

dere mediante una porta metallica a perfetta tenuta stagna, generalmente chiamata **battello-porta**. Quando si voglia porre una nave in secco, la si fa entrare nel bacino, e mediante i palombari si preparano sotto la chiglia delle apposite taccate di legno su cui quella dovrà appoggiarsi. Indi si chiude il bacino col battello-porta; mediante apposite pompe si estrae l'acqua dal suo interno, e man mano che l'acqua diminuisce, si puntella la nave in modo da assicurarne l'immobilità.

Per l'uscita della nave dal bacino si compiono le operazioni inverse. Tali operazioni sono molto semplificate nei porti dove il dislivello delle maree è tale, da potersi utilizzare l'alternarsi della bassa e dell'alta marea per vuotare e riempire i bacini.

**Bacino galleggiante.** — Apparecchio formato da tre grossi cassoni, uno orizzontale e due verticali, disposti lateralmente al primo, che possono a volontà riempirsi d'acqua e vuotarsi. Riempidendoli, si fanno immergere di quanto occorre per poter ricevere la nave tra di essi. Vuotandoli, si fanno emergere fino a portare la nave, opportunamente puntellata, fuori del livello del mare.

Oggi si costruiscono bacini galleggianti atti a mettere in secco le più grandi navi.

**BADÈRNA.** — Treccia composta di filacce di canapa, che si usa per avvolgere e proteggere temporaneamente, nei punti di sfregamento, le corde e gli oggetti destinati ad urtarsi ed a scorrere gli uni contro gli altri. (Per esempio le corde d'ormeggio).

Trecce in amianto, od in cotone imbevuto di grasso, che si usano per garantire la tenuta stagna delle camere dei cilindri delle macchine a vapore, nei fori di passaggio delle aste degli stantuffi, ed in generale dovunque sia da assicurare una perfetta chiusura intorno ad organi meccanici in movimento.

**BAFFI.** — Le due onde spumose che qualunque galleggiante in moto solleva ai due lati della prora.

**BAGLIETTO.** — Nelle navi in legno, si dà questo nome a dei travicelli disposti parallelamente ai **bagli** per rinforzo nel sostegno dei ponti.

**BAGLIO.** — Si dà questo nome a delle robuste travi disposte perpendicolarmente al piano diametrale longitudinale della nave, le quali ne collegano i fianchi, mantenendo inalterata la loro distanza, e sostengono i ponti.

Sono leggermente convessi con la conversità in alto (vedi « bolzone ») e son di legno sulle navi in legno, di ferro sulle navi in ferro. Fan parte degli elementi più importanti della costruzione della nave. Vedi b, fig. 67.

**Baglio maestro.** — È il baglio più lungo, situato nel centro della nave, dove questa è più larga (« sezione maestra »).

**BAGNASCUGA.** — Quella ristretta zona della superficie esterna dello scafo, tutt'intorno ad esso, all'altezza del pelo dell'acqua, che è alternativamente bagnata ed asciutta per le eventuali variazioni nell'immersione della nave.

**BAIA.** — Insenatura di medie dimensioni, più grande dell' « ansa » e più piccola di quelle che comunemente si chiamano « golfi ». Nella Marina si danno i nomi di **baia** e **baietta** alle tinozze di legno a doghe, cerchiate d'ottone, che si usano a bordo per le lavande.

Le voci « tino » e « tinozza » non si usano.

**BALENIERA.** — Con questo nome si designano le navi destinate alla cattura delle balene. Fino a tutto il secolo scorso le navi baleniere erano generalmente dei brigantini o brigantini-goletta in legno da 400 a 500 tonnellate di stazza; oggi sono delle robuste navi in ferro della stazza di 2000 a 3000 tonnellate, con macchine a vapore potenti. Vedi « Whaling ».

Le baleniere a vela, appena avvistato il cetaceo, usavano mettere in