaticamente.

SOLDAGEM DE BUJÃO (Plug Welding, Slot Welding)

Soldagem que se executa apoiando-se uma peça sobre a outra, abrindo neles orifícios perpendiculares à interface, os quais são enchidos, total ou parcialmente, com solda. O mesmo que Soldagem de Tampão.

SOLDAGEM A FEIÇÃO (Flat Position Welding)

Posição de soldagem na qual a solda é feita pela parte superior da união e a face do soldador fica aproximadamente, na horizontal e voltada para baixo.

SOLDAGEM DE FILETE (Fillet Welding)

Soldagem feita para unir duas peças em ângulo próximo de 90°, formando um T ou um L, sendo a seção transversal da solda, aproximadamente, triangular.

SOLDAGEM FORA DA POSIÇÃO (Out of Position Welding)

Qualquer posição de soldagem diferente da Soldagem a Feição.

SOLDAGEM MANUAL (Manual Welding)

Soldagem na qual todas as operações são efetuadas manualmente.

SOLDAGEM SEMI-AUTOMÁTICA (Semi-Automatic Welding)

Soldagem na qual a alimentação do arame do eletrodo à zona de soldagem se processa automaticamente, mas a movimentação da máquina de solda, ao longo da união soldada, é feita manualmente.

SOLDAGEM SOBRE CABEÇA (Overhead Position Welding)

Posição de soldagem na qual a solda é executada pela parte interior da união e a face do soldador fica voltada para cima.

SOLDAGEM SOBREPÓSITA (Lap Welding)

Soldagem entre duas peças ou chapas que se superpõem, na região da união.

SOLDAGEM DE TAMPÃO (Plug Welding, Slot Welding)

O mesmo que Soldagem de Bujão.

SOLDAGEM DE TOPO (Butt Welding)

Soldagem entre duas peças ou chapas que estejam, aproximadamente, no mesmo plano.

SOLDAGEM VERTICAL (Vertical Position Welding)

Posição de soldagem na qual o eixo da solda é aproximadamente vertical.

SUPERESTRUTURA ESTRUTURAL

Superestrutura que concorre para resistência do Casco da embarcação. Ex.: Castelo Tombadilho. Cf. Superestrutura Leve.

SUPERESTRUTURA LEVE (Light Superstructure)

Superestrutura que não concorre para a resistência estrutural do Casco da embarcação, sendo por isso construída com Perfis e chapas mais leves que a do Casco. Cf. Superestrutura Estrutural.

TANQUE DE PROVAS (Towing Tank, Model Basin)

Tanque de grandes dimensões em comprimento, dotado de trilhos nas bordas, sobre os quais se movimenta um carro que reboca o modelo em escala do Casco de uma embarcação, a fim de que seja estudada a sua resistência à propulsão.

TAPA-JUNTA (Butt-Strap)

Pedacinho de chapa em Cantoneira que serve para unir a topo duas chapas ou Cantoneiras.

TOLERÂNCIAS ESTRUTURAIS (Structural Tolerances)

Divergências em formas e dimensões aceitáveis entre o que foi construído e o que consta dos planos estruturais do navio.

TOSAMENTO NATURAL (Sheer)

Curvatura, com a concavidade para cima, que apresenta o Cintado de uma embarcação quando projetado sobre um plano vertical longitudinal: determina a configuração do Convés Principal e do limite superior do Costado.

TRÂNSITO DE UNIDADE (Unit Transit)

Ação de transportar a Unidade Estrutural da área de Montagem para a área de armazenamento ou de Edificação.

TRAVESSA (Horizontal Stiffener)

Perfil disposto horizontalmente em uma Antepara a fim de reforçá-la.

TRILHO DE LANÇAMENTO (Launching Way)

Guias fixas à Carreira, sobre as quais deslizam o Carro de Lançamento e o navio durante o seu Lançamento.

TRILHO SUBMERSO (Submerge Way)

Guias fixas à parte submersa da Carreira, sobre as quais deslizam o Carro de Lançamento e o navio durante o Lançamento.

TURCO COMUM (Radial Davit)

Turco constituído por um ferro redondo (maciço), ou tubo, recurvado na parte superior, que gira em torno do seu próprio eixo vertical.

TURCO QUADRANTAL (Quadrant David)

Turco constituído de uma viga ou perfil em I, cujo pé é fixado a um setor dentado que engraza (corre) em uma cremalheira.

TURCO DE REBATER (Pivot Type Davit)

Turco de forma semelhante à do Turco comum, mas que em vez de girar em torno de seu eixo vertical, é rebatido para dentro da Borda, girando em torno de um eixo paralelo a esta, situado no pé do Turco.

TURCO ROLANTE (Rolling Davit)

Turco constituído por uma armação em C, que corre sobre um trilho encurvado.

UNIDADE DE ANTEPARA (Bulkhead Unit)

Unidade Estrutural contendo as chapas Prumos e Elementos Estruturais que, reunidos e montados, compõem uma Antepara ou parcela de uma Antepara do navio.

UNIDADE DE CONVÉS (Deck Unit)

Unidade Estrutural contendo Vés, Vaus e Elementos Estruturais, que, reunidos e montados, compõem uma parcela de um dado Convés do navio.

UNIDADE DE COSTADO (Side Shell Unit)

Unidade Estrutural contendo o Pannel de Fiadas do Costado, Cavernas e Elementos Estruturais, que, reunidos e montados compõem uma parcela do Costado do navio.

UNIDADE ESTRUTURAL (Structural Unit)

Subdivisão no Casco do navio adotada para facilitar a construção de sua estrutura, permitindo que o trabalho de montagem seja feito em local abrigado e de fácil acesso. Cf. Montagem de Unidade.

UNIDADE DE FUNDO (Bottom Unit)

Unidade Estrutural contendo Quilhas, Fiadas do Fundo, Hastilhas e Elementos Estruturais, que, reunidos e montados compõem uma parcela do Fundo do Casco do navio.

VERGALHÃO (Rod)

Peça de metal laminada em seção redonda, meia-cana, quadrada, hexagonal, etc., empregada na confecção de Rebites, parafusos, estojos, estais, degraus de escada, etc.

VIGA-NAVIO (Longitudinal Girder)

Idealização do Casco do navio, com seus reforços longitudinais, como uma Viga, a fim de determinar a sua resistência estrutural aos esforços que nele atuam, provenientes da carga, da ação do meio em que flutua, das vagas. etc.