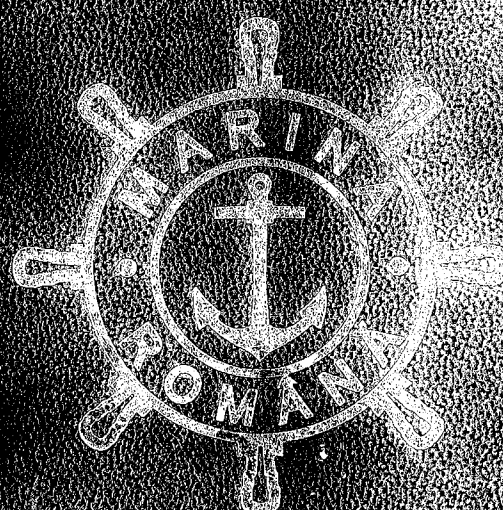
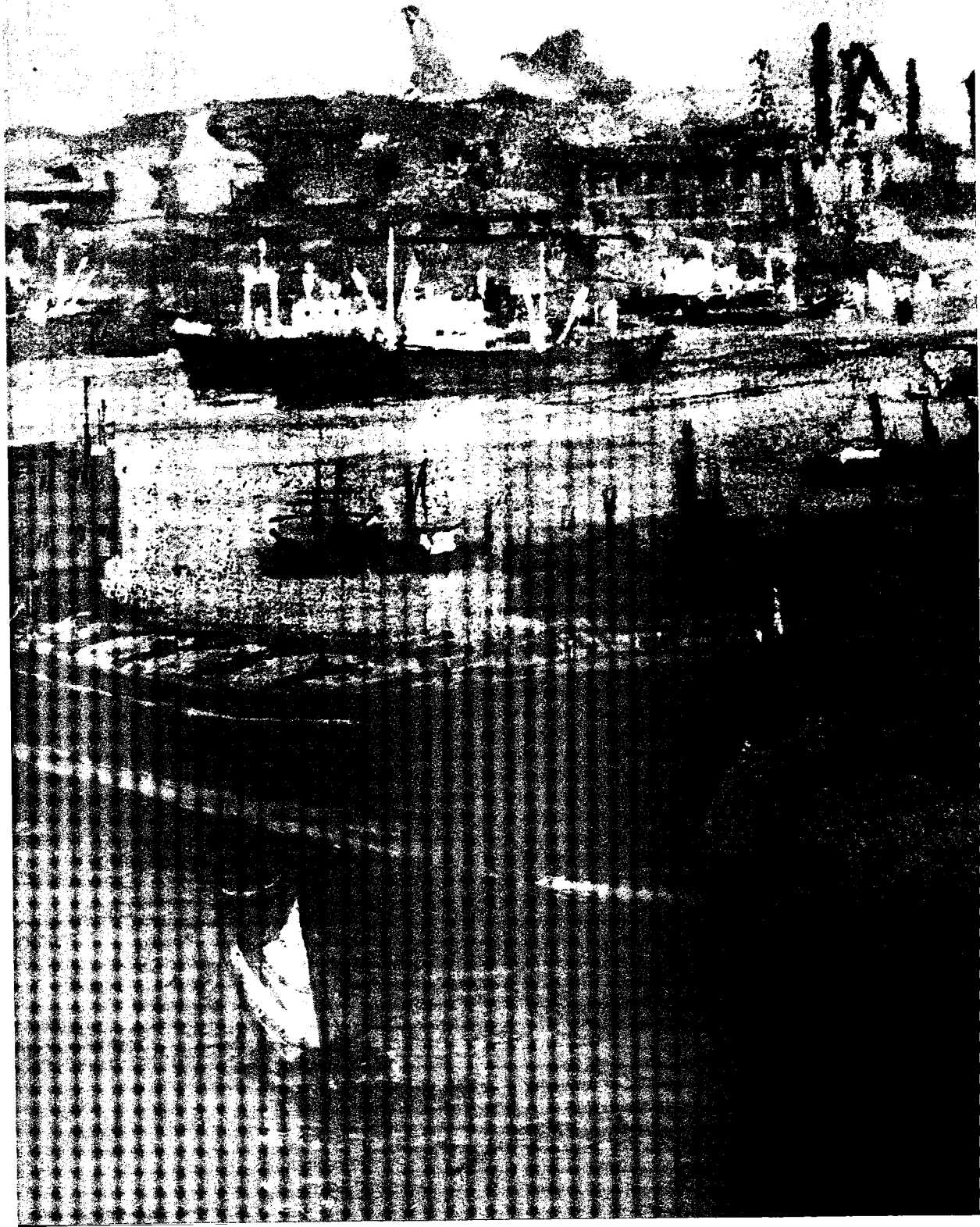


DICTIONAR  
ENCICLOPEDIIC  
DE MARINĂ





J. ENC. MAR.







**DICȚIONAR ENCICLOPÉDIC  
DE MARINĂ**



# DICTIONAR ENCICLOPEDIC DE MARINĂ

Colectivul de redactare:

Comandor (r) Anton BEJAN (coordonator)

Contraamiral (r) Raymond STĂNESCU,  
comandor (r) Neculai PĂDURARIU,  
dr. Carmen ATANASIU,  
comandor (r) Ovidiu Victor IONESCU,  
comandor (r) Paul IONESCU

Cota: 111 - 6/26

**BIBLIOTECA**

Institutul de Filologie Română  
"A. Philippide", Iași

Inv: 26796



EDITURA SOCIETĂȚII SCRITORILOR MILITARI

## REFERENȚI

**Comandor (r) Nicolae KOSLINSKI**, cpt. comandor (r) CLC Gheorghe IURAȘCU,

comandor (r) Nicolae PETRESCU, **cpt. comandor (r) Paraschiv ȘTEFAN**

## Au colaborat

Comandor (r) Francisc HOSCIUC, ing. nav. Silviu MORARIU, ing. Petre COVACEF, dr. Mariana PĂVĂLOIU, CLC Ștefan CRAVCENCO, comandor (r) Ernest DAISA, comandor (r) Petru VOICU, colonel (r) Valentin ARVINTI, dr. Georgeta BORANDĂ, maistru militar pr. (r) Petre MARAVELA, CLC Gemal ADNAN

Coperta: Victor ILIE

Redesenări: Cdr. (r) Ovidiu V. Ionescu,  
Traian Voicu

**DICȚIONAR ENCICLOPEDIC DE MARINĂ**  
București, Editura Societății Scriitorilor Militari

### **Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României**

BEJAN, ANTON, comandor (r) (coordonator),  
Dicționar enciclopedic de marină / comandor Anton Bejan (r)  
(coordonator). - București, Societatea Scriitorilor Militari, 2006.  
ISBN 973-87341-7-7

623.82



## **MULȚUMIRI**

*Mulțumirile noastre se îndreaptă în mod deosebit către d-l Ion NESTOR și d-na Manuela NESTOR, fondatorii firmei de avocatură **Nestor Nestor Diculescu Kingston Petersen**, fără al căror sprijin neprețuit apariția acestei lucrări nu ar fi fost posibilă.*

*Adresăm de asemenea mulțumiri d-lui Ing. Gheorghe MOLDOVEANU și d-nei Ing. Doina MOLDOVEANU, care ne-au pus la dispoziție materiale documentare și ne-au dat tot concursul pentru realizarea lucrării.*



## CUVÂNT ÎNAINTE

*Dicționarul Enciclopedic de Marină (DEM) încearcă să umple un gol resimțit de multă vreme în lexicografia navală românească. **Lexiconul Maritim Englez-Român (1971), Dicționarul de Marină (1979) și Dicționarul Marinăresc (1982)** sunt acum o raritate bibliografică iar informațiile ce le cuprind nu mai satisfac decât parțial cerințele actuale. Terminologia nautică românească (aflată și ea în plin proces de restructurare și modernizare) este încă prea puțin cunoscută, lucru valabil nu numai pentru marele public, ci și pentru slujitorii condeiului. Ca urmare, presa și literatura beletristică sunt în continuare invadate de un noian de improvizații penibile rezultate cu precădere din traduceri efectuate de persoane complet străine de marină. Vinovați de această stare de lucruri nu sunt însă doar cei care din comoditate sau infatuare nu se documentează înainte se a scrie despre ceva ce nu cunosc prea bine, dar și marinarii înșiși, care nu s-au străduit suficient de mult pentru a se face cunoscuți și a cere ca opinia lor să fie respectată. Trebuie recunoscut că terminologia nautică nu poate fi concepută în afara marinei. Este absurd să ne închipuim că „meseria” o știu unii dar vocabularul specific acesteia ar putea fi de competența cuiva care cunoaște marina numai din beletristică sau din auzite.*

*DEM, elaborat din inițiativa unui grup de ofițeri din Marina Militară, este rezultatul a mai mult de trei ani de muncă redacțională propriu zisă, în afară de o lungă perioadă de documentare. În cele 560 de pagini care conțin peste 8000 de articole și definiții, DEM înregistrează terminologia nautică românească **așa cum este ea** din punctul de vedere al „părinților” și beneficiarilor ei firești, adică al marinarilor, constructorilor navali, pescarilor, practicanților sporturilor nautice, docherilor etc., renunțându-se la formele livrești inventate de unii poeți și scriitori străini de marină. Pe lângă termenii pur nautici, DEM include și cuvinte din știință, tehnică, geografie, istorie etc. strâns legate de marină. Sunt prezentate date de sinteză din istoria marinei (cu precădere a celei române), cu navele și oamenii ei, informații despre porturi, șantiere navale și căi navigabile, despre războaie navale, competiții etc.*

*În ciuda eforturilor depuse, autorii DEM sunt conștienți că, sub presiunea timpului și având la dispoziție (în unele probleme) doar materiale documentare incomplete sau contradictorii, lucrarea lor prezintă o serie de omisiuni și neclarități, fiind necesare completări și precizări ulterioare, pe care vor fi bucuroși să le obțină în vederea includerii într-un supliment prevăzut pentru*

publicare în anii următori. Până atunci însă, ei își exprimă speranța că marinarii și cei cu specialități înrudite, istoricii, scriitorii, jurnaliștii și marele public vor avea în DEM un îndreptar practic pentru relatarea corectă a faptelor și terminologiei legate de marină.

Lucrarea de față este o dezvoltare a **Dicționarului de Marină** ed. 1979 precum și a altor lucrări la care un aport esențial l-a avut regretatul Lt. Cdr. (r) Mihai Bujeniță.

Pe parcursul elaborării DEM, colectivul de redactare a fost ajutat cu materiale documentare, critici și sugestii și încurajat de domnii viceamiral (r) Victor BOGDAN (președintele Ligii Navale Române), viceamiral (r) ing.. Ilie ȘTEFAN, **viceamiral (r) ing. Marcel DIACONESCU**, contraamiral (r) George PETRE, comandor (r) Mihai CHIRIȚĂ ș.a. Apreciind ajutorul neprețuit primit de la conașionalii noștri, cărora le exprimăm profunda noastră recunoștință, adresăm în încheiere cele mai călduroase mulțumiri pentru informațiile, documentația, ilustrațiile etc. primite de la instituțiile și persoanele particulare din străinătate între care în mod deosebit: Prof. Kurt SCHAEFER (Austria), contraamiral (r) Dicio UZUNOV (Bulgaria), ing. René GREGER (Cehia), domnii Jochen KRUESMANN, Reinhart SCHMELZKOPF și Bernd SCHWARZ (Germania), istoricii navali Nicos și John VLASSOPULOS, dr. Kostas A. DAMIANIDIS, Muzeul Marinei din Pireu (Grecia), Muzeele Marinei din La Spezia și Veneția, amiralii dr. Enzo TANGA și Giuliano MANZARI (Italia), istoricii navali **Graeme MACLENNAN** și **Edward A. WILSON** (Marea Britanie), Muzeul Marinei din Amsterdam și dl. Martin LINDENBORN (Olanda), **Revista da Armada** și dl. António E.S. CARMO (Portugalia), Muzeul Naval din Washington și dl. R. Stan MELMAN din Honolulu (S.U.A.), Biblioteca de Stat din Moscova (Rusia), Muzeul Marinei din Istanbul și cpt. cdr. Ahmet YARLİGAŞ (Turcia).

Redacția va fi recunoscătoare pentru toate observațiile și sugestiile ce vor fi primite din partea cititorilor și care vor putea fi folosite la elaborarea unei noi ediții a DEM.

**COLECTIVUL DE REDACTARE**



## TO THE ENGLISH-SPEAKING READER

*Every profession and trade uses its own technical terms to describe the more specialised parts of its work, and nowhere is this more evident than in the language of the seaman. At the same time, in a study of the derivation of nautical terms and expressions, one is impressed with their polyglot mixture. For instance, the English sea terms were derived from Greek, Latin, Italian, Spanish, French, and Dutch sources.*

*Basically Romance owing to its Latin origin and strong Italian (since the Middle Ages) & French influence, the Romanian nautical terminology is also made of a large number of Slavic, Greek (Byzantine and modern), Turkish, German, and English terms, the latter being more and more preferred in the Navy nowadays. Mostly through Turkish, French and English mediation, a number of nautical words from Dutch, Arabic, Caribbean and such other remote areas have also entered the vocabulary of Romanian sailors. In this way, the speech of the Romanian seaman is a real **lingua franca**, at least for the Lower Danube and the Black & Mediterranean Seas.*

*Although under continuous pressure from landlubber grammarians whose navigational expertise is based on often poorly translated novels, the Romanian nautical language has succeeded to preserve its purity, precision, and beauty. Therefore, in order to keep what we have and as it is obvious that a correct nautical parlance can not be conceived outside the Navy, Merchant Navy, etc., the Editorial Board of the present dictionary recorded only those words and expressions used by sailors **in ships**, not by landsmen who, in the best case, occasionally go **on ships**. That is to say that we considered **nautical** only those terms listed in the standard nautical dictionaries and manuals, excluding almost all words that are purely literary or poetic.*

*We take this opportunity to express our gratitude to the many Romanian and foreign organisations and individuals, navymen and merchant sailors, shipbuilders, naval historians, longshoremen, yachtsmen, etc., who provided us the necessary information and documentation.*

*In particular we wish to thank our sponsors, NESTOR NESTOR DICULESCU KINGSTON PETERSEN, Attorneys & Counselors, for their generous support.*

ON BEHALF OF THE EDITORIAL BOARD

**Neculai Pădurariu**

Captain, Romanian Navy, Retired



## LISTA ABREVIERILOR

AA	antiaerian, artilerie antiaeriană	BAM	baza aeriană militară
AC	artilerie de coastă	BC	baterie de coastă
ACN	Administrația Canalelor Navigabile	Bd	babord
ad.	adâncime	Bg.	brigadă
AFDJ	Administrația Fluvială a Dunării de Jos	<i>bg.</i>	bulgar(ă)
AFPf	Administrația Fluvială a Porților de Fier	BI	batalion de infanterie
AG	Aruncător de grenade	BIM	batalion de infanterie marină
AGASm.	aruncător de grenade ant submarine	Biol.	biologie, biologic
AISM	Asociația Internațională de Semnalizări Maritime	<i>biz.</i>	bizantin(ă)
AL	Apărarea litoralului	Bl	blindaj, blindat
<i>alb.</i>	albanez(ă)	BMM	bază maritimă militară
alt.	altitudine	BNA	Brown's Nautical Almanac
Am	Amiral	Brg.	brigadă
<i>amer.</i>	american(ă)	BrigFl	rigadă fluvială
amf.	amfibiu	Bt.	baterie
ampl.	amplitudine	Btl.	batalion
AN	artilerie navală	Bz	bază
ANM	arme de nimicire în masă	C.	cap geografic (urmat de denumire)
ANR	Autoritatea Navală Română	cal.	calibru
Ap AA	apărare antiaeriană	CALM	Comandament Apărării Litoralului Maritim
Ap AR	apărare antirachetă	CAmFl.	contraamiral de flotilă
ApASm	apărare antisubmarină	Can.	canonieră
APMC	Administrația Porturilor Maritime Constanța	cap.	capitală
<i>arg.</i>	argou, argotic	Cap.	caporal
<i>arh.</i>	arhaic, arhaism, arhipelag	Carg.	cargou, cargobot
Arh.	Arhipelag (urmat de denumire)	Cc	cap compas, cercetare
Arm.	armament	CcRE	cercetare radioelectronică
ArmN	Armament nuclear	CcRL	cercetare de radiolocație
ARMS	Apărarea Raionului Maritim Sulina	CDMN	Canalul Dunăre–Marea Neagră
ARPA	Automatic Radar Plotting Aids	Cdmt.	Comandament
Art.	artilerie	Cdr.	comandor
As	asalt	Cdt.	comandant
ASA	arme sub apă	CE	Comunitatea Europeană
ASIM	Asociația Stabilimentelor Industriale ale Marinei	CED	Comisi(une)a Europeană a Dunării
ASm.	antisubmarin(ă)	CFAU	Comandamentul Forțelor Armate Unite (Tratatul de la Varșovia)
<i>astr.</i>	astronomic, astronomie	CFMM	Comandamentul Forțelor Maritime Militare
Asp.	aspirant (grad)	chin.	chinez(ă)
Aux.	auxiliar	CI	contrainformații
Av.	aviație, avion	CID	Comisia Internațională a Dunării
AvAs	aviație/avion de asalt	CIOVUM	Convenția Internațională pentru Ocrotirea Vieții Umane pe mare
ApASm	aviație/avion antisubmarin(ă)	CLC	comandant / căpitan de lungă cursă
AvB	aviație/avion de bombardament	CLM	Comandamentul Litoralului Maritim
AvV/B	aviație/avion de cântătoare/bombardament	CMM	Comandamentul Marinei Militare
AvC	aviație/avion de cercetare	CN	construcții navale
AvCRL	aviație/avion de cercetare de radiolocație	Col.	colonel
AvP	aviație purtată	COLREG	Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (1972)
AvTorp.	aviație torpiloare, avion torpilor	Com.	comodor
AvTr	aviație/avion de transport	CoMar.	comunicații maritime
AvV	aviație/avion de vânătoare	conv.	convoi
AvVI	aviație/avion de vânătoare-interceptare	Corv.	corvetă
Avz.	avizo	CP	cal/cai putere
Az.	azimut		

C/P	(Charter party) Contract de navlosire	FA	Forțele Armate
Cpt.	căpitan	FAS	free alongside ship (liber de-a lungul navei)
CptCdr	căpitan-comandor	<i>fin</i>	finlandez(ă)
CptLt	căpitan-locotenent	fl.	fluviul, fluvial
CprR	căpitan de rangul (I, II, III)	Fl.	fluviu (urmat de denumire)
CPZC	Comandamentul Portului și Zonei Constanța	Flt.	flotă
Cr.	crucișător	FOB	free on board (liber pe bord; franco bord)
CrAA	crucișător antiaerian	fr.	francez(ă)
CrAux.	crucișător auxiliar	Frg.	fregată
CrG	crucișător greu	FRSN	Federația Română de Sporturi Nautice
CrL	crucișător de linie	Fr.	frunțaș
CrR(N)	crucișător purtător de rachete (cu propulsie nucleară)	Ftl.	flotilă
CrU	crucișător ușor	FtlFI	Flotilă fluvială
D	înălțimea de construcție a navei	g	golf
Da	drum adevărat (în navigație)	G.	Golful (urmat de denumire)
DB	dragor de bază	<i>gen.</i>	genovez (dialect)
Dc	drum (la) compas (în navigație)	<i>geogr.</i>	geografic, geografie
deb.	debarcare	germ.	german(ă)
Depl.	deplasament	GMT	Greenwich Mean Time (timpul mediu la Greenwich)
Depr.	depresiune (meteo)	GNL	grupare navală de lovire
Der.	derivă	gr.	grec, greacă
Des.	desant	gr.ant.	greaca antică
DesA/M	desant aerian/maritim	GrASm	grenadă antisubmarină
Det.	detașament	GrNav.	grupare de nave, grupare navală
Dg	drum giro (în navigație)	h	oră, înălțime
DHM	Direcția Hidrografică Maritimă	hg.	hidrografic, hidrografie
dim.	dimensiuni (LxlxP m; lungime-lățime-pescaj în metri)	HdAv.	hidroaviație, hidroavion
div.	divizie	HdLc	hidrolocație, hidrolocator
DivI	divizie de infanterie	HdTh	hidrotehnic(ă)
DivIM	divizie de infanterie maritimă	HW	high water (maree înălțime)
DivM	Divizie de Mare, divizie maritimă	ICPRONAV	Institutul de Cercetări și Proiectări Navale
DivMc	divizie mecanizată	IM	infanterie marină
DM	drept maritim, dreptul mării	IMCO	Intergovernmental Maritime Consultative Organization (Organizația Maritimă Consultativă Interguvernamentală)
Dm	drum magnetic (în navigație)	IMO	Internațional Meteorological Organization (Organizația Meteorologică Internațională)
DMR	direcția mișcării relative (în cinematica navală)	înc.	încărcătură
Dn	divizion	înv.	învechit
DNA	divizion de nave auxiliare	<i>jur.</i>	juridic
Dr.	dragor	<i>JurMar</i>	jurisdicție maritimă
DR	dragor de radă	L	lungimea navei
Drg.	dragă, dragaj	l	lățimea navei
Ds.	distrugător	<i>lat.</i>	latină
DsR	distrugător purtător de rachete	lb.	livră, pfund
dw	deadweight (capacitate de încărcare)	<i>livr.</i>	livresc
E	est, estic	LM	lansator de mine
ECDIS	Electronic Chart Display and Information System	LNR	Liga Navală Română
Eco.	ecologic, ecologie	Log.	Logistică (asigurarea tehnico-materială)
El.	elicopter	long.	longitudine
ELASm.	elicopter antisubmarin	lov/min.	lovituri pe minut (la o armă de foc)
ELAt	elicopter de atac	Lpp	lungimea navei între perpendiculare
EICc	elicopter de cercetare		
EIDr	elicopter dragor		
<i>engl.</i>	englez(ă)		
ES	escortor		
Esc.	escadă		



LR	lansator de rachete	NS	navă de salvare
L.R.	Lloyd's register (Registrul Lloyd)	NSc	navă școală
LGASm	lansator de grenade antisubmarine	NSupr.	navă de suprafață
LST	Landing Ship Tank (navă de debarcare tancuri)	NV, NW	Nord-Vest, Nord-West
Lt.	locotenent	oc.	Ocean, oceanic, oceanografie
Lt.Cdr.	locotenent-comandor	Oc.	Ocean (urmat de nume)
Lt.maj.	locotenent major	OILA	Observare, Informare, Legături Aero
LTorp	lansator torpile	ol.	olandez(ă)
M	Marea (urmat de denumire)	OPEC	Organization of Petroleum Exporting Countries (Organizația Țărilor Exportatoare de Petrol)
MAM	Ministerul Aerului și Marinei	P	pescaj
MApN	Ministerul Apărării Naționale	PA	portavion
MC	Marina civilă	PAASm	portavion antisubmarin
MCG	Marele Cartier General	PAE	portavion de escortă
MCo	Marina comercială	PAL	portavion de lovire
med.	medical, medicinal, medicină	PAN	portavion cu propulsie nucleară
meteo.	meteorologie, meteorologic	PC	punct de comandă, punct de control
MFA	Ministerul Forțelor Armate	PCA	porturi comunicații pe apă
mg.	maghiară	PCI	protecția contra incendiilor
mil.	milion	PEI	portelicopter
Min.	mineralier	PEID	portelicopter de desanr
mitr.	mitralieră	pen.	peninsulă
MM	marina militară	Pen.	peninsulă (urmată de denumire)
Mm	milă marină	Pesc.	pesceuit, tehnica pescuitului
M.m.	maistru militar (clasa I, II, III, IV)	Pesc.	pesceuit
M.m.p.	maistru militar principal	Petr.	petrolier
MN	meteorologie nautică	PIL	post de informare de luptă
Mon.	monitor	PIPetr.	plarformă petrolieră (de foraj marin)
MS.	motor ship (motonavă)	Plt.	plutonier
Mr	maior	Plt.adj.	plutonier adjutant
MStM	Marele Stat Major	Plt.maj.	plutonier major
mgt.	megatonă	PM	puitor de mine
MtN	motonavă	PMA	poziție mine-artilerie
MTTc	Ministerul Transportului și Telecomunicațiilor	Pmax.	pescaj maxim
MU	mare unitate	Pmin.	pescaj minim
N	nord	POCM	punct de observare contra minelor
NATO	North Atlantic Treaty Organisation	pol.	polonez(ă)
NAux.	navă auxiliară	port.	portughez(ă)
NAVROM	„Naviția Română” Intreprindere de navigație maritimă; Companie de navigație maritimă	PPI	puitor de plăși
NBz	navă-bază	Ppp	pescaj pupa
NCol.	navă-colectoare	Ppv	pecaj prova
Nd	nod (Mm/h)	PTA	ponton de transport armat
NDb	navă de debarcare	Q	codul Q, navă Q
NDD	navă de degazare și dezactivare	r.	râu
NDs	navă de desant	R.	Râu (urmat de denumire)
NE	Nord-Est	(r)	rezervă, retragere (mențiune după gradul militar)
NFar	navă-far	Ra	relevment adevărat
NFR	Naviția Fluvială Română	Rct.	rachetă
NFrig.	navă frigorifică	Rd.	radio
NH	navă hidrografică	Rdlc.	radilocație
NL	navă de linie	RDr.	remorcher dragor
NMS	Nava Majestății Sale	RdTh	radiotehnică
NpA	navă pe pernă de aer	reg.	regionalism
NpN	navă cu propulsie nucleară		
NpR	navă purtătoare de rachete		

XIV

<i>rem.</i>	remorcher	TAM	teatru de acțiuni militare
Ret.	retragere	Tc.	tanc
Rez.	rezervă	<i>tc.</i>	turc(ă)
RFl	remorcher fluvial	tdw	tonaj/tonă deadweight (capacitate de încărcare)
Rg	regiment	tf	tonă forță
RL	radiolocator, radiolocație	ThNav	tehnică navală
RM	război mondial; remorcher maritim	TLT	tub (uri) lanstorpilor
RNR	Registru Naval Român	tm	tonă metrică
<i>rom.</i>	română, românească	TMAM	teatru maritim de acțiuni militare
ROMLINE	Societatea română de navigație (desprinsă din Navrom)	TOF	teatru de operațiuni a flotei
ROMTRANS	Societate română de navigație	TOFI	teatru de operațiuni a flotei
Rpp	relevment pupa	TOM	teatru de operațiuni maritime
Rpv	relevment prova	TNT	trinitrotoluen (trotil)
<i>rus</i>	rus(ă), rusesc	<i>top.</i>	topografie, topografic
		Torp.	torpilor, torpilă
S	sud	Tp	transportor, navă de transport
SALVAMAR	Organizație de salvare a vieții pe mare	TRB	tonaj/tonă registru brut
<i>srb.</i>	sârb(ă)	TRN	tonaj/tonă registru net
Scaf.	scafandru, scafandrie	Trs.	transmisiuni
SE	Sud - Est		
Serv.	servicii	UKW	unde ultrascurte
Sg.	sergent	UL	unde lungi; unitate de luptă
Sg.maj.	sergent major	UM	unde medii; unitate militară
SHd.	serviciul hidrografic	<i>ung.</i>	ungar, ungară
<i>sin.</i>	sinonim	US	unde scurte
SLE	Secția Legături Externe	UUS	unde ultrascurte
Slt.	sublocotenent		
Sm.	submarin	V, W	Vest, West
SM	șalupă maritimă	v.	vezi
SmN	submarin cu propulsie nucleară	VAm.	viceamiral
SmMT	submarin minero-torpilor	var.	variație (magnetică), variabil, variantă
SmPRB	submarin purtător de rachete balistice	VASm	vânător antisubmarin, vedetă antisubmarină
SMR	Serviciul Maritim Român	VB	vedetă blindată
SmSl	submarin de salvare	Vd	variația distanței (în cinematica navală)
SmT	submarin torpilor	VD	vedetă dragoare
SN	șantier naval	VDs.	vedetă de desant
S.O.S.	semnal internațional de primejdie	vel.	velier
SOVROMTRANSPORT	Societate de navigație sovieto-română	Vmax.	viteză maximă
<i>sp.</i>	spaniol(ă)	Vmed.	viteză medie
Sold.	soldat	VPR	vedetă purtătoare de rachete
<i>spt.</i>	sport	VT.	vedetă torpiloare
SRD	Societate (de navigație) Română Dunăreană	VTAP	vedetă torpiloare pe aripi portante
SRL	stație de radiolocație	VRPA	vedetă torpiloare pe pernă de aer
SSM	Subsecretariatul de Stat al Marinei		
StMM	Statul Major al Marinei	W	West (pentru a nu se confundă cu V de pe viteză)
str.	strâmtoare	WB	water ballast (apă de balast)
supr.	suprafață		
SV, SW	Sud-Vest, Sud-Wes	YCR	Yacht Club Român
		YCRR	Yacht Club Regal Român
Șal.	Șalupă	YO	indicativul de naționalitate a avioanelor românești
ȘalD	Șalupă dragoare	YQBX	Indicativul internațional de apel radio al navei-școală „Mircea”
ȘalT	Șalupă torpiloare		
T	tun	Z	fusul orar zero, GMT (Timpul Mediul la Greenwich)
TAB	transportor amfibiu blindat		
tact.	tactică		

## **PLANȘE ȘI HĂRȚI ÎN AFARA TEXTULUI**

1. Harta principalelor căilor maritime
  2. Lumini și semne de zi
  3. Balizaj internațional, balizaj pe Dunăre
- 
1. Mărcile distinctive și mărcile de comandament
  2. Pavilioanele Codului internațional de semnale
  3. Micul și marele pavoaz
  4. Velatura bricului „Mircea” (II)
- 
1. Harta zonelor de mare rea
  2. Harta curenților marini
  3. Harta principalelor zone de pescuit oceanic
- 
1. Pavilioanele statelor lumii





# A

**A 1.** Pavilion din Codul internațional de semnale cu semnificația: „Am un scafandru la apă; mențineți-vă la distanță bună cu viteză mică”; vechea semnificație era: „fac probe de viteză”. **2.** Coeficient aproximativ al deviației compasului magnetic. **3.** Eroare a liniei de credință a compasului magnetic sau giroscopic; *sin.* A mecanic.

„**A**” (ex „Amzel”) *ist.* Remorcher german, construcție 1938, amenajat ca remorcher/dragor predat temporar Forței Navale Maritime române în martie 1941 împreună cu alte trei nave de același tip (cu indicativele „B”, „D”, „F”). Caracteristici: depl. 126 trb, L 24,1 m, 2 motoare Diesel a 250 CP; vit. 12 Nd. Armament: 1x20 mm, 2 aruncătoare de grenade ASm., echipament de dragaj mecanic și magnetic. Cele 4 nave au format secția de dragaj ușor a Comand. portului și zonei Constanța (CPZC). Dragorul „A” a luat parte la dragarea drumului costier Constanța – Odessa – Cherson și la remorcarea convoaielor de șleपुरi pentru trupele germano-române din Crimeea, pe drumul costier până în M. Azov (1942–1943). Înapoiat marinei germane în febr. 1943, „A” a continuat să participe la operațiunile de convoiere pentru Crimeea. A fost scufundat de aviația flotei sovietice la 9 mai 1944 la evacuarea Sevastopolului. Remorcherele „B” și „D” au sărit în aer pe mine în timp ce dragau barajele de mine sovietice din zona Okeacov (24 oct. 1941), iar „F” s-a refugiat în 1944 în M. Egee.

„**A**” **1.** Canonieră/dragor (v. și „B”, „C”, „D”), prima denumire românească dată uneia dintre cele patru „prin-zătoare de mine” franceze („Chiffonne”, „Friponne”, „Impatiente”, „Mignonne”) construite în 1916–1917 la șantierul naval Lorient, cumpărate de România în 1920 și modernizate în 1941–1942. Numele definitive ale acestor nave au rămas „Cpt. Dumitrescu”, „Slt. Ghiculescu”, „Lt. Lepri” și „Lt. cdr. Stihî”. **2.** Remorcher / dragor; fostul remorcher german „Aschau” (ex Lübeck) inclus în flota română sub numele de „A”. v. „Aschau”. „**AARON MANBY**” *ist.* Prima navă engleză construită din metal și având o mașină cu aburi, care a traversat Canalul Mânecii în 1822. A fost proiectată de inginerul Charles Napier.

**ABAC** *inv.* Platu rotund sau dreptunghiular cuprinzând un ansamblu de diagrame; servește la determinarea unor mărimi scalare în tragerile de artilerie, la calcularea vitezei navei etc.

**ABACĂ** *sin.* manila.

**ABANDON** *DM* Renunțare la dreptul de proprietate asupra navei și caricului în profitul asiguratorului. Acțiunea se numește **a face A.**

**ABANDONARE** Părăsirea navei în cazuri de forță majoră (sinistru, incendiu, avarie etc.), când, cu toate măsurile luate, aceasta nu mai poate fi salvată, iar viața echipajului și pasagerilor este în pericol. Pasagerii se evacuează în următoarea ordine: femeii, copiii și bolnavii, bărbații, membrii echipajului care nu fac parte din echipele pentru combaterea avariei și, în cele din urmă, restul echipajului, după ce s-au epuizat toate posibilitățile de salvare a navei. Comandantul părăsește ultimul nava.

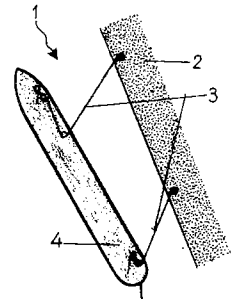
**ABANOS** Lemn de arbore tropical folosit la construcții și amenajări pe nave de pasageri și pe iahturi. **A. african** este de culoare neagră; **A. de Maccasar** poate avea diferite nuanțe, de la galben la brun închis cu irizații negricioase.

**ABATAJ** *sin.* abatere în carenă.

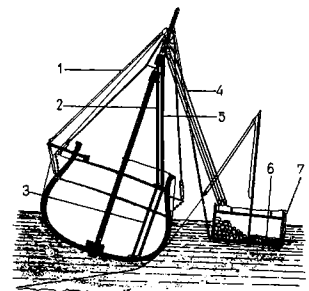
**ABATERE 1.** Întoarcere voită într-un bord, la plecarea de la ancoră sau de la geamandură. **2.** Îndepărtarea de la direcția din care bate vântul. **3.** *fl.* Manevră de deschidere a unui șlep folosind o sarmă de abatere și cârma acționată de curentul apei. **4.** v. curbă de girație, v. deschidere.

**ABATERE DIN DRUM MC**  
Abatere a unei nave comerciale de la drumul direct între două porturi.

**ABATERE ÎN CARENĂ** *inv.* Înclinare voită a navei astfel încât opera vie să iasă din apă pentru a fi carenată sau reparată, fără a pune nava în pericol de răsturnare.



Abaterea unui șlep:  
1 – curent; 2 – cheu;  
3 – sârme de abatere; 4 – șlep.



Abatere în carenă:  
1 – șart de carenaj; 2 – ac; 3 – pontil; 4 – palanc de abatere; 5 – școndru; 6 – leșt; 7 – ponton de abatere.

A.î.C. se făcea cu ajutorul unor palancuri de abatere, legate cu o macara de catarg și cu cealaltă la o baba de abatere; v. *fig.* baba. În trecut, se foloseau în acest scop

pontoane de abatere sau chiar ancorele navei. *Precedeul* a fost frecvent folosit pe vremea navelor cu vele care aveau corpul de lemn, pentru a reînnoi calafatul, pentru a le cătrâni și mai ales pentru a distruge cu flăcări sfredelitorii (Teredo navalis ș.a.) care perforau opera vie. A.î.C. se utilizează astăzi numai în cazul navelor mici de cabotaj; v. carenaj.

**ABAZA** *MN* Vânt de sud-est pe coasta de vest a M. Negre (*denumire folosită de pescari*); *sin.* abazia.

**ABC, table** ~ Table care permit calcularea azimutului prin trei intrări în trei table intitulate A B C.

**ABIDJAN** Oraș-port, capitala Rep. Coasta de Fildeș (Africa Occidentală) situat la 9 km de Oc. Atlantic cu care comunică printr-un canal dragat ce permite intrarea navelor de mare tonaj și acostarea la cheurile sale. Servește ca port de export pentru statele vecine Volta Superioară și Mali. Aici anual se operează peste 2200 de nave cu o capacitate de trafic de 4 mil. tone. Dispune de o rafinărie care prelucrează petrolul provenit din Nigeria. Produse pentru export: cacao, cafea, citrice ș. a. Aeroport.

**ABIS** Depresiune submarină de dimensiuni mari pe fundul oceanului cel mai adesea în formă de arc, atingând lățimea de 90–110 km, lung. până la 3500 km și ad. 6000–11 000 m având pantele relativ abrupte. Abisuri principale: *Oc. Atlantic*–Puerto Rico (ad. 8742 m, lung. 1070 km, Sandwich de Sud (ad. 8264 m, lung. 1380 km); *Oc. Indian*–Sondelor (Inijawa) (ad. 7209 m, lung. 2900 km, Est India (ad. 6335 m, lung. 1244 km); *Oc. Pacific*–Mariane (ad. 11022 m, lung. 1340 km), Tonga (ad. 10882 m, lung. 860 km), Filipinelor (ad. 10265 m, lung. 1330 km), Kermadec (ad. 10047 m, lung. 1270 km), Kurilelor (ad. 9717 m, lung. 2170 km), Aleutinelor (ad. 7822 m, lung. 3570 m). Multe A. se află în zone cu activitate vulcanică și seismică. *sin.* Groapă abisală.

**ABISALĂ, zonă** ~ Zonă în mări și oceane cu adâncimi cuprinse între 2000 și 7000 m și care ocupă peste 3/4 din suprafața oceanului Planetar. Constituie fundul sau albia propriu-zisă a oceanului fiind și cea mai accidentată. Apele abisale au o mobilitate redusă, temperaturi scăzute cca. 1–2°C (sub 0° în zona polară) și densitatea cu valori constante. Prezența organismelor vii este foarte redusă; cele vegetale sunt reprezentate de bacterii și unele specii de alge saprofite; cele animale din cauza întunericului nu au ochi sau au ochi enormi iar unele emit lumini fosforescente.

**ABITACLU** Calotă din material magnetic (de regulă, alamă), care protejează compasul magnetic, prevăzută cu un capac cu geam pentru citirea gradațiilor rozei și, eventual, cu un felinar; *sin.* habitacul; v. *fig.* compas.

**ABORD** În interiorul bordajului sau parapetului, pe punte sau sub punte.

**ABORDĂ 1. ist.** A veni bord la bord sau cu bompresul pe bordul unei nave inamice pentru a o captura prin abordaj. 2. A lovi accidental o navă sau o geamandură; *sin.* a face coliziune, a intra în coliziune. 3. A lua

contact cu o coastă prin intermediul unei ambarcațiuni. 4. A merge cu o ambarcațiune la bordul unei nave pentru ambarcare/debarcare de pilot, vizită etc.

**ABORDABILĂ** v. coastă (2).

**ABORDAJ 1. sin.** coliziune. 2. *ist.* Manevră constând din așezarea navei proprii bord la bord cu o navă inamică pentru a o captura prin luptă corp la corp. A. era o manevră practică pe vremea navelor cu rame și vele. Pentru legarea de nava inamică se utilizau gheare de A. Armele folosite erau: sabia de A., toporul de A., grenada cu fitil etc. Marinarii destinați să meargă sau să sară la A. formau unul sau mai multe divizioane de A. Cazuri cu totul izolate de A. au avut loc atât în primul, cât și în cel de-al doilea război mondial.

**ABORDARE 1.** Acțiunea de a lua contact cu uscatul cu ajutorul unei ambarcațiuni sau nave de debarcare. La A. trebuie să se evite ca ambarcațiunea să cadă între valuri, ceea ce se realizează cu ajutorul unor parâme date în ambele borduri (a nu se confunda cu *abordajul*). 2. Acțiunea de a aborda (4).

**ABORDOR** *ist.* Marinar care mergea sau sărea la abordaj.

**ABRAZIUNE MARINĂ** Fenomen de erodare sau chiar de distrugere a malului sau a construcțiilor portuare sub acțiunea vânturilor, valurilor, curenților marini, înghețului, dezghețului etc.

**ABSENȚĂ DE LA BORD** *MC* Lipsa de la bord, fără învoire, a unui membru din echipaj, care nu s-a prezentat până la plecarea navei. În unele state maritime A. d. B. se consideră „dezertare”.

**ABU - DHABI** Oraș-port și cap. Emiratele Arabe Unite, situat la țărmul G. Persic. Cca 400 mii loc. Centru comercial. Import: mașini, utilaje, mijl. de transport, bunuri de larg consum; export: petrol, gaze lichefiate, curmale, pește; pescuit de perle.

**ABUKIR** *ist.* Localitate din Egipt aflată la NE de Alexandria, în apropiere de baia cu același nume unde, în timpul expediției lui Napoleon Bonaparte în Egipt (1798–1801), a avut loc bătălia navală între flotele cu vele franceză (13 nave de linie și 3 fregate) și engleză (14 nave de linie) și în care flota engleză comandată de amiralul Nelson a distrus escadra franceză a amiralului Brueys. Distrugerea flotei franceze a întrerupt legătura armatei lui Napoleon cu Franța, grăbind înfrângerea acesteia la Alexandria (1801).

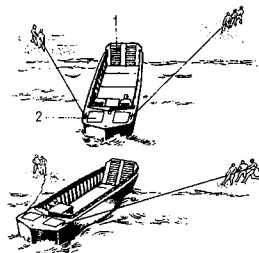
**ABUZ DE PAVILION** *DM* Folosirea unui pavilion național la care nava respectivă nu are dreptul (pavilion fals) pentru a induce în eroare inamicul.

**AC 1. hd.** Stâncă submarină înaltă și ascuțită care nu poate fi descoperită decât prin dragaj hidrografic. 2. *inv.* Școndru cu care se întărea arborada navei la abaterea în carenă; v. *fig.* abatere în carenă.

**AC DE GRANDEE** v. ac de vele.

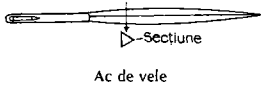
**AC DE MERLINAT** Ac de cusut cu merlin.

**AC DE RELEVMENTE** v. alidadă.



**Abordare:**  
1 -- rampă prova; 2 -- motor.

**AC DE VELE** Ac cu secțiune triunghiulară folosit pentru coaserea velelor. Se fabrică, de regulă, în 15 mărimi, de la 4 la 18. Numerele 9–18 sunt utilizate mai frecvent. Pentru velele de iaht se folosesc cu precădere numerele 13–16. Numerele 11–13 sunt folosite pentru coaserea grundeelor, purtând denumirea de ace de grandee. Numerele mici se folosesc și ca ace de merlinat.



**AC MAGNETIC** Piesă magnetică, de regulă din alnico (aliaj de aluminiu, nichel și cobalt) în formă de bară sau tub folosită la construcția compasului magnetic. Suspendată de un fir cu torsiune neglijabilă, sau susținută de un pivot ascuțit în centrul ei de greutate, se rotește în câmpul magnetic terestru ocupând o poziție ce materializează direcția liniilor de forță ale câmpului magnetic respectiv. Indică în permanență direcția nordului magnetic iar la navă – nordul compas.

**ACADEMIA NAVALĂ „MIRCEA CEL BĂTRÂN”** Instituție militară de învățământ superior de specialitate, cu autonomie universitară, înființată printr-o hotărâre a Guvernului României din 17. 05. 1990, care pregătește ofițeri de comandă și ingineri activi pentru MM, ofițeri ingineri maritimi și fluviali pentru flotile și întreprinderile beneficiare din țară și străinătate, aceștia din urmă în secțiile Facultății de Marină Civilă, organizată în cadrul A.N. Primii comandanți ai A.N.: CAm. Eugeniu Dumitrescu (1990–1993), CAm. ing. Corneliu Cristescu (1993–1999), VAm Gheorghe Marin (1999–2004), v. Învățământul de marină.

**ACAJU** Lemn de arbore tropical de culoare roșie folosit la construcția iahturilor. Putrezește greu, dar este puțin elastic. Varietățile cele mai folosite : **Marele Bassam**, destul de suplu; **Niangon**, mai puțin suplu; **Avodiré**, casant; **Sapelli și Cipo**, decorative, fiind utilizate pentru amenajări și suprastructuri.

**ACALMAT** (*despre navele cu vele*) Imobilizat din cauza lipsei de vânt.

**ACALMIE MN** Îmbunătățirea temporară a vremii, caracterizată prin căderea vântului și liniștirea mării.

**ACAMAR** Steaua nautică θ Eridani (Eridan), mărimea 3,1; în arabă „Capătul râului” (ca și Achernar).

**ACCELERAȚIE** Rata de modificare a vitezei unui obiect. Decelerația (încetinirea) este accelerația în sens opus față de viteza obiectului. **Curbă de A** diagramă reprezentând accelerația/decelerația, care permite calcularea distanței câștigate/pierdute o dată cu mărirea/micșorarea vitezei.

**ACCESSORII** (ale navei) 1. Denumirea generică pentru parâme, macarale, bigi, sârme, mușamale, școndri, ancore etc 2. Dispozitive mecanice ajutătoare pentru funcționarea mașinilor navei și a accesoriilor de punte.

**ACCRA** Cap. Rep. Ghana, port la G. Guineii din Oc. Atlantic. Cca 1 mil. loc. În 1960, la 25 km V. de A. s-a construit noul port Tema, cu condiții mai bune de acostare a navelor. Trafic internațional. Import: mașini, utilaje, combustibil, prod. chimice, alimentare; export: mangan, aur, diamante, cacao. Șantier de reparații

nave. *Ist.* Menționată din sec. XVI. Ocupată de englezi, devine în 1876 centru ad-tiv al coloniei britanice Coasta de Aur. Din 1957 cap. Ghanei independente.

**ACELOR, curentul** ~ (*port.* Agulhas). Curent cald în Oc. Indian, lângă țărmurile de SE ale Africii. Se formează prin contopirea apelor curenților Mozambic și Madagascar. Se deplasează către S cu o vit. med. de 2,7Z3,7 km/h. La 38° lat. S întâlnește curentul rece al Vânturilor de Vest și intră în adâncime. Temp. apei în febr. + 27°C la N și + 20°C la S; în aug. + 22°C la N și + 16° la S. Salinitatea 35,5 ‰. Influența acestui curent se simte până la lat. 42° S de Capul Bunei Speranțe.

**ACHERNAR** Steaua nautică α Eridani, mărimea 0,6; în arabă „Capătul râului” (ca și Acamar).

**ACIC** *ist.* Ambarcațiune fluvială cu fundul plat, fără punte, folosită pentru transportul de materiale sau de animale vii; *sin.* ustuaciu, ustoacă. Acicul se deplasa cu ajutorul a opt rame numite *opacine*. Ambarcațiuni de acest tip construite și manevrate de români au fost semnalate în număr mare pe Dunăre în sec. XVII–XVIII. Termenul *acic* este o prescurtare de la *ustuaciu*, fiind atestat în această formă scurtă într-un document teresc din anul 1793, în contextul construcțiilor navale din Țara Românească.

**ACLAMF** *fl.* Remorcă dată în diagonală (*cruce*) între prima și următoarea dană ale unui convoi de șlepuri: *sin.* anclamf.

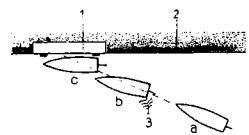
**ACLINĂ** Curba care unește toate punctele de pe glob cu înclinația magnetică zero; *sin.* ecuator magnetic.

**ACOPERIRE 1.** Zonă de mare în care se poate folosi un mijloc de navigație electronică. 2. Porțiune de cer acoperit cu nori; se exprimă în zecimi din totalul cerului vizibil; v. nebulozitate. 3. Porțiune de mare acoperită cu ghețuri; se exprimă în zecimi din suprafața vizibilă a mării. 4. *mil.* Acțiune desfășurată de o grupare de luptă navală (nave de suprafață, submarine, aviație) pentru a intercepta, la o anumită distanță, forțele navale ale inamicului și a le împiedica să lovească obiectivele (comunicații maritime, convoaie, porturi etc.) în folosul cărora se execută.

**ACORD DE ÎNCĂRCARE.** MC Condiție stabilită în angajarea unei nave, potrivit căreia armatorul se obligă să efectueze transportul conform clauzelor reciproc acceptate, data încărcării și eventual cantitatea de încărcat sau locul de încărcare urmând a fi stabilite ulterior.

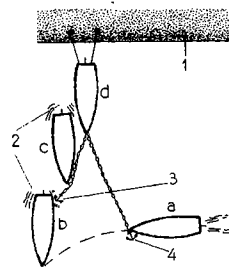
**ACOSTA** A duce și a lega o navă sau o ambarcațiune la cheu sau la altă navă.

**ACOSTARE** Acțiunea de a acosta cu bordul sau cu pupa la cheu. În ultimul caz nava este ținută la prova de una-două ancore sau de o legătură dată la o geamandură. Din punctul de vedere al Regulilor de drum, o navă legată cu pupa la cheu și ancorată nu este considerată navă ancorată. Ambarcațiunile



**Acostare cu bordul:**  
1 - estacadă; 2 - cheu; 3 - mașina înapoi.

acostează, de obicei, la scara navei și întotdeauna prova la prova. A. prova la pupa nefiind admisă decât cu totul excepțional. În ultimul timp unele tipuri de nave (de ex.



**Acostare cu pupa:**  
1 - cheu; 2 - mașina înapoi; 3 - se fundarisește ancora a doua; 4 - se fundarisește ancora întâi.

Ro-Ro) încarcă și descarcă acostând cu prova la cheu.

„ACROHE AUSTRALIS” spt. Yacht de mici dimensiuni, operă a constructorului de ambarcațiuni de aluminiu și navigatorului italian Sergio Testa, cu care, între anii 1984-1985, acesta a efectuat o călătorie circumterestră în solitar. Cu dimensiunile: 3,30 x 1,58 x 1,35 m A. A. este cea mai mică ambarcațiune care a efectuat o

asemenea călătorie.

**ACRUX** Steaua nautică α Crucis (Crucea Sudului), mărimea 1,1.

**ACT DE VÂNZARE MC** Document prin care se efectuează transferul proprietății navei de la vânzător la cumpărător. Vânzarea navei se face cu act scris, autenticat și transcris în registrele căpitaniei portului de ataș al navei. Transmiterea proprietății se înscrie în actul de naționalitate al navei.

**ACTE DE BAZĂ** Totalitatea certificatelor de registru și a actelor cerute de convențiile internaționale sau de legislația internă care se eliberează unei nave civile.

**ACTE DE BORD** Documentele care trebuie să existe în permanență la bordul unei nave. Certificatul de naționalitate, certificatul de tonaj, certificatul de bord liber, certificatul de navigabilitate (de clasă și de siguranță) ale navelor comerciale se depun la căpitania portului pe timpul staționării în port. Alte acte referitoare la instalațiile bordului, caric etc. se țin la zi prin grija comandantului navei, iar cele privind reviziile, vizitele etc. se țin la zi și la Societatea de clasificare.

**ACTIUM** *ist.* Numele antic al unui promontoriu situat pe coasta vestică a Greciei (golful Arta) unde în anul 31 î.Hr., în timpul războiului civil de la Roma, flota condusă de Caius Octavianus (260 nave ușoare) a obținut o victorie hotărâtoare asupra flotei lui Marcus Antonius și Cleopatrei, regina Egiptului (230 nave grele). Rolul hotărâtor în bătălie l-au jucat navele mobile ale lui Octavianus - liburnele și biremele, dotate cu mașini de aruncat și gheare de abordaj, față de trimele greu de manevrat ale lui Antoniu. Prin această victorie, Octavianus a deschis drumul de trecere de la republică la imperiul roman.

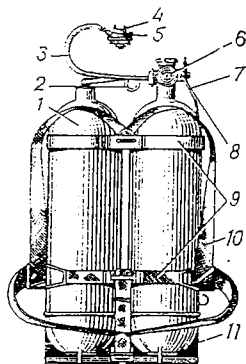
**ACTUARIA** Galeră ușoară romană cu 15 perechi de rame și o velă pătrată, folosită mai ales pentru transportul rapid de materiale militare.

**ACTUL DE NAVIGAȚIE** *ist.* Lege votată de parlamentul englez în 1651 care permitea intrarea în Anglia a mărfurilor coloniale transportate numai pe

nave engleze iar a mărfurilor europene transportate numai pe nave engleze sau aparținând țărilor de unde proveneau mărfurile respective. A.d.N. era îndreptat îndeosebi împotriva olandezilor, pe atunci cărașii mărilor, și a grăbit astfel dezvoltarea marinei comerciale engleze.

**ACTUL DE NAVIGAȚIE PE DUNĂRE** *ist. v.* Regimul Dunării.

**ACVALANG** (*engl.* aqualung) Aparat de scafandru autonom prevăzut cu un dispozitiv automat de respirație (plămânu acvatic), inventat în 1943 de francezii Jacques Yves Cousteau și Émile Gagnan.



**Acvalang:**  
1 - butelii; 2 - conductă de înaltă presiune; 3 - furtun; 4 - muștiuc; 5 - dispozitiv automat de respirație; 6 - reductor; 7 - 8 conjunctor și tirajul rezervei de aer; 9 - coliere; 10 - curelele de strângere; 11 - talpă.

care permite respirația sub apă și scufundarea până la 50-60 m. *Sin.* SCUBA (Self-contained underwater breathing apparatus).

**ACVANAUT** (*engl.* aquanaut) Specialist în scufundări făcute în scopul de a cerceta mediul marin.

**ACVAPED** *ist.* Mijloc de deplasare a scafandrilor construit de americanul Temple (1896). Consta dintr-un submarin miniatural din tablă de aluminiu având 5 m lungime și propulsat de o elice acționată de către scafandru printr-un sistem de pedale.

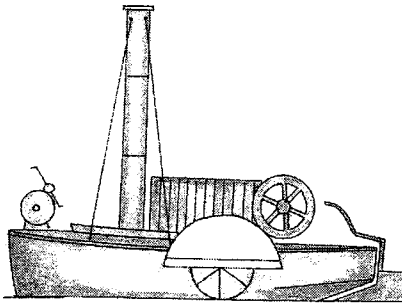
**ACVAPLAN** Scândură (planșă) de lemn, remorcată de o ambarcațiune cu motor și pe care sportivul, jinându-se de o coardă fixată în partea dinainte a planșei, ocupă diferite poziții imprimând acesteia din urmă anumite moduri de alunecare pe apă; *sin.* schi nautic.

**ACVATORIU** (*lat.* aqua territorium) Suprafață de apă având anumite limite, ca de exemplu bazinul portuar (inclusiv rada închisă a acestuia), o porțiune din mare, golf, hidroaerodrom ș.a.; *v.* ape portuare.

**AD-VALOREM MC** În raport cu valoarea. Stabilirea unor raporturi separate referitoare la navlu, asigurare, participare la avaria comună, taxe vamale etc. în funcție de valoarea bunului transportat, fără a ține seama de clauzele de contract care le reglementează.

„ADA” *ist.* 1. Șalupă-remorcher cu zbaturi construită la Viena (1820), probabil una din primele nave având mașină cu abur. Era proprietatea unui armator din Brăila, fiind folosită la remorcarea velierelor ce intrau din M. Neagră pe Dunăre. 2. Vapor cumpărat de ruși de la austrieci (echipaj mixt rus-român, pilot Anton Cuglievan) cu care s-a încercat forțarea trecerii de la Gura Timocului la Zimnicea pentru a demonstra

ineficiența blocusului instituit de turci pe Dunăre la 19 aprilie 1877. Operația nu a reușit; nava pusă pe uscat în zona Bechet și atacată de ambarcațiuni turcești a fost părăsită de echipaj.



„Ada” (1)

**ADÂNCIME** Distanța măsurată pe verticală între suprafața apei și fund. A. variază în raport cu marea, presiunea atmosferică, vânturile dominante, afluxul de apă dulce al fluviilor. În cazul hărții marine A. este raportată, pentru mările fără marea, la nivelul mediu al mării, iar pentru mările cu marea, la nivelul zero al hărții marine, aflat, de regulă, sub nivelul celei mai joase marea. **A. navigabilă minimă fl. A.** egală cu pescajul calculat al navei plus rezerva pilotului; *sin.* A. navigabilă de garanție; *v. cotă, etiaj.*

**ADÂNCIME CRITICĂ DE DEFRLARE** *hd.* Adâncime la care creasta unui val se sparge și cade înainte, din cauză că baza lui își micșorează viteza în urma frecării de fund.

**ADÂNCIME DISTINCTĂ** *hd.* Adâncime care se deosebește de valoarea izobatelor corespunzătoare de pe hărțile marine. Pentru a fi recunoscute, aceste adâncimi sunt înconjurate cu cercurile punctate. Un grup de adâncimi distincte se numește „pată distinctă”, care apare în special în zonele puțin cercetate din punct de vedere hidrografic.

**ADÂNCIME NAVIGABILĂ** *hd.* Adâncimea minimă a apelor într-o zonă în care se navigă (pasă, canal navigabil, intrare în port etc.) ce permite navigația navelor de un anumit pescaj. În mările fără marea și la râuri această adâncime se obține adunând la pescajul navei „rezerva pilotului” de minimum un picior (0,305 m). În mările cu marea, adâncimea navigabilă depinde de stadiul de desfășurare a marea. Anumite zone de navigație se mențin prin dragarea fundului în scopul realizării adâncimii necesare. Modificările acestor adâncimi se comunică în „avizele pentru navigatori”; *sin.* A. de garanție; *v. cotă, etiaj.*

**ADÂNCIMEA BAREI** *hd.* Adâncimea minimă deasupra unei bare, care permite trecerea unei nave maritime încărcate, fără ca aceasta să fie în pericol de a eșua. Se măsoară față de nivelul mediu al mării (în mările fără marea) și față de nivelul mediu al mării corespunzător marea joasă în zonele cu marea.

**ADÂNCUL** Vânt dinspre larg (*termen folosit de pescari*).

**ADELAIDE** Oraș în S Uniunii Australiene și important port la Oc. Indian (G. St. Vincent); cca 730 mii loc.

Traficul anual de mărfuri cca 6 mil. t. În al doilea RM și-a dezvoltat pe lângă industria alimentară și ușoară și cea constructoare de mașini, chimică, metalurgică și de construcții navale.

**ADEN 1.** Golf situat în nord-vestul Oc. Indian, între Peninsula Arabică și Africa. Supr. 259 mii km<sup>2</sup>; adâncimea medie 1359 m. Comunică cu M. Roșie prin strâmtoarea Bab El Mandeb. Principalele porturi: pe litoralul Peninsulei Arabice – Aden, iar pe cel african – Djibuti. **2.** Oraș-port și BMM a Republicii Arabe Yemen și principalul antrepozit al comerțului dintre Orient și Occident. Este unul din cele mai frecventate porturi din Oc. Indian (anual peste 1600 nave comerciale) cu o vie activitate de tranzit îndeosebi cu petrol, cărbuni, metale, bumbac, cafea, cereale. Lungimea frontului de acostare 4,2 km cu adâncimi de 6,4–12 m. Dispune în radă de mai multe terminale legate cu conductele de petrol de la rafinării, 3 docuri plutitoare și mai multe cale de reparații. *ist.* După ocuparea Yemenului de coroana britanică în 1839, A. a devenit port liber și una din principalele baze militare maritime engleze din Oc. Indian, situație care a durat până în 1967 când Yemenul și-a proclamat independența.

**ADEVĂRAT 1.** (*despre drumuri sau relevmente*) Raportat la Nordul adevărat. **2.** Raportat la globul terestru, ca în expr. „mișcare adevărată” folosită în cinematica navală. **3.** Raportat la un observator imobil, ca în expr. „vânt adevărat” sau „verticală adevărată”.

**ADHARA** Steaua nautică ε Canis Majoris (Câinele Mare), mărimea 1,6; în arabă „Fecioara”.

**ADIERE MN** Vânt de forță 1 după scara Beaufort.

**ADMINISTRAREA NAVEI MC** Măsurile luate de armator sau comandantul navei pentru a pune la dispoziția încărcătorului (navlositorului) o navă aptă de a întreprinde voiajul contractat, în conformitate cu prevederile „Regulilor de la Haga” și ale contractului Charter Party. *v. Regulile de la Haga.*

**ADMINISTRAȚIA CANALELOR NAVIGABILE – CONSTANȚA (ACNC)** Regie Autonomă înființată în 1991 prin reorganizarea fostei „Administrații a Canalului Dunăre – Marea Neagră”, având ca obiect de activitate administrarea întregii infrastructuri și exploatarea eficientă a canalelor navigabile Cernavodă – Constanța și Poarta Albă – Midia Năvodari, asigurarea bunei funcționări a instalațiilor de pe întregul traseu al canalelor, utilizând toate mijloacele din dotare, pentru supravegherea navigației și regularizarea debitelor de apă preluate din canale și bazinul hidrografic conex. Asigură conducerea și controlul lucrărilor de întreținere a sistemului de canale, activitățile de ecluzare, trafic naval etc.

**ADMINISTRAȚIA FLUVIALĂ A DUNĂRII DE JOS MC (AFDJ)** Organism special înființat în baza Convenției de la Belgrad (1948) privind regimul de navigație pe Dunăre. Alcătuită din reprezentanții României și Ucrainei (ex. URSS). Funcționează în sectorul Brăila–gura canalului Sulina. Administrează bunurile și îndeplinește parte din atribuțiunile fostei Comisii

Europene a Dunării (CED). Are sediul la Galați; v. Regimul Dunării.

**ADMINISTRAȚIA FLUVIALĂ A PORȚILOR DE FIER MC (AFPF)** Organism special înființat în baza Convenției de la Belgrad (1948) privind regimul de navigație pe Dunăre. Compus din reprezentanți ai României și Jugoslaviei (azi Serbia și Muntenegru) funcționează pe sectorul Porțile de Fier (de la Vince la Kastol pe malul drept și de la Moldova Veche la Drobeta Turnu-Severin pe malul stâng), având sediul la Orșova pentru malul românesc și Tekije pe malul sârbesc. Are ca atribuții siguranța navigației, întreținerea șenalului navigabil, executarea lucrărilor hidrotehnice și hidraulice, perceperea taxelor etc.; v. Regimul Dunării.

**ADMINISTRAȚIA PORTURILOR MARITIME – CONSTANȚA (APMC)** Companie națională înființată în 1991, prin reorganizarea fostei „Întreprinderi de Exploatare Portuară Constanța”, având ca obiect de activitate administrarea întregii infrastructuri a porturilor Constanța, Mangalia și Midia, cuprinzând activitățile porturilor (cheuri, diguri, bazine, șenale etc.) și teritoriul (magazii, clădiri, drumuri, platforme etc.); asigurarea semnalizării și balizajului, furnizarea apei, agentului termic și energiei electrice, depoluarea și salubritatea porturilor etc.; elaborarea strategiei de dezvoltare, sistematizare și modernizare a porturilor maritime în scopul creării condițiilor optime de desfășurare a traficului de mărfuri și pasageri.

**ADMINISTRAȚIE DM** În convențiile internaționale, guvernul statului al cărui pavilion îl poartă nava sau autoritatea care are dreptul de a supraveghea o anumită activitate, anumite părți, instalații etc. ale navei.

**„ADMIRAL GRAF VON SPEE”** *ist.* „Cuirasat de buzunar” (navă de linie de dimensiuni reduse) al marinei germane lansat în 1936. Cu un depl. de 10 000 t, era mai puternic înarmat decât orice crucișător, avea o viteză max. de 25 Nd. și o autonomie de 12 000 Mm. După ce a scufundat câteva nave comerciale în Bătălia Atlanticului, la 13 dec. 1939 a fost observat în largul estuarului Rio de la Plata de către o grupare britanică de căutare formată din crucișătoarele „Exeter”, „Ajax” și „Achilles” aflate sub comanda comandorului H. Harwood. La ora 06. 14, acestea au pornit atacul, dar în mai puțin de jumătate de oră „Exeter” a fost avariat, iar celelalte două nave engleze au fost retrase. „Graf von Spee” s-a îndreptat apoi spre Montevideo, unde comandantul său – comandorul Hans Langsdorff – obținuse permisiunea să stea patru zile pentru reparații. Acest răgaz a fost folosit de britanici pentru intense acțiuni diplomatice și de cercetare pentru a-l ține pe „Graf von Spee” în port până la sosirea de întăriri. Pe 17 dec., când „Graf von Spee” a ieșit din nou în mare, doar Cr. „Cumberland” mai sosise în sprijinul Cr. „Ajax” și „Achilles”. Bătălia așteptată de britanici n-a mai avut loc. Comandorul Langsdorff, dându-și seama că-l așteaptă forțe superioare, a ordonat echipajului să-și sabordeze nava, iar după 3 zile s-a împușcat.

**„ADMIRAL HIPPER”** *ist.* Crucișător greu german dintr-o serie de 2 unități (navă similară „Prinz Eugen”), construit în anii 1937–1939. Caracteristici: depl. peste 10 000 t; turbine cu aburi, vit. 32 Nd; tunuri: XIII/203, XII/105, XI/37 mm; 6 TLT. În al doilea RM a luat parte la operațiuni în M. Nordului unde a participat la scufundarea PA britanic „Courageous”. A executat 2 incursiuni în Oc. Atlantic atacând convoaie aliate, reușind să scufunde în perioada 1940–1941 16 gourgouri (48 018 t). A mai operat în Oc. Înghețat de Nord atacând convoaie aliate pentru URSS, apoi în M. Baltică unde a luat parte la operațiunile de evacuare a Prusiei Orientale (1944–1945). La 9/10 apr. 1945 a fost grav avariat de un bombardament aliat în portul Kiel. Eșuat, a fost ulterior capturat de trupele britanice, după care a fost dezmembrat.

**ADRIATICĂ, M.** ~ (*lat.* Hadriaticum) Mare în sudul Europei în bazinul M. Mediterane, cuprinsă între Pen. Italică și Pen. Balcanică. Este legată de M. Ionică prin strâmtoarea Otranto. Suprafața 132 mii km<sup>2</sup>, lungimea de la N la S–800 km; lățimea de la 93 la 222 km. Adâncimea medie 250 m, maximă 1589 m (în partea sudică). Temp. apei la suprafață între + 8° și + 26°C (după anotimp); salinitatea 30–35‰. Vânturi dominante: bora, mistralul (nord) și scirocco (sud). Pr. porturi: Trieste, Veneția, Ravenna, Ancona, Bari, Brindisi (Italia), Rijeka, Pola, Sibenik, Split (Croația și Muntenegru), Durres, Vlora (Albania).

**„ADVENTURES”** *ist.* Velier (335 t), construit în Anglia în 1770, cu care James Cook a întreprins cea de a doua expediție (1772–1775) în zona Antarcticii. Din oct. 1773 cu „A” s-a executat explorarea țărmurilor Noii Zeelande, a fost descoperit un puternic curent la S de C. Horn și s-au efectuat și alte observații.

**AEGYSSOS** *ist.* Așezare geto-dacă, apoi cetate romană, iar mai târziu port bizantin; azi orașul-port Tulcea.

**AERONAVAL** *mil.* Care se referă la aviația flotei sau la o grupare compusă din unități aeriene și navale.

**AFARĂ 1.** În partea opusă întoarcerii, ca în expr. „elicea din A.” **2.** Opus cheului, ca în expr. „cârma în A.” **3.** *fl.* Opus malului. **4.** În afara bordului. **5.** Scos în afara bordului, ca în expr. „A. focul (și trinca)”. **6.** În larg de, ca în expr. „în A. golfului (băii, capului etc.)”. **7.** *arg. MC.* În străinătate. ♦ „A. din sondă”. Spre larg de izobata de cca 200 m de la care sondajul nu mai este posibil decât cu sonda acustică. „A. prova!” Comandă la plecarea unei bărci, la care omul în prova împinge cu coada cângii în cheu sau în navă pentru a deschide prova. „A. remorca” *fl.* Formulă prin care se raportează că remorca unei dane sau a unui convoi de șleperi a fost filată în întregime.

**AFELIU** Punctul cel mai depărtat de Soare de pe orbita unei planete, a unei comete etc. Pământul trece prin A. la 3 iulie. Ant. periheliu.

**AFIDAVIT MC** Declarație sau depoziție scrisă dată sub prestare de jurământ.

**AFIRMATIV** Pavilion (litera „C” în codul internațional de semnale) cu semnificația „DA” sau indicând că „Semnificația grupului precedent trebuie socotită afirmativă.

**AFLUENT** Curs de apă secundar care se varsă într-o apă curgătoare mai mare.

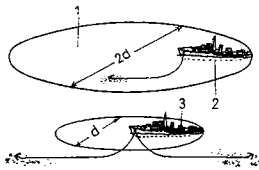
**AFRETARE** *sin.* navlosire.

**AFTERPIC** Compartiment de coliziune pupa; *sin.* pic pupa.

**AFUIERE** *hd.* Dislocarea și spălarea de către curentul apei a aluviunilor din jurul navelor scufundate, obstacolelor sau fundațiilor de pe fundul apelor curgătoare.

**AFUNDARE** Imersiune a unei nave aflate în mers, mai mare decât pescajul în staționare, datorită celor două zone de suprapresiune la prova și pupa și zonei de depresiune de la centru. Pe fund mic A. este mai pronunțată decât pe fund mare. Dacă viteza navei depășește viteza critică se produce fenomenul apurării de viteză; *v.* sugere.

**AFURCARE** Ancorare cu două ancore ale căror lanțuri fac un unghi de cel puțin 60°. Prin A. spațiul de evitare devine mult mai redus decât cel al navei ancorate cu o



**Reducerea spațiului de evitare prin afurcare:**  
 1 – spațiu de evitare; 2 – navă ancorată; 3 – navă afurcată;  
 d – diametrul spațiului de afurcare.

singură ancoră. A. se poate face cu viteză înainte, denumită și A. din zbor, și cu viteză înapoi; *v.* cheie de afurcare. A. deschisă, poziția lanțurilor de ancoră ale unei nave ancorată cu ambele ancore și fără cheie de afurcare. Se mai numește și afurcare liberă.

**AGADĂR.** Oraș în SV Marocului, port de pescuit la Oc. Atlantic; cca 35 mii loc. Ind. de prelucrare a peștelui, metalurgică; export de metale neferoase. Cunoscut în istorie datorită incidentului franco-german provocat de sosirea în rada portului (1911) a canonierei germane „Panther” și care s-a încheiat printr-un compromis: Germania obținea acces în Congo, renunțând la pretențiile sale asupra Marocului. Orașul a fost zguduit de un cutremur catastrofal la 1 martie 1960 (12 mii de morți).

**„AGAMEMNON”** *ist.* Navă de război engleză cu vele, armată cu 64 de tunuri. A fost comandată de amiralul Horatio Nelson în bătălia pentru cucerirea Ins. Corsica. La 14 februarie 1797, în timpul asediului de la Calvi, Nelson și-a pierdut ochiul drept la bordul acestei nave.

**AGANTA** *fl.* Comandă folosită de piloții de pe Dunărea Maritimă pentru a înceta filarea sau virarea.

**„AGE UNLIMITED”** *spt.* Plută alcătuită din 3 pontoane metalice susținând o punte de lemn (L 10,3 m, l 6 m), un catarg bipod (11,5 m) și velatură cca 30 m<sup>2</sup> (foc și randă), 6 derivoare de lemn și o cabină adăpost, cu care septuagenarul navigator solitar William Willis a efectuat o traversadă a Pacificului între Callao (Peru) și Australia (10 500 Mm). Călătoria a durat 205 zile de navigație efectivă (1963–1964) și a fost realizată în 2 etape

separate printr-o perioadă de reparații impuse de o eșuare la aproximativ jumătatea distanței.

**AGENT DE NAVLOSIRE** MC Intermediar care participă la încheierea contractului de navlosire din împuternicirea navlositorului sau armatorului.

**AGENT MARITIM** MC Persoană sau firmă reprezentând interesele navelor comerciale, indiferent de pavilion. Asistă pe comandantul navei în relațiile cu autoritățile locale; *sin.* agent de vapoare.

**AGENȚIE MARITIMĂ** MC Intreprindere de comerț având ca obiect de activitate încărcarea, descărcarea, alimbarea sau mahonarea mărfurilor, depozitarea sau tranzitarea lor sau reexpedierea la beneficiar. Se poate ocupa și cu agenturarea navelor. *sin.* agenție de navigație.

**AGETON 1.** Table de înălțimi bazate pe împărțirea triunghiului de poziție printr-o perpendiculară coborâtă din astru pe meridian, folosind formulele: cosec R = cosec P sec δ, cosec K =  $\frac{\text{cosec } \delta}{\text{sec } R}$ , cosec h = sec R

sec (K – φ), cosec z =  $\frac{\text{cosec } R}{\text{sec } h}$  în care: R este lungimea

perpendicularii coborâte din astru; K - arcul cuprins între piciorul perpendicularii și ecuator; φ - latitudinea; δ - declinația astrului. 2. Table de înălțimi reprezentând o îmbinare între tablele precedente și tablele Weems.

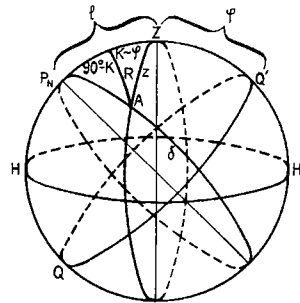


Table Ageton

**AGITATĂ** (*despre mare*) Cu valuri.

**AGITAȚIA MĂRII** Mișcare ondulatorie complexă la suprafața apei sub formă de valuri produse de vânt. Gradul de A.M. se determina în trecut cu ajutorul scării Douglas; în prezent se folosește scara internațională a mării.

**AGONĂ** Curba care unește toate punctele de pe glob cu declinația magnetică zero.

**AGRIPPA, Marcus Vipsanius** (63–12 î.Hr.) General roman, comandant de oști și de flotă. Principal colaborator al împăratului Octavianus Augustus. A avut un rol de seamă la întărirea forței politice și militare a Romei și la dezvoltarea artei militare și maritime. Este considerat autorul unuia din primele hărți ale lumii cunoscute la acea vreme. În perioada războaielor civile a coordonat operațiile de distrugere a flotei comandate de Sixtus Pompeius în două bătălii navale, la Mylae și

Naulochus (36 î.Hr.), iar în bătălia navală de la C. Actium (31 î.Hr.) a obținut victoria asupra flotei lui Marcus Antonius și a reginei Egiptului Cleopatra.

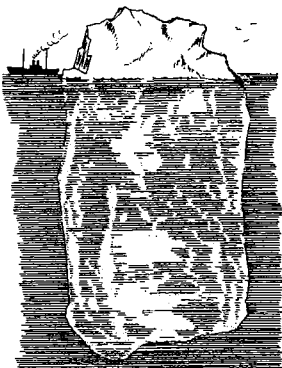
**AHRWEILER** (născută GLYKATZI), **Hélène** (1916 n. Atena) A studiat și predat istoria medievală și arheologia la Atena. În 1950 s-a mutat în Franța. În 1967 a devenit prima femeie decan al Facultății de istorie de la Sorbona, iar în 1976 prima femeie președinte al acestei universități. Cunoscută de istoricii navali români mai ales pentru cartea sa **Byzance et la Mer**, Paris 1966.

**AIAR** Eroare a unui cântar, ca în expr. „a face iarul”, adică a determina eroarea unui cântar.

„**AIGLE**” *ist.* 1. Velier sub pavilion francez cu care navigatorul J.B.C. Bouvet de Lozier, plecat în căutarea Continentului Sudic (Antarctica) a descoperit (1739) un pământ de care nu s-a putut apropia din cauza gheții. A presupus că a găsit Continentul Sudic, pe care l-a numit Capul Circumciziei. Ulterior, acest pământ, redescoperit, s-a dovedit a fi o insulă care a fost numită Bouvet. 2. Velier cu care navigatorul francez L.A. de Bugainville a efectuat călătoriile spre Ins. Falkland (pe care le-a numit Malvine). În 1763 a întemeiat acolo o colonie cu un prim grup de coloniști francezi. În 1767 tot el evacuează coloniștii săi la cererea guvernului spaniol care considera insulele ca o parte a coloniei La Plata. 3. Iahtul împărătesei Eugenia a Franței, soția împăratului Napoleon III, prima navă din convoiul inaugural care a deschis oficial la 17 noiembrie 1869 navigația pe Canalul de Suez.

**AIGES POTAMOI** *ist.* Râu în Tracia (azi Kumali, Turcia) la gura căruia generalul spartan Lisandros a distrus flota ateniană în anul 405 î.Hr. punând capăt supremației maritime a Atenei.

**AISBERG** *oc.* Bloc uriaș de gheață plutitoare, desprins din calotele glaciare polare. A. pot avea, în medie, lungimi de peste 2 Mm, înălțimi de 100–300m, din care 4/5 se află în imersiune. Se întâlnesc în emisfera nordică, în Oc. Înghețat de Nord, în partea de Nord-Vest a Oc. Atlantic, până la paralela 40° N, iar în emisfera sudică, de la Capul



Aisberg

Bunei Speranțe până în zona guriilor râului La Plata, atingând paralela 35° S. **A. tabular**, A. care s-a rupt dintr-o barieră de gheață cu suprafața plană. Marginile acestui ghețar plutitor se aseamănă cu falezile unei coastă.

**AIVAZOVSKI, Ivan Konstantinovič** (1817–1900) Pictor rus maestru al peisajului marin. A pictat scene din războiul pe mare și lupta cu stihia a marinarilor și pescarilor (tablouri celebre: „Al nouălea val”, „Bătălia de la Navarin”, „Capturarea vaporului Mersin” ș. a.)

**AJACCIO** Oraș în SV Ins. Corsica (Franța) și port la M. Mediterană. 33 mii loc. Șantiere navale, pescuit. A devenit cunoscut fiind locul unde s-a născut Napoleon I Bonaparte (1769–1821) împăratul Franței.

**AJUNGE DIN URMĂ** A se apropia de o navă din sectorul cuprins între două carturi înapoia traversului și drept în pupa, adică din sectorul luminii de pupa. Nava care A.d.U. o altă navă este obligată să o evite, indiferent de bordul prin care o depășește, fără a beneficia de calitatea de navă privilegiată.

**AJUTOR PENTRU NAVIGAȚIE** Dispozitiv sau aparat (far, radiofar etc.) destinat a ajuta nava să-și facă punctul, să aleagă un drum sigur, să evite pericolele.

**AKABA** (Aqabah) 1. Unicul port și BMM a Iordaniei pe țărmul g. cu același nume din M. Roșie. Cca 10 mii loc. Lung. frontului de cheuri peste 2 km, cu ad. până la 10 m. Export fosfați. BMM adăpostește formațiuni de nave de patrulare. *ist.* Până în 1917 a aparținut Turciei, după care a fost cucerit de trupele arabe care luptau de partea Angliei. În 1925 a intrat în stăpânirea M. Britanii, cu toată împotrivirea Arabiei Saudite. A fost alipită la Transiordania (din 1950 Regatul Hașemit al Iordaniei). 2. Golf strămt și alungit în NE M. Roșii între Pen. Sinai și Arabiei. Tărurile g. sunt limitrofe cu Egiptul, Iordania, Arabia Saudită și Israel. În fundul g. se află bazinul portuar Akaba.

„**AKAGI**” Portavion japonez construit în șantierele navale de la Kure și intrat în serviciu în 1925. A purtat marca de comandament a VAm Chuichi Nagumo, comandantul flotei de PA, în atacul asupra bazei americane de la Pearl Harbor (7 dec. 1941) și în bătălia de la Midway (26 mai–6 iun. 1942) unde „A” a fost scufundat de avioanele de pe PA americane „Enterprise” și „Yorktown”. Caracteristici: depl. 26 900 t; dim. 250,7 × 30,5 × 6,9 m; vit. 28,5 Nd. 50 avioane, artilerie navală și AA.

**AL NA'IR** Steaua nautică α Cruis (Cocorul), mărimea 2,2; în arabă „Cea strălucitoare”.

„**ALABAMA**” *ist.* Crucișător cu vele și elice cu depl. 1040 t, construit în Anglia; a fost folosit în războiul civil din SUA (1861–1865) de către sudiiști pentru întreruperea comunicațiilor maritime ale nordiiștilor în Oc. Atlantic și Indian. A capturat 69 de nave comerciale (din care 54 au fost distruse) și a scufundat un crucișător inamic. În 1864 a fost la rândul său scufundat de crucișătorul nordist „Kearsage”. Acțiunile reușite ale crucișătorului A. au impulsivat construcția de crucișătoare și în alte țări maritime.

**ALAMAN** 1. fl. Apă adâncă. 2. pesc. Unealtă de pescuit confecționată din plasă și folosită în pescuitul marin; *sin.* gâr-gâr.

**ALAND** (Ahvenanmaa) Arhipelag în M. Baltică la intrarea în G. Botnic aparținând Finlandei. Supr. 1,6 mii km<sup>2</sup>. 22 mii loc. Este format din cca 6,5 mii de insule în majoritate mici (stânci, bancuri) printre care se poate naviga numai pe anumite pase. Oraș și port principal:



Maarianhamina. Pescuit, turism. A aparținut Suediei până în 1809, apoi, în urma războiului ruso-suedez, Rusiei (1808–1809) și Finlandei după 1921 când aceasta a obținut independența.

„ALARM” *ist.* Fregată sub pavilion britanic; prima navă de luptă din lume a cărei operă vie a fost protejată cu foi de tablă din cupru. În 1764, foile de tablă au fost acoperite cu un strat de oxizi de cupru, împiedicând astfel ca agenții biologici să atace lemnul din carena navei.

**ALARMĂ** *mil.* Înștiințare printr-un semnal despre un pericol iminent care necesită luarea unor măsuri de protecție și de luptă. A. poate fi de exercițiu sau de luptă, chimică, aeriană, navală, submarină și se dă prin semnale care soneria, clopotul, sirena, goarna, sifleea sau poate fi transmisă la telefon etc. La A. echipajul navei acționează conform rolurilor.

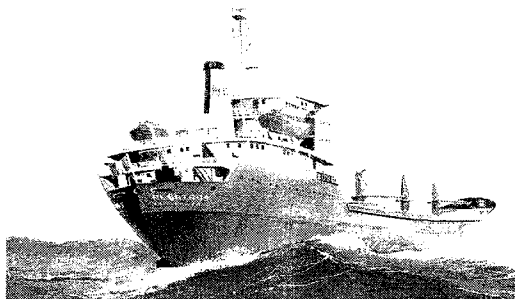
**ALARMĂ NAVALĂ** *mil.* Acțiune de ridicare a stării de pregătire a forțelor și mijloacelor marinei militare, în scopul prevenirii atacului prin surprindere din partea navelor de suprafață sau a submarinelor inamice.

„ALBA” MC Remorcher împingător construit în șantierul naval Brăila în 1970. „A” și nava de același tip „Avrig” sunt primele nave românești de construcție specială destinate remorajului prin împingere a convoaielor de barje pe apele interioare. Caracteristici: capacitate max. de încărcare = 84 t; depl. max. 388 t; dim. 33,16 m x 10,10 m x 1,77 m; 1640 CP.

„ALBA IULIA” *ist.* Cargou mixt construit în Germania în 1922 (ex. Karl Legien) achiziționat de SMR în anii 1931–1933, împreună cu alte 3 unități de același tip. Caracteristici: depl. 12190; dim. 123 x 16,2 x 71 m; capac. de încărcare 7840 tdw; mașină cu aburi; vit. 10,6 Nd; 150 pasageri la 3 clase. Capacit. transport militar: 2000 oameni, 100 autocamioane, 120 tunuri cu chesoane. Al doilea RM a prins nava în M. Mediterană. În drum spre țară, în fața Dardanelor „A.I.” a fost ușor avariată de explozia apropiată a unei torpile lansate de Sm. britanic „Torbay”. Reparată la Istanbul, nava a continuat cursele între Istanbul și Trieste în contul unor contracte turco-italiano-germane. La 16 nov. 1942, navigând în convoi în apele grecești „A.I.” a abordat Sm. grecesc (aliat la Coaliția Antihitleristă) „Triton”, aflat în imersiune în canalul Doro. Acesta, avariat, a ieșit la suprafață și a fost distrus de escorta convoiului. La 24 oct. 1943 nava a revenit în M. Neagră unde a executat în continuare transporturi de aprovizionare pentru frontul româno-german din sudul URSS. A participat la evacuarea Crimei. Venind spre țară cu cca 4000 militari la bord „A.I.” a fost atacat repetat de aviația sovietică fiind grav avariat, cu pierderi umane importante. O mare parte din oameni au fost salvați de navele de escortă și de cele trimise în ajutor iar nava a putut ajunge la Constanța unde a intrat în reparații. Potrivit Convenției de armistițiu, nava a fost cedată, în contul reparațiilor de război, marinei comerciale sovietice care a folosit-o sub numele de „Nicolaev”.

„ALBATROS” (ex „Dej”) 1. Cargou construit la SN Brăila (1977) pentru Soc. de navigație NAVROM și transferat în 1992 la Academia Navală „Mircea cel Bătrân” pentru a deveni navă-școală. A fost modernizat și rebotezat

„A”. Este prevăzut cu dotări speciale pentru cazare și învățământ. Caracteristici: capac. : 8750 tdw; dim. 130,86 x 17,7 x 7,5 m, vit. 16 Nd. Poate lua la bord 15 ofițeri și marinari și 33 studenți. 2. „A” *ist.* Șalupă de



Nava-școală „Albatros”

salvare construită în SN „August Papele”-Hamburg (Germania). A fost una din cele două ambarcațiuni specializate, intrate în serviciu în 1937, cu ajutorul cărora și-a început activitatea „Societatea de Salvare în apele teritoriale Românești”. Caracteristici: dim. 16,75 x 4,20 x 4,20 m; vit. 10,5 Nd; echipaj 8 marinari; v. SALVAMAR.

**ALBĂ** (*despre parâmă*) Necătrănită.

**ALBĂ, Marea** ~ Mare continentală din Oc. Înghețat de Nord situată între Pen. Kola și Pen. Kanin. Lung. 100 km, lățimea 45–55 km; supr. 95 mii km<sup>2</sup>; adâncimea medie 67 m; maximă 350 m; temp. apei iarna – sub 1°C; vara +6° – +15°C; salinitatea 24–34‰. Comunică printr-o largă strămoare cu M. Barents și printr-un canal cu M. Baltică, iar de aici prin sistemul de comunicație pe apă M. Baltică – Fl. Volga cu M. Azov, M. Caspică și M. Neagră. Principalele porturi: Arhanghelsk, Onega, M. Belomorsk, Kandalakșa. Numele mării vine de la culoarea zăpezii care se așterne iarna peste câmpurile de gheață.

„ALBERT” *ist.* Navă cu zbaturi care a participat, împreună cu nava cu elice „Rattler”, la experiența efectuată în 1845, în Anglia, pentru compararea forței de propulsie la cele două tipuri de nave cu abur cu puteri comparabile. Legate pupa la pupa cele două nave au tras cu putere maximă în direcții contrare. Nava cu elice a reușit să tragă după ea pe cea cu zbaturi. S-a dovedit astfel practic superioritatea elicei, raportul eficienței fiind 110 : 83.

**ALBIE fl.** 1. Partea cea mai adâncă a unei văi cu apă curgătoare. **A. majoră** Lunca acoperită de apă numai în timpul viiturilor mari. **A. minoră** Patul râului (matca) prin care apa curge permanent sau în cea mai mare parte a anului. 2. Porțiune de mare cuprinsă între o linie de brizanți și plajă; v. brizanți.

**ALBIRE ARCTICĂ/ANTARCTICĂ** MN Dispariția contrastelor în mărele polare, uscatul fiind acoperit cu zăpadă, iar cerul cu un strat uniform de altostratus și cirostratus, ceea ce face ca uscatul să pară unit cu cerul, prezentând un fond alb neîntrerupt, cu reșelele de

navigație nedistincte; lipsa de contraste face imposibilă aprecierea distanțelor.

**ALBORG** (Aalborg) Oraș în N Danemarcei (Iutlanda), port la canalul Limfjorden. Cca 90 mii loc. Ind. alimentară, textilă, ciment. Pescuit. Aeroport. Întemeiat în sec XI.

**ALDABRA** Mic arh. în Oc. Indian la N de Ins. Madagascar format din patru insule; supr. 152 km<sup>2</sup>; cca 150 loc.; prod. copra, scorțșoară. Pescuit. Administrat de colonia britanică Seychelles.

**ALDEBARAN** Steaua nautică α Tauri (Taurul), mărimea 1,1; în arabă „Următorul”.

**ALEGERIA DRUMULUI** *nav.* Prima fază în activitatea de pregătire a unei călătorii pe mare, constând în stabilirea celui mai favorabil traseu de navigație în funcție de condițiile hidrometeorologice și de navigație, pentru executarea unei călătorii în siguranță.

**ALEUTINE, insulele** ~ Arhipelag format din 110 insule de origine vulcanică situat în nordul Oc. Pacific, între peninsulele Alaska și Kamciatca, despărțind M. Bering de Oc. Pacific. Lung. 1740 km; supr. 37 mii km<sup>2</sup>. Aparține SUA din anul 1867 fiind cumpărat de la guvernul țarist împreună cu Pen. Alaska și folosit în prezent ca punct de bazare pentru navele militare. Localitatea principală Dutch Harbor.

**ALEXANDER** (Alexandru). Arhipelag în NV Americii format din 1100 de ins. și stânci, făcând parte din statul Alaska (SUA). Supr. 36,8 mii km<sup>2</sup>; 30 mii loc. Relief muntos, alt. max 1432 m; țărmuri abrupte. Climă moderată, temp. de la -1,6° în ian. la +12° în iul. Păduri de conifere. Vânat, pescuit. Principalele insule: Prinz Wells, Baranov, Ciceagov ș.a. *ist.* Descoperit în 1741 de expediția rusă condusă de V. Bering.

**ALEXANDRESCU, Ștefan** (1894 - ? n. București) Comandant de cursă lungă. Ambarcat ca ofițer maritim pe cargoul „București” care în perioada 1916-1917 din primul RM transporta din Franța materiale de război pentru armata română prin porturile rusești din M. Albă, Murmansk și Arhanghelsk. La 1 feb. 1917, în timpul marșului spre M. Albă, nava a fost atacată cu tunul de un submarin german aflat la suprafață. Cargoul a răspuns cu tunul din pupa silind Sm inamic să intre în imersiune. După război a navigat în calitate de comandant pe cargourile „București”, „Carpați” și pasagerile „Regele Carol” și „Împăratul Traian”. La începutul celui de al doilea RM se afla la comanda cargoului mixt „Peleş” care a fost torpilat de Sm. sovietic SC 211 și s-a scufundat la 15 aug. 1941 în zona C. Emine, la coasta bulgară. După război a fost numit inspector general al parcului de nave SMR.

**ALEXANDRIA** Oraș din Egipt și port situat într-un golf al Deltai Nilului cu deschidere spre M. Mediterană. Este legat de Fluviul Nil printr-un canal navigabil. Lungimea frontului de cheuri 13 km, cu adâncimi între 8 și 11,5 m, la care acostează anual peste 3000 de nave. Traficul anual de mărfuri se ridică la peste 15 mil. t. BMM a flotei egiptene la M. Mediterană. *ist.* Întemeiată de

Alexandru cel Mare în anii 332-331 î.Hr. A devenit capitala statului greco-egiptean al Ptolomeilor (305-30 î.Hr.) și un însemnat centru economic și cultural al lumii elenistice și romane. Aici a fost construit Farul de la A. (sec. 3 î.Hr.), ca reper de navigație, considerat unul din cele șapte minuni ale lumii antice și a existat o vestită bibliotecă având cca 700 mii de volume (arsă în mai multe rânduri). După căderea Imperiului Roman, orașul este cucerit pe rând de perși (616 Hr.), bizantini (627), arabi (640) și turci (1517). Sub arabi dar îndeosebi sub turci A. a decăzut odată cu întregul Egipt, ca să se ridice din nou pe la mijlocul sec. XIX odată cu deschiderea Canalului de Suez. Marea Britanie a preluat controlul asupra Egiptului (1882), iar A. a devenit un important port comercial și una din principalele baze militare ale flotei militare engleze din M. Meriditerană până în 1958 când Egiptul și-a recăpătat independența.

**ALEXANDRU** Arh. v. Alexander

**„ALEXANDRU CEL BUN”** *ist.* Primul puitor de mine fluvial românesc. Construit în Anglia, a intrat în serviciu la 21 oct. 1882, după executarea unui voiaj de 24 de zile de la Londra la Galați. Caracteristici: depl. 104 t; dim. 23 × 4,6 × 1,7 m; două mașini cu aburi; 2 elice; vit. 9 Nd (16 km/h); armament: II × 37 mm, II mitr. 10 fevi. A avut un rol deosebit de important în formarea specialiștilor mineri ai Marinei Militare în plină dezvoltare. A îndeplinit în cadrul Diviziei de Dunăre nou înființată, pe lângă sarcinile de pregătire de luptă, de cercetare hidrografică în vederea corectării hărții Dunării și operațiuni de distrugere prin minare a obstacolelor din șenalul navigabil. În primul RM, în compunerea Sect. II Sulina, a executat misiuni de poliție fluvială și instalarea de baraje de mine pe canalul Sulina. La 30 dec. 1919 a fost scos din ordinea de bătaie a Marinei Militare după 37 de ani de serviciu neîntrerupt.

**„ALEXANDRU IOAN I”** *ist.* Navă cu aburi construită în Austria în timpul domniei lui Alexandru Ioan Cuza. Nava a fost comandată pentru transporturi de pietriș și cereale pe Siret și Prut spre Galați. Propulsată de o mașină de 25 CP, construită la Zürich în 1862, nava a aparținut Societății Naționale a Prutului și a efectuat o explorare pe râu până la Iași, prin Jijia și Bahlui. A fost una din primele nave românești folosite în apele interioare.

**„ALEXANDRU LAHOVARI”** *ist. mil.* Monitor fluvial cuirasat dintr-o serie de 4 unități de același tip prevăzute în planul de dezvoltare a Marinei Militare între anii 1906-1908. Construit la Triest pe secțiuni, a fost asamblat la Arsenalul Marinei Militare (Galați). A intrat în serviciu în 1907 și a fost botezat cu numele omului politic român Al. Lahovari (1841-1897). Caracteristici: depl. 680 t; dim. 63 × 10,1 × 1,6 m; două mașini cu aburi 800 CP; vit. 23 km/h. Artilerie: III × 120 mm; IV × 47 mm; II × 120 mm obuziere; 2 mitr. Cuirasă 50-75 mm. A participat la războiul balcanic (1913), asigurând, împreună cu celelalte monitoare, trecerea armatei române peste Dunăre în Bulgaria. În războiul de întregire (1916-1918) a făcut parte din Flota de operațiuni româno-rusă, care a sprijinit trupele româno-ruse ce

operau în Dobrogea. Nava s-a distins în bătăliile de la Turtucaia, Cernavodă și Rașova. A fost avariata de focul art. germane când escadra de monitoare a forțat trecerea de la Rașova (21 sept. 1916). A participat la apărarea Deltei și la reocuparea porturilor din S Basarabiei (1917–1918). În perioada interbelică a fost modernizată primind tunuri noi cu bătaie lungă și artilerie AA. În al doilea RM (1941–1944) a participat la operațiunile de pe Dunărea maritimă și în Deltă, fiind avariata de două ori de aviația adversă. După 23 aug. 1944 a acționat împotriva convoaielor germane ce se retrăgeau pe Dunăre, capturând numeroase nave și a împiedicat trecerea trupelor germane din Muntenia în Dobrogea. După 5 sept. 1944 nava a fost luată de marina sovietică, primind numele de „Mariupol”. În 1952 „Al. L.” împreună cu celelalte monitoare au fost înapoiate Marinei Române, formând Dn. 407 monitoare din Flotila de Dunăre. Sub indicativul M 404 a contribuit la pregătirea de luptă a flotei militare ce se refăcea după război. În 1955 a fost căsătită și dezmembrată.

**ALEXĂNDREANU, Nicolae** (1858–1937 n. Măldărești, R. Vâlcea). Cpt. C-dor. Ing. Absolvent al Școlii Politehnice din Paris și al Școlii de construcții navale obținând pe locul doi diploma de ing. naval. Întors în țară, a intrat în serviciul Marinei Militare și Comerciale. A supravegheat în Anglia construcția crucișătorului „Elisabeta” și a canonierelor fluviale tip „Oltul” (1887). A supravegheat în Franța construcția torpiloarelor „Sborul”, „Smeul” și „Năluca” (la Le Havre), iar în Elveția, la Zürich, fabricarea componentelor primelor 4 remorchere proprietatea „Navigațiunii Fluviale Române” (NFR). A condus timp de 14 ani Arsenalul Marinei de la Galați. În 1912 a fost numit directorul corpului tehnic în Direcțiunea Marinei în cadrul Ministerului de Război. A publicat lucrarea „**Importanța submarinului**” și alte lucrări de specialitate. Este considerat unul din pionierii ingineriei navale în România.

**ALFABET FONETIC INTERNAȚIONAL** Cuvinte ce înlocuiesc literele alfabetului și cifrele pentru a se evita confuziile în convorbirile radio:

A - Alfa	N - November
B - Bravo	O - Oscar
C - Charlie	P - Papa
D - Delta	Q - Quebec
E - Echo	R - Romeo
F - Foxtrot	S - Sierra
G - Golf	T - Tango
H - Hotel	U - Uniform
I - India	V - Victor
J - Juliet	W - Whiskey
K - Kilo	X - Xray
L - Lima	Y - Yankee
M - Mike	Z - Zulu
0 - Nadazero	6 - Soxisix
1 - Unaone	7 - Setteseven
2 - Bissotwo	8 - Oktoeight
3 - Terrathree	9 - Novenine
4 - Kartefour	Virgulă (zecimală) =
5 - Pentafive	Decimal Punct Stop

**ALFABET MORSE** Alfabet constituit din linii și puncte folosite pentru transmisiile radio, acustice și optice.

A* . -	R . . .
Ă . . . -	S . . .
B . . . .	T -
C - . . .	U . . -
Ch* - - - -	Ū* - - - -
D - . . .	V . . . .
E .	W - - -
F . . . .	X - - -
G - - .	Y - - -
H . . . .	Z - - . .
I . .	
J . - - -	1 . - - - -
K - . . -	2 . . - - -
L . - . .	3 . . . . -
M - -	4 . . . . -
N - -	5 . . . . .
N* - - - - -	6 - . . . . .
O - - -	7 - . . . . .
Ō* - - - - -	8 - . . . . .
P - - . . .	9 - . . . . .
Q - - - - -	() - - - - -

\* Nu sunt folosite în Codul internațional de semnale.

**ALFABET PENTRU SEMNALIZARE CU BRAȚELE** Alfabet format din diferite poziții ale brațelor și folosit pentru comunicarea între două nave sau între o navă și uscat, la distanțe mici. De regulă, în fiecare mână se ține un mic pavilion de semnalizare.

A	B	C	D	E
F	G	H	I	J
K	L	M	N	O
P	Q	R	S	T
U	V	W	X	Y
Z	Chemare	Terminat cuvântul		

Alfabet pentru semnalizare cu brațele

**ALGECIRAS** (Algesiras) Oraș în S Spaniei, port la M. Mediterană. Cca 80 mii loc. Trafic anual cca 13 mil. t. Export: minereu, fructe. Șantier naval. *ist.* Primul oraș cucerit de arabi (711) în Europa.

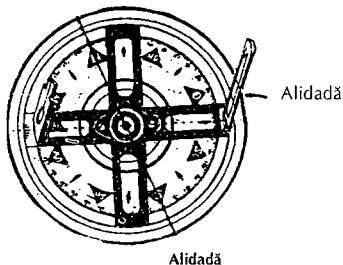
**ALGER** (Al-Djaza'ir) Important port, BMM și capitala Algeriei. Cca 1 mil. loc. Acvatoriul portului este protejat de 2 moluri (de N și E) și are două pase de intrare. Accesibil navelor cu un pescaj de până la 11,5 m. Lung. frontului de cheuri 12 km. Traficul anual de mărfuri cca 10 mil. t. Import: utilaje industriale, mașini, mărfuri generale; export: minereu de mangan, plumb, zinc, mercur, fosfați, plută, bumbac, lână. 80% din exporturile țării se derulează prin portul A. Șantiere navale care dispun de docuri uscate și plutitoare fiind în măsură să repare nave civile cu tonaj mediu și militare, inclusiv Ds. *ist.* Fostă colonie feniciană intră în sec. III-V î.Hr. în stăpânirea Cartaginei apoi a Romei. În sec. V d.Hr. este cucerită de vandali, apoi de bizantini (sec. VI-VII) și de arabi. În 1516 devine capitala statului întemeiat în Africa de Nord de corsarul Hfîzîr Hayreddin (Barbaros). Din 1830 centru al fostei colonii franceze Algeria. Din 1962 devine capitala Algeriei independente.

„**ALGÉSIRAS**” *ist.* Navă de linie franceză cu două punți (74 tunuri), purtând marca de comandament a CAm Magon în bătălia de la Trafalgar (21 oct. 1805); a dus o luptă înverșunată împotriva navei de linie engleze „Tonnant”. „A” și-a coborât pavilionul după ce amiralul Magon și 436 ofițeri și marinari din echipaj au pierit în luptă iar nava era în flăcări. Depl. 1703 t; L 70,60 m; l 14,80; p 6,90 m; echipaj 712 oameni.

**ALGOL** Steaua nautică β Persei (Perseu), mărimea 2,3; în arabă „Demonul”.

**ALICANTE.** Oraș-port în SE Spaniei (Valencia), așezat în terase pe țărmul g. cu același nume din M. Mediterană; cca 150 mii loc. Industrie chimică și textilă. Renumit prin exportul de vinuri și fructe din vestitele podgorii și livezi valenciene.

**ALIDADĂ 1.** Instrument de vizare așezat pe un compas sau pe un disc de relevmente. În forma sa cea mai simplă, A. constă dintr-o riglă ce se poate roti pe un pivot și care



Alidadă

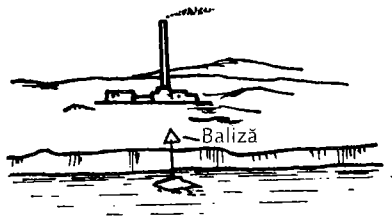
are la o extremitate un vizor compus dintr-un cadru cu un fir vertical, iar la celălalt un ocular cu o fantă foarte îngustă. Tipurile mai perfecționate sunt prevăzute cu o lunetă și o prismă pentru luarea relevmentelor la aștri și, eventual, un dispozitiv care face ca A. să rămână în aceeași direcție, chiar dacă nava girează (A. **auto-sincronă**). Uneori A. are în centru și un ac de relevmente pentru vizarea aștrilor prin ocular și vârful acului. A. a fost concepută în 1580 de E. Vright. **2.** v. sextant.

**ALIFIE DE FURBIȘAT** Decapant folosit pentru furbișarea alămurilor; *sin.* alifie engleză, pastă de furbișat.

**ALIMAN fl.** Porțiune a Dunării cu apă liniștită (*termen folosit local în Oltenia*).

**ALIMBĂ** A descărca o parte din caricul unei nave într-o altă navă mai mică (mahonă sau limb) pentru a realiza un pescaj care să permită trecerea peste funduri mici, bare etc.; *sin.* a face limb.

**ALINIAMENT** Direcție marcată prin două repere de pe uscat. Reperul cel mai apropiat de mare se numește anterior, iar cel mai îndepărtat, posterior. Se spune că



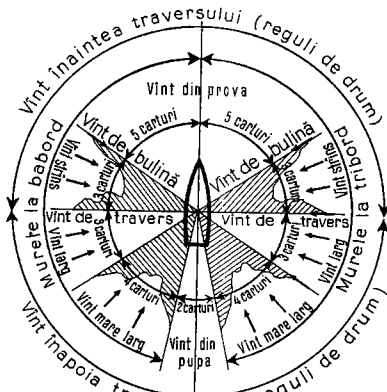
Aliniament

cele două repere sunt în A. când ele se află în linie. A. prezintă o foarte mare importanță pentru navigație, deoarece nu depind de instrumentele nautice. Cele mai importante A. sunt marcate pe hărțile marine. Ele pot fi de intrare sau de ieșire din port, radă, canal, de aterizare, de evitare sau de siguranță (care permit evitarea unui fund mic, unei stânci etc.) Un A. este considerat sensibil în cazul în care ieșirea de pe acesta se observă ușor, distanța dintre navă și reperul anterior fiind, practic, egală cu de trei ori distanța dintre repere.

**A. de radiolocație** A. format din două reflectoare de radiolocație; *sin.* A. radar.

**ALIOTH** Steaua nautică ε Ursae Majoris (Carul Mare), mărimea 1,7; în arabă „Scroafa mică”.

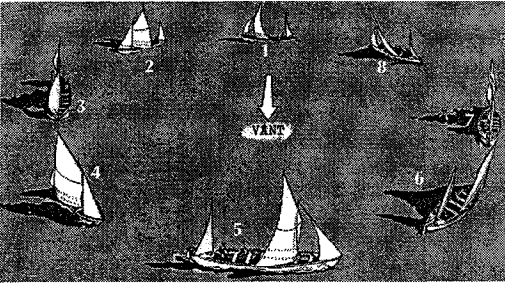
**ALIURĂ** (nu alură) **1.** Poziția relativă a navei față de vânt. Din acest punct de vedere putem distinge: **vânt strâns**, la care unghiul dintre direcția vântului și axul navei este egal cu 4–7 carturi (când unghiul este de circa 4 carturi se numește **vânt de bulină**, iar pentru restul A. **vânt strâns în voie**); **vânt de travers**, la care



Aliură

unghiul este cuprins între un cart înainte și un cart înapoia traversului; **vânt larg** de la vânt de travers până la 4 carturi înapoia traversului (este A. cea mai favorabilă); **vânt mare larg**, de la 4 la 7 carturi înapoia traversului; **vânt din pupa**, de la vânt mare larg la axul navei. Noile reguli de drum disting numai două A.: **vânt strâns**, înaintea traversului, și **vânt larg**, înapoia traversului. A. cu vânt dinapoia traversului se numește A. **purtătoare**; *sin.* mersul navei. 2. Mersul mașinii exprimat prin: „foarte încet”, „încet”, „jumătate”, „pe drum”, „toată forța/viteza” (înainte/înapoi); v. și trepte de viteză, telegraful mașinii.

**AL KUWAIT** Oraș-port, capitala statului Kuwait, situat la țărmul G Persic. Port de tranzit pentru mărfurile din Arabia Saudită, Irak și Iran, de care se leagă prin autostrăzi. Ateliere de construcție a navelor de cabotaj (tip Dove). Pescuit pește și perle. Aeroport.



Aliuri și volte:

1 – vânt de travers, murele la tribord; 2 – vânt (mare) larg, murele la tribord; 3 – volta sub vânt (schimbarea murelor de la tribord la babord); 4 – vânt (mare) larg, murele la babord; 5 – vânt de travers, murele la babord; 6 – vânt strâns (de bulină), murele la babord; 7 – volta în vânt (schimbarea murelor de la babord la tribord); 8 – vânt strâns (de bulină), murele la tribord.

**ALIVEI MC 1.** Spațiu pe puntea principală, sub castelul central, pentru încărcarea de mărfuri ușoare sau cărbuni. 2. Coridor.

**ALIZEE** Vânturi regulate de forță 3–4 în Oc. Atlantic și Pacific, la Sud și Nord de Ecuator, până la paralela 30°. Sub influența mișcărilor de rotație și revoluție a Pământului și a altor factori, la Nord de Ecuator A. bat de la NE la SV, iar la Sud, de la SE la NV. Zona A. se caracterizează printr-o vreme frumoasă cu precipitații reduse. În Oceanul Indian și în alte regiuni de pe glob aceste vânturi au un caracter periodic și se numesc „musoni”.

**ALKAID** Steaua nautică η Ursae Majori (Carul Mare), mărimea 1,9; în arabă „Conducătorul fiicelor sicriului”; *sin.* Benetnaș.

**ALLARD, formula lui** ~ Formulă cu ajutorul căreia se calculează bătaia luminoasă ( $P$ ) a farurilor.

$$E_s = \frac{TP}{\rho^2} \text{ sau } E_s = I \frac{e^{-\sigma}}{\rho^2} \text{ în care } E_s \text{ este pragul de}$$

percepție al ochiului navigatorului;  $I$  – intensitatea luminoasă a sursei;  $T$  – coeficient, numit inițial coeficient de transparență pe unitatea de distanță, iar ulterior coeficient de transmisie atmosferică pe

unitatea de distanță;  $\sigma$  – coeficient de densitate optică pe unitatea de distanță legat de  $T$  prin relația  $\sigma = -1g T$ ;  $P$  – bătaia luminoasă a farului;  $e$  – baza logaritmilor neperieni.

**ALMANAH NAUTIC** Publicație anuală care, pe lângă pozițiile aparente ale astrilor folosiți în navigație, cuprinde și alte date astronomice necesare efectuării calculelor nautice (cuprinse în așa-numitele **Efemeride**) și numeroase alte informații de interes pentru navigatori.

**ALMICANTARAT (ALMUCANTARAT)** *sin.* paralel de înălțime.

**ALNICO** Oțel aliat cu aluminiu, nichel și cobalt, cu foarte bune proprietăți magnetice, folosit la fabricarea acelor magnetice și a magneților de compensare.

**ALNILAM** Steaua nautică ε Orionis (Orion), mărimea 3,1; în arabă „Șiragul de perle”.

**ALO BARCA!** *înv.* Somație a santinei de la ancora sau de la scara navei, adresată unei ambarcațiuni care se apropie.

**ALONJĂ MC** Act adițional ce completează cuprinsul unui document (conosament, bilet la ordin etc.)

**ALPAHARD** Steaua nautică α Hydrae (Hidra), mărimea 2,2; în arabă „Steaua singuratică a șarpelui”; *sin.* Cor Hidrae.

**ALPHECCA** Steaua nautică α Corona Borealis (Coroana Boreală), mărimea 2,3; în arabă „Cea slabă” (în coroană).

**ALPHERATZ** Steaua nautică α Andromedae (Andromeda), mărimea 2.1; în arabă „Buricul calului”.

**ALSAR, Vital** (n. 1933) Navigator spaniol care, cu un echipaj de 3 oameni, a traversat cu pluta „La Balsa” Oc. Pacific parcurgând 10 000 Mm în 160 de zile între Ecuador și Australia. Pluta, alcătuită din bușteni de balsa, avea dimensiunile 11×4,5 m și pentru propulsie folosea un catarg cu două vele (mare și randă).

**ALTAIR** Steaua nautică α Aquilae (Vulturul), mărimea 0,9; în arabă „Vulturul”.

**ALTERNANȚĂ** Faza de lumină a unui far cu lumină alternativă.

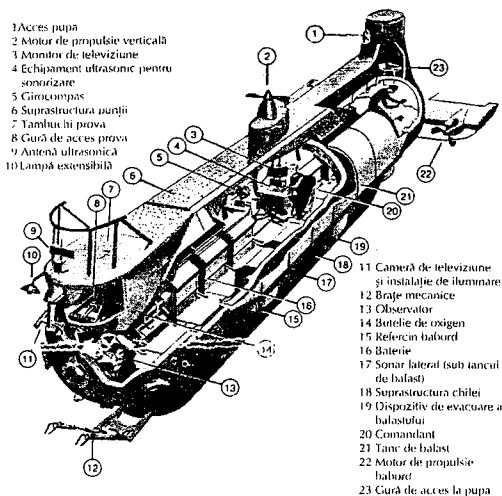
**ALTERNATIVĂ (despre lumină)** Care își schimbă culoarea.

**ALTITUDINE** Distanța măsurată pe verticală între un punct de pe suprafața topografică (suprafața terestră reală) și nivelul mediu al mării.

**ALTOCUMULUS** v. nori.

**ALȚANĂ** *înv.* Parâmă de manevră.

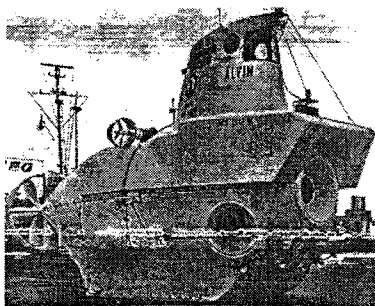
**„ALUMINAUT”** oc. Batiscaf de cercetare (SUA) construit din aluminiu (1965). Se poate scufunda până la 4500 m. Este prevăzut cu două brațe mobile de 3 m lungime cu care poate colecta probe în greutate de cca 300 kg. Caracteristici: L 16,8; viteză de deplasare 3,5 Nd; autonomie 32 ore cu vit. de 2,5 Nd. Echipaj 3 oameni și poate transporta în total 7 persoane. *sin.* submersibil de cercetare.



„Aluminaut“

**ALUNECAREA ELICEI** Diferența între pasul geometric al elicei și distanța de înaintare a acesteia; *sin.* reculul elicei.  
**ALUVIUNE** *hd.* 1. Amestec de particule fine de origine minerală și organică aflate în suspensie în apele unui râu, rezultate din acțiunea de eroziune a solului (mâl, nisip, pietriș). 2. Depozit de roci sedimentare acumulat prin antrenare de apele curgătoare sau de agitația mării, constituind depuneri pe fundul albiilor, la vărsarea râurilor sau la baza unor construcții portuare, necesitând efectuarea dragajului.

„ALVIN“ *Oc.* Batiscaf de cercetări oceanice construit în 1961 (SUA). Dotat cu instalații moderne se poate scufunda până la 2000 m. În 1966 împreună cu batiscaful „Aluminaut“ au căutat și recuperat bomba cu hidrogen pierdută în largul coastelor Spaniei (Palomares). În 1968 a naufragiat (fără victime) dar a fost recuperat și a reintrat în serviciu în 1968. Împreună cu batiscaful francez



„Alvin“

„Arhimede“ a explorat în 1974 fundul Oc. Atlantic la adâncimea de 2000 m pentru studii și prospecțiuni geologice (devierea Europei față de America), surse hidrotermale, zăcăminte minerale ș.a. Caracteristici: depl. 16 t; L 6,90 m; l 2,90 m; vit. de marș 2,5 Nd; autonomia 8 ore la vit. 1,6 Nd.

**AMALFI, codul de la ~ ist.** Culegere de legi maritime „Tabula Amalphitana“ codificate în sec. XI la Amalfi (oraș în S Italiei).

**AMARĂ** A fixa obiectele de la bord pentru a nu se deplasa la balans. De ex., tunurile se amarează cu bolțuri de amarare.

„AMARANTH“ *ist.* Navă de linie suedeză cu două punți, construită în 1665. Este prima navă sub pavilion suedez care a întreprins călătoria în Indiile Orientale și prima navă din istoria navigației la bordul căreia s-a inițiat cultivarea plantelor specifice combaterii scorbutului. Caracteristici: L 49,7 m; l 11,34 m; p 4,76 m; avea 63 tunuri și un echipaj de 598 oameni.

**AMARĂ** *inv., sin.* parâmi de legare.

**AMARINARE** 1. Adaptare la viața pe mare. 2. Încadrarea cu personal propriu a unei nave capturate de la inamic.

**AMAZON** (port. Rio Amazonas) Marele fluviu al Americii de Sud. Bazinul hidrografic acoperă zone din Peru, Columbia, Ecuador și Brazilia. Cea mai mare parte a bazinului hidrografic aparține Braziliei. Izvorăște din Anzii Peruvieni la 100 km de Oc. Pacific, purtând până la portul Iquitos de numirea de Maranon; se varsă în Oc. Atlantic printr-un vast estuar. Bazinul hidrografic (7,2 mil. km<sup>2</sup>) și debitul (150 mii m<sup>3</sup>/s) sunt cele mai mari din lume. Ca lungime 5500 km (6,4 mii km cu Maranon) fl. este al treilea din lume după Nil și Mississippi. Principalul curs al A. se află între Ecuador și 5° lat. S. A are o lățime de 1,5 km pe cursul superior; 5 km pe cursul mijlociu; 15–20 km pe cursul inferior și de la 80 la 100 km în zona de vărsare. Lunca fl. are o lățime între 30 și 100 km. Adâncimile fl. pe cursul mijlociu 70 m; la portul Obidus 135 m; la vărsare 25–45 m. Pe tot cursul său fl. formează numeroase lacuri și insule. A. are cca 500 de afluenți din care unii sunt râuri mari atingând 1500 km lungime. Pr. afluenți: dr. – Ucayali, Purus, Madeira, Tapajos, Xingú; stg. – Isa, Putumayo, Japurá, Rio Negro. La vărsarea în Oc. Atlantic fl. formează mai multe insule și brațe. Cel mai important braț Para are 30–60 km lățime și este principala intrare pentru navele care urcă în amonte. Împreună cu afluenții navigabili A. constituie cel mai întins sistem de navigație pe apele interioare cu o lungime totală de 25 mii km. A. este navigabil pentru navele de mare tonaj până la portul Manaus (1900 km), iar pentru navele cu tonaj mediu, până la portul Iquitos (4300 km). La marea înaltă curentul pătrunde pe A. în amonte până la cca 1000 km sub forma unui val înalt de 4,5 m numit *porroca*. Zona Fl. A. este extrem de bogată în floră și faună, exploatate încă într-o mică măsură. Pr. porturi: Iquitos, Manaus, Obidus, Santaren, la vărsare Belen (Para); *ist.* Estuarul A. a fost descoperit în 1500 de spaniolul Vicente Yanez Pinzon. Prima călătorie pe Fl. A. a fost realizată de la Cordilieri la Oc. Atlantic în 1541 de spaniolul Francesco de Orellana.

**AMBALAREA ELICEI** Creșterea bruscă a numărului de rotații ale elicei în cazul unui tangaj puternic care provoacă ieșirea parțială sau totală a elicei din apă și rotirea acesteia în mediu neomogen. În astfel de situații se produc trepidații ale corpului navei, deformarea și chiar ruperea arborelui port-elice.

**AMBARCĂ 1.** A lua la bord oameni, materiale sau tehnică de luptă. **2.** A lua apă la bord din cauza mării rele, ca în expr. „nava ambarcă cu prova/la prova”, „nava ambarcă cu bordul”.

**AMBARCADER** v. debarcader.

**AMBARCARE 1.** Acțiunea de a ambarca. **2.** Indemnizație primită de personalul ambarcat. **3.** Perioada de timp în care o persoană face parte din echipajul unei nave.

**AMBARCAȚIUNE** Mijloc plutitor de dimensiuni mici, de regulă, nepuntat, propulsat cu rame, cu vele sau cu motor (barcă, iolă, șalupă etc.). Este folosit pentru transporturi de călători și mărfuri, pentru salvare, pescuit, ridicări hidrografice, lucrări portuare, sport etc., precum și în scopuri militare.

**AMBARCAȚIUNE (NAVĂ) DIN PAPIRUS** *ist.* Mijloc plutitor, fluvial sau chiar maritim, pe care vechii egipteni îl realizau din tulpini de papirus și care se deplasa cu rame și/sau vele. Cu o asemenea navă, numită Ra-2, renumitul navigator și explorator norvegian Thor HEYERDAHL a traversat Oc. Atlantic în anul 1970. El și-a construit nava pe baza unor ilustrații și informații păstrate din epoca faraonică.

**AMBARCAȚIUNE FĂRĂ DEPLASAMENT** Ambarcațiune de tipul celor cu pernă de aer sau aripi portante care, atunci când navigă pe pernă sau pe aripi, nu dislocuiește apă, neavând, prin urmare, deplasament.

**AMBARCAȚIUNE PE PERNĂ DE AER** Șalupă ce se deplasează pe principiul „pernei de aer”. Se folosește pentru cercetare, poștă, transport răniți etc. în zona apelor cu funduri mici sau mlăștinoase.

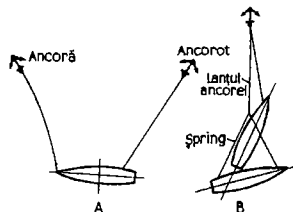
**AMBARCAȚIUNE SOLARĂ** Ambarcațiune special construită pentru navigația de agrement folosind pentru deplasare energia solară.

**AMBARDĂ** (*despre navă*) A oscila în jurul axului vertical din cauza efectului vântului, curentului, mării sau a unei greșeli a timonierului; *sin. fl.* a lua mascadă (*a nu se confunda cu abatere*).

**AMBARDEE** Abatere involuntară de la drum a navei, din cauza unei erori a timonierului, vântului, mării etc.; *sin., fl.* mascadă.

**AMBOLET** *înv., sin.* nisipar (*denumire folosită în prima jumătate a secolului XIX*).

**AMBOSARE 1.** Manevră prin care o navă ancorată se menține la un cap dat, împotriva acțiunii vântului sau a curentului apei. Se poate executa cu spring, pe lanțul ancorei sau utilizând unul ori mai multe ancore date



Ambosare:

A – cu un ancorot; B – cu spring.

din pupa. A. se folosește pentru a aerisi nava, a ridica sau a lăsa o barcă la apă ori pentru a aduce tunurile în poziție de tragere cât mai favorabilă. **2. fl.** Legarea unei remorci suplimentare (sârmă de ambosare) pentru a ușura rondoul unui convoi.

**AMBRAZURĂ mil. 1.** Deschizătură în turelă sau în scutul tunului prin care trece jeava (*a nu se confunda cu sabordul*). **2. mil.** Deschizătură prin care se execută observarea din blocausul navelor cuirasate.

**AMBRĂ** Secreție biliară a cașaloșilor. Se întâlnește în stare de plutire pe ocean, în formă de masă neregulată și de culoare cenușiu-închisă, având o greutate de până la câteva kilograme și se întrebuințează în parfumerie.

**AMENINȚĂTOR** (*despre timp*) Care reprezintă semne de înrăutățire: formare de nori, intensificarea vântului, întunecare etc.

**AMENAJĂRI MC 1.** Totalitatea compartimentelor de la bordul navei destinate cazării, deservirii și recreerii echipajului și pasagerilor: cabine, săli de mese, saloane, grupuri sanitare etc. Normele de spațiu destinate unui membru de echipaj sau pasager se stabilesc prin regulile Registrului Naval. **2. A.** pe navă pentru transportul animalelor: adăposturi acoperite, stănoage, podele, iesle etc. amenajate în magazinele navei sau pe punte. **3. A.** pentru transportul cerealelor în vrac: pereți despărțitori, puțuri, faguri etc. având rolul să împiedice deplasarea încărcăturii în timpul balansului navei.

**AMENAJĂRILE DANEI** Ansamblul instalațiilor și dispozitivelor care permit manevra, acostarea și staționarea navei la cheu. Din această categorie fac parte: babale, trancheji, inele de cheu, prize de curent electric, guri de apă etc.

„**AMERICA**”, **cupă.** Cupă instituită în anul 1851 de yacht-clubul englez la regata din jurul insulei Wight, când a fost câștigată de iahtul „America”.

**AMERICAN** Manevră care leagă două bigi, lucrând în telefon; *sin.* palanc de distanțare.

„**AMERIGO VESPUCCI**” Navă-școală italiană cu vele și motor, cu trei arbori și greement pătrat, destinată pregătirii studenților de la Academia Navală din Livorno. Construită (1931) după modelul unei fregate din sec. al XIX-lea și modernizată de mai multe ori. Este una din cele mai frumoase nave mari cu vele. În lungile ei călătorii a venit de mai multe ori și la Constanța (1971, 1984, 1996) „pe urmele lui Ovidiu”. Depl. 4100 t; dim. 82 × 15,5 × 7,3 m. Înălțimea arborelui mare deasupra liniei de plutire 54 m; 23 vele (în plus câteva suplimentare la nevoie) cu o suprafață totală de 3000 m<sup>2</sup>; echipaj cca 200 de oameni personal permanent, plus 150 de studenți în marșurile de instrucție. v. Vespucci Amerigo.



„Amerigo Vespucci”

**AMERIZARE** (*despre aeronave*) Coborâre a unui aparat de zbor (hidroavion, navă cosmică etc.) pe suprafața mării.

**AMFIBIE, Operațiune** – Acțiune de luptă constând în debarcarea unui desant maritim, indiferent de amploarea acestuia, pe litoralul inamic. Folosită frecvent în cel de al doilea RM. Se execută de către

forțele amfibii din care fac parte unități (MU) terestre, navale și aeriene, a căror componență este determinată de amploarea operației. Scopul operației este ocuparea unei zone de pe litoralul inamic necesară continuării acțiunilor de luptă în adâncimea teritoriului sau de a împiedica folosirea acesteia de către inamic, instalarea unei baze navale sau aeriene, sau de a realiza o incursiune pentru distrugerea ori avarierea unor obiective importante de pe litoralul inamic. Cuprinde următoarele etape: planificarea operației și antrenamentul trupelor de desant; ambarcarea trupelor de desant cu armamentul din dotare; traversada pe mare a forțelor amfibii; debarcarea trupelor de desant pe litoralul inamic în zonele stabilite și sprijinirea acestora pe timpul acțiunii; retragerea forțelor în caz de eșec.

**AMFIBII, forțe** – Denumire dată în general: **1.** navelor destinate să traverseze pe mare un desant maritim și să asigure debarcarea acestuia pe litoralul inamic; **2.** forțelor operative destinate executării operației de desant și care aparțin unei flote.

**AMFIBIU 1.** Viețuitoare care poate trăi atât pe apă, cât și pe uscat. **2.** Mijloc de transport oameni și echipament, de regulă militar, care poate fi folosit ca vehicul pe roți sau șenile pe uscat cât și ca ambarcațiune pe apă. Vehiculele pe pernă de aer nu sunt considerate mijloace amfibii.

**AMFIPED** Ambarcațiune amfibie, ușoară construită din placaj fixat pe șipci de lemn și propulsată prin pedale care acționează roțile (pe uscat) și zbuturi (pe apă).

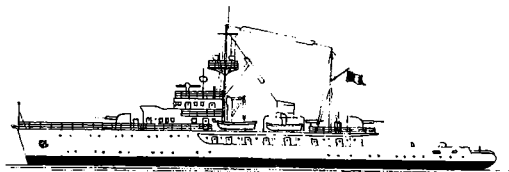
**AMFIDROMIC** v. maree.

**AMFITRITE** (în mitologia greacă) Zeița mării, soția zeului Poseidon și una din cele cincizeci (sau o sută) de fiice ale lui Nereus și Doris (fiica lui Oceanus) numite Nereide.

**AMIRAL mil.** Grad în ierarhia navală care corespunde gradului de general în armata de uscat. Provine din limba arabă: „el amir al bahar” stăpânul mării. A intrat în uz cu semnificația actuală în sec. XVI, când o flotă era împărțită în trei escadre – centru, avangardă, ariergardă – comandate de amiral, de viceamiral și, respectiv, de contraamiral. În unele țări există și gradul de Am. al flotei sau Am. de flotă, echivalent cu gradul de mareșal. Am. au ca marcă de comandament un pavilion pătrat.

**„AMIRAL MURGESCU”** *ist.* Primul puiitor de mine construit în România la SN Galați (1939–1941) cu material asigurat de uzinele metalurgice Reșița. A primit numele viceamiralului Ion Murgescu și a fost încadrat în grupul de nave minere (nave civile amenajate ca puitoare de mine) al Forței Navale Maritime. Caracteristici: depl. 838 t; mot. Diesel 1800 CP; vit. 16 Nd; dim. 76,9 × 9,1 × 2,5 m. Artilerie: II × 102 mm naval și AA; IV × 27 mm; II × 20 mm; II mitr. 13,2 mm; două aruncătoare de grenade Asm; mine 135. În al doilea RM (1941–1944) împreună cu alte nave ale FNM a participat la instalarea a 31 de baraje de mine contra navelor de suprafață și submarinelor în apropierea coastei de NV a M. Negre

între Odessa și Crimeea provocând pierderi de nave părții sovietice. A participat la numeroase escortări de convoaie de aprovizionare a frontului terestru ce opera de-a lungul litoralului și la operația de evacuare a Crimeii (1943–1944), fiind ultima navă de luptă care s-a retras de la Chersones având la bord 1000 de militari români și germani. Pentru execuția exemplară a misiunilor de luptă nava a fost citată de 11 ori prin Ordine de Zi pe Marina Militară, de 5 ori pe armată, iar pavilionul navei a fost decorat cu ordinea de



„Amiral Murgescu”

război „Coroana României” și „Steaua României”. La 5 sept. 1944 nava „A.M.” a fost predată marinei sovietice unde a primit numele de „Amur” nefiind retrocedată așa cum s-a procedat cu alte nave „A.M.” a fost cea dintâi navă militară modernă construită în țară la nivelul corespunzător al tehnicii mondiale, prefigurând remarcabile realizări ulterioare de pe șantierele navale ale României după al doilea RM. În 1988 nava a fost scoasă din evidența flotei sovietice și dezmembrată.

**AMIRALITATE mil.** **1.** În Anglia, cea mai înaltă autoritate a marinei militare. **2.** În Franța, tribunalul militar maritim. **3.** În Rusia, locul cu amenajările destinate construcției și reparației navelor militare. **4.** Cea mai înaltă autoritate a marinei. **5.** Autoritate care editează hărți marine, chiar dacă marina respectivă nu are A. (1).

**AMIRALITĂȚII, Ins.** ~ (Admiralty Islands) Grup de insule vulcanice și coraligene în Oc. Pacific (Melanezia) situat la NE de Ins. Noua Guinee. Terit. sub tutela Uniunii Australiene. Are în componere principală Ins. Manus (1554 km<sup>2</sup>) și 23 de insule mici reprezentând recife de corali și atoli. Supr. totală 2700 km<sup>2</sup>. Alt. max. 900 m (Ins. Manus), cca 18 mii loc. Cocotieri. Pescuit. Pe Ins. Manus sunt golfuri favorabile bazării navelor. Ins. au fost descoperite în 1767 de navigatorul englez Philip Carteret.

**AMIRANTE, Ins.** ~ Grup de 150 de ins. coraligene în Oc. Indian la NNE de Ins. Madagascar. Posesiune britanică. Supr. 83 km<sup>2</sup>. Plantații de cocos, pescuit. Descoperite în 1502 de portughezi, aceștia i-au dat denumirea de Ilhas de Almirante (Ins. Amiralului) în cinstea lui Vasco de Gama.

**AMONTE fl.** Poziția unui punct de pe un curs de apă sau de pe mal, mai aproape de izvor în raport cu un alt punct de pe același curs de apă.

**AMORSĂ** A iniția aprinderea unui exploziv sau funcționarea unui aparat.

**AMORTIZOR DE RULIU** Dispozitiv montat în bordurile navei și destinat reducerii unghiului de ruluu. A.d.R. poate fi pasiv, sub formă de chile de ruluu, sau activ, cu



sistem giroscopic ori inerțial. Se utilizează pe navele mari de pasageri și pe unele nave militare; v. și stabilizator.

**AMPLITUDINE 1.** Unghi la centrul Pământului sau arcul de orizont corespunzător, cuprins între punctele Est/Vest și punctele Răsărit/Apus ale unui astru. Se notează cu  $E/W^{\circ}N$  sau  $E/W^{\circ} S$ . A. servește la controlul deviației la apusul și răsăritul Soarelui și Lunii. **2.** Distanța verticală dintre nivelul mării înalte și nivelul mării joase următoare (*a nu se confunda cu înălțimea mării*).

**AMPLITUDINEA ASTRULUI** *astr.* Arcul de orizont cuprins între punctul cardinal Est sau Vest și punctul de pe orizont unde astrul răsare, respectiv apune. Poate lua valori de la  $0^{\circ}$  la  $90^{\circ}$  în funcție de declinația astrului și latitudinea observatorului. Este complementul unghiului la zenit cuadrantal, fiind folosită la controlul deviației.

**AMPLITUDINEA VALULUI** v. val.

**AMSTERDAM** Port important, maritim și fluvial în Olanda (al doilea după Rotterdam), legat de M. Nordului prin două canale (Noordhollandsch kanaal și Noordsee kanaal) iar de Fl. Rin prin Amsterdam - Rijn kanaal. Lungimea frontului de cheuri peste 46 km, cu adâncimi între 8 și 15 m. Important centru economic cu întreprinderi de prelucrarea petrolului, construcții navale și aviatice, industrie alimentară ș.a. Bazine separate pentru petroliere, nave portcontainer, Ro-Ro și cargouri. Traficul anual de mărfuri depășește 27,6 mil. t. Portul este și locul de bazare a flotei militare olandeze și punct de aprovizionare pentru navele forțelor maritime NATO.

**AMUNDSEN.** Mare situată în extremitatea sudică a Oc. Pacific la țărmurile Antarctidei, între  $100^{\circ}$  și  $115^{\circ}$  lat. V; ad. 1000 m; temp. medie anuală a apei sub  $0^{\circ} C$ ; salinitatea cca 33,5%. Acoperită de ghețari tot timpul anului. Partea de N a mării a fost pentru prima dată explorată în 1774 de navigatorul englez James Cook.

**AMUNDSEN, Roald** (1872–1928) Navigator și explorator norvegian cunoscut în întreaga lume pentru expedițiile sale remarcabile în regiunile polare. În 1897–1899 este ofițer cu navigația pe nava „Belgica” în expediția condusă de Adrien Guerlache în Antarctica, la care a participat și biologul român acad. Emil Racoviță. A fost primul navigator care în 1903–1906 a reușit să străbată la bordul navei Gjøa Pasajul de Nord-Vest (din Ins. Groenlanda, prin N Canadei, la Alaska). În 1909 s-a pregătit să atingă cu nava „Fram” Polul Nord, dar aflând că americanul Robert Peary ajunsese acolo, și-a schimbat intenția și s-a îndreptat cu nava spre Antarctica fiind primul care a străbătut Continentul de gheață iar la 14 dec. 1911 a atins Polul Sud. În 1926 a realizat primul zbor peste Polul Nord cu dirijabilul „Norge” (Norvegia) la care a ajuns la 12 mai. În 1928 a dispărut de avionul în regiunea Polului Nord în încercarea de a căuta și salva echipajul dirijabilului „Italia” sub comanda lui Umberto Nobile care se prăbușise în zona ghețurilor polare. A descris în multe cărți călătoriile sale.

**AMUR** (*chin.* Heilongiang - Fl. Dragonului negru) Fl. în Extremul Orient format din unirea râurilor Șilka (izv. din M-ții Iablonovâi), Argun și Kerulen (izv. din M-ții Hinganul Mare). Se varsă în Oc. Pacific prin limanul A.

și M. Ohotsk. Lung. 2846 km (4510 km cu R. Silka și Onon). Supr. bazinului hidrografic 1843 mii km<sup>2</sup> (se împarte între Rusia, China și Mongolia). Cursul mijlociu (până la or. Habarovsk) formează granița dintre Rusia și China. Această porțiune primește afluenții: stg. – Zea și Burea; dr. – Sungari și Ussuri. De la Habarovsk începe cursul inferior unde se desparte pe mai multe brațe formând numeroase lacuri. Pe această porțiune primește afluenți mici și numai aproape de vărsare primește puternicul afluent Amgun. Datorită precipitațiilor abundente din lunile de vară și toamnă variația de niveluri ale apei atinge 10–15 m pe cursul mijlociu și 6–7 m pe cel inferior. La vărsare nivelul apei este influențat de marea cu ampl. de 1,5–2,5 m. Îngheață pe cursul inferior la sfârșitul lunii nov., iar pe cel superior la începutul lunii nov. Se eliberează de ghețuri în lunile apr.–mai. Este navigabil aproape pe toată lungimea sa. Pr. porturi: Pokrovka, Blagovescensk, Leninsk, Habarovsk, Komsomolsk na Amure. Bogat în pescuit. *ist.* Primele explorări pe fluviu au fost făcute de ruși începând din 1644.

„**AMURGUL**” *ist.* Remorcher fluvial (ex T - 658) cu corp și punte de fier și două elice, construit la Taranto (1909) și modernizat la Galați (1937). Depl. 400 t; dim. 39,6 x 8,05 x 1,3 m; mașini cu abur de 450 CP; vit. 20,6 Nd. A aparținut Societății Române Dunărene (SRD). Rechizionat în 1941 de Marina Militară, a fost amenajat pentru dragajul minelor, inclusiv magnetice. Armament: 1 x 20 mm, 11 mitr. 13,2 mm. A fost folosit la dragajul de control și distrugere în zonele Dunărea de Jos și Călărași-Giurgiu. Din sept. 1944 a făcut parte dintr-o flotilă sovietică, îndeplinind misiuni de dragaj în zonele Calafat-Vidin și T. Severin-Baziaș. La 19 oct. 1944 în timp ce draga în zona km 1094 pe Dunăre (Kostolaț-Serbia) s-a scufundat la explozia aproape simultană a 2 mine magnetice, cu pierderea din echipaj a 12 marinari militari și civili. Între 29 sept. și 19 oct. 1944 nava a distrus 7 mine magnetice.

**AN** *astr.* Interval de timp în care Pământul execută o mișcare de revoluție în jurul soarelui. **A. anomalistic**, interval de timp între două treceri succesive ale Pământului la periheliu și afeliu; este mai lung cu  $4^m$  și  $44^s$  decât A. sideral. **A. bisect.** an creat convențional având 366 zile în scopul anihilării diferenței de 0,25 zile ce există între A. tropic și **A. civil**. Se obține adăugând din 4 în 4 ani o zi la luna februarie care va avea astfel 29 zile cu excepția anilor care se termină cu sute întregi multiple de 4. **A. calendaristic** (civil, comun), intervalul de timp de la 1 ianuarie la 31 dec.; are 365 zile iar în anii bisecți 366 zile. **A. lumină**, unitate de măsură exprimând distanța de la Pământ la un astru, egală cu 9460 miliarde km (drumul parcurs cu viteza de 300 000 km/h într-un an tropical). **A. platonice**, interval de timp în care axa terestră execută o rotație completă în jurul polilor elipticei datorită mișcării de precesie, egal cu aprox. 26 000 ani tropici. **A. sideral**, interval de timp în care Pământul execută o revoluție în jurul Soarelui, fiind socotit 365 zile, 6 ore, 49 min. și 40

sec. **A. solar**, intervalul de timp în care Pământul în mișcarea sa revine în același punct caracteristic al orbitei sale (la punctul vernal corespunde A tropic; la periheliu corespunde A anomalistic). **A. tropic**, intervalul de timp între două treceri consecutive ale Soarelui prin punctul vernal (punctul în care ecliptica intersectează planul ecuatorului ceresc la echinocțiul de primăvară), are 365 zile, 5 ore, 48 min. și 46 sec. fiind cu 20 min. și 24 sec. mai mic decât anul sideral. A. tropic stă la baza calendarului.

**AN HIDROLOGIC** *hd.* Perioada de timp în care are loc un circuit aproximativ închis al apei. Începutul anului hidrologic coincide de obicei cu debitele minime de la sfârșitul verii când rezervele de apă din bazinul hidrografic sunt minime. În această perioadă se poate studia complet regimul unui curs de apă. În țara noastră anul hidrologic începe la 1 octombrie.

**ANĂ pesc.** 1. Saulă lungă și rezistentă de care se leagă petelele la capătul cărora sunt prinse cârligele prionului de pescuit. 2. Saulă ce formează latura superioară a plaselor de pescuit, pe care se înșiră rondoale de plută pentru a le menține în poziție verticală. „**ANA**” *ist.* Șalupă canonică din flota militară a Moldovei care a luat ființă conform prevederilor Regulamentului Organic. Împreună cu șalupele „Moldavia” și „Natalia” a înlocuit caicele folosite inițial pentru îndeplinirea serviciului de pază pe Dunăre între Gura Siretului și Gura Prutului. Construită la Galați, a intrat în serviciu în anul 1851 fiind înarmată cu un tun de calibru 75 mm. În timpul războiului Crimeii (1853–1856) a fost închiriată de trupele rusești și folosită în acțiuni militare pe fluviu. Înapoiată după război cu un grad mare de uzură a fost scoasă din serviciu.

**ANADÂR** Golf în partea de NV a M. Bering pe coasta de NE a Rusiei. Lățimea la intrare 400 km, în adâncimea uscatului 278 km. Ad. cca 100 m. În g. se varsă Fl. Anadâr formând un liman și baia cu același nume. Cea mai mare parte a anului este acoperit cu ghețari plutitori cu excepția lunilor aug.–sept. Marea semidiurnă neregulată cu ampl. de 3 m. Pe țărmul g. se află portul maritim Anadâr.

**ANAFOR** *fl.* Vârtej care ia naștere în momentul întâlnirii fileurilor de apă cu un obstacol. La malul drept, A. se rotește în sensul acelor unui ceasornic iar la malul stâng, în sens invers; *sin.* ciovrântie, otmet.

**ANCONA** Oraș-port și BMM în Italia centrală la M. Adriatică. Cca 120 mii loc. Lung. frontului de cheuri 3,5 km, cu ad. până la 10 m. Loc de acostare în radă pentru petroliere cu o capacitate de 300 mii t. Import: petrol, cărbuni, cereale, prod. chimice, mărfuri generale; export: asfalt, sulf, ciment, cauciuc sintetic, îngrășăminte. Șantierul naval de construcții și reparații asigură construcția navelor comerciale cu capacitate de 100 mii tdw și nave militare, inclusiv Ds. BMM deservește forțele navale ușoare: dragoare, puitoare de mine ș. a. *ist.* În A. se află arcul de triumf din marmură al Împăratului Traian.

**ANCHETA PAVILIONULUI** *DM* Cercetarea de către o navă de război a documentelor unei nave comerciale pentru a constata dacă aceasta are dreptul la pavilionul pe care îl poartă.

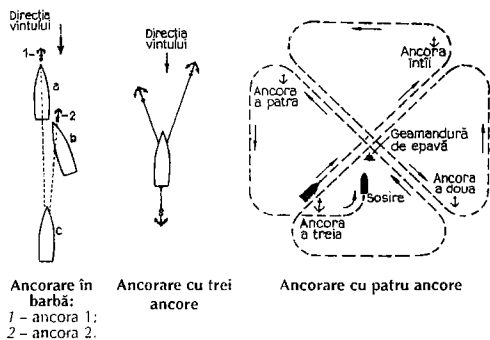
**ANCHIRĂ** *inv.* v. ancoră.

**ANCLAMF** v. aclamf.

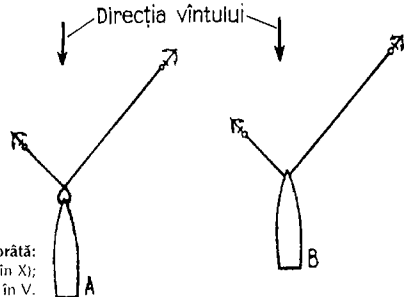
**ANCORĂ** 1. A fundarisi ancora. 2. *arg.* A se stabili într-un oraș, într-un port etc.

**ANCORAJ** 1. Loc favorabil ancorării, care trebuie să aibă un fund de bună ținută și să ofere adăpost contra valurilor și vânturilor; *sin., fl.* loc de A. 2. Porțiune dintr-o radă, baie etc., în care ancorează o singură navă. 3. Rezultatul unei manevre de ancorare. 4. Ansamblul ancoră fundarisită, lanț sau cablu, binte etc., ca în expr.: „A îmbunătăți A.”, „ținuta A.” etc. **A. de carantină** A. balizat cu geamanduri galbene unde nava așteaptă vizita organelor sanitare sau face carantină. **A. interzis** Zonă de mare sau de fluviu, în care ancorarea nu este permisă, ca urmare a existenței pe fund a unor instalații: cabluri submarine, conducte etc. Zonele de A.I. pe fluvii sunt marcate printr-un panou cu o ancoră cu diamantul în sus, în timp ce zonele de A.I. pe mare sunt semnalate în cărțile pilot și pe hărțile marine.

**ANCORARE** Manevră de oprire și ținere în loc a navei cu una sau ambele ancore. A. constă din fundarisirea ancorii, filarea lanțului, oprirea navei și boțarea lanțului. În momentul A. nava are întotdeauna o anumită viteză (gang) înainte sau înapoi, deoarece, în caz contrar, lanțul ar cădea peste ancoră și ar încurca-o, sfârșind prin a o smulge și a o face să are. În mod curent



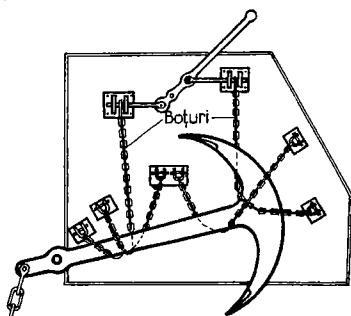
pentru A. se utilizează o singură ancoră. **A. cu șpring** v. ambosare. **A. în barbă** A. cu două ancore ale căror lanțuri formează între ele un unghi mai mic de 60°. Prin utilizarea A.î.B. lanțurile se pot încurca dacă vântul sare; v. și afurcare. **A. în labă de găscă** A. cu două



**Ancorare zăvorâtă:**  
A – în cruce (în X);  
B – în V.

ancore de post și cu ancora de curent; *sin.* A. cu trei ancore. **A. cu patru ancore** A. unei nave de salvare deasupra unei epave. Se utilizează de obicei ancore de trei ori mai grele decât ancorele de post ale navei de salvare. Fiecare ancoră este legată de un cablu compus din 25 m lanț și 30 m sârmă. **A. cu trei ancure** v. A. în labă de găscă. **A. zăvorâtă** A. cu două ancure, din care una cu un lanț (zăvor) mai scurt, destinată reducerii mișcărilor violente de evitare ale navei. Lanțurile se dau în cruce (în „X”), dacă nările sunt suficient de îndepărtate; în caz contrar, ele se dau în „V”. A.z. se practică dacă nava trebuie să suporte un ciclon la ancoră.

**ANCORATOR** Platformă ușor înclinată pe care se pun la post ancorele tip amiralitate și se asigură cu boțuri de lanț. Pentru fundarisire se eliberează boțurile cu ajutorul unei manete.



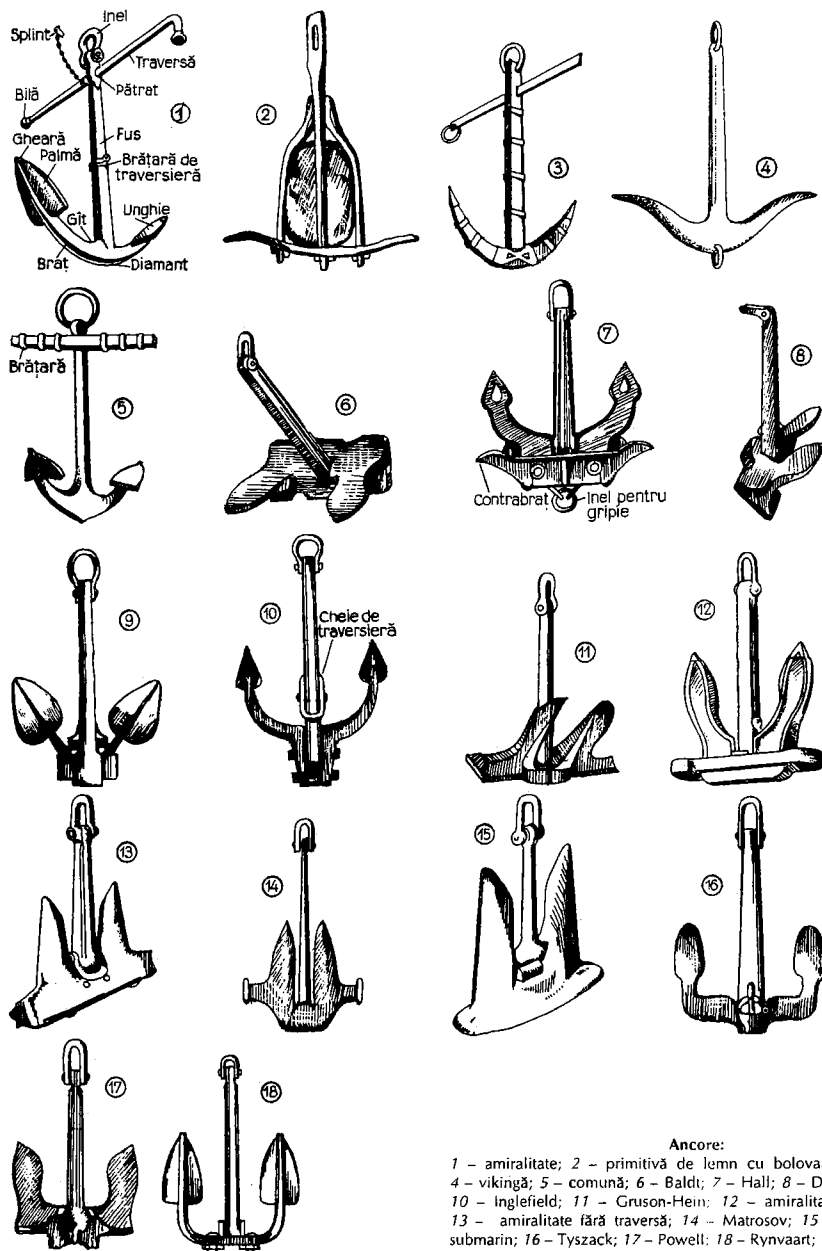
Ancorator

**ANCORĂ** Dispozitiv de diferite forme și dimensiuni, de regulă din oțel, care, mușcând fundul apei sau îngropându-se în el, realizează un „pripón” de care nava sau un alt corp plutitor se leagă cu ajutorul unui lanț sau cablu, pentru a nu deriva sub acțiunea vântului sau curenților. Dacă nu sunt luate alte măsuri (*afurcare, ambosare*), obiectul plutitor se poate roti de 360° în jurul ancorei sale, fără însă a părăsi *ancorașul*. În trecut, au circulat și denumirile *anchiră, anghiră* (de origine greacă), alături de formele populare *mâță* și *urs*. După caracteristicile constructive, A. se împart în: A. cu brațe fixe; A. cu brațe articulate; A. speciale. A. cu brațe fixe: **A. amiralitate** sau **A. amiralității** se compune din fus, din a cărui extremitate inferioară – diamantul – se desfac brațele terminate cu palme, la care fața superioară, unghia, are urechi laterale și vârfuri ce poartă denumirea de gheare. Partea din interiorul locului de desfacere a fiecărui braț se numește gât. La partea opusă diamantului, fusul are un orificiu pătrat, denumit pătratul A., prin care trece o traversă (la navele de pe fluviul Dunărea se numește și cep), cu un capăt încovoiat și terminat, la ambele capete, cu două sfere (din care una este demontabilă) denumite bile, mere sau nuci. Un opritor sau un guler fixează traversa pe fus, fiind asigurată cu o pană prinsă cu un lanțșor. Deasupra pătratului se află un orificiu prin care trece inelul, de care se prinde lanțul A. cu o cheie de A. sau cablul cu un nod de A. ori un nod de ancorot. Pe fus există uneori o brățară de traversieră pe care se află inelul de traversieră cu care se traversează A. Unghiul dintre fus

și braț se numește unghi de mușcare, iar distanța dintre gheare poartă denumirea de deschidere. A. amiralității este folosită astăzi numai pe navele cu vele sau ca ancorot pe navele mari. **A. comună**, mai veche decât A. amiralitate, are o traversă din lemn fixată cu brățări metalice. Poate fi întâlnită uneori pe micile veliere de cabotaj. La fundarisire (A. nu „se aruncă”), A. cade cu brațele pe fundul apei, dar din cauza tracțiunii lanțului și a traversei ea se răsucește și mușcă din acesta cu unul din brațe. A. cu brațe articulate au la diamant un ax pe care acestea pot oscila. Tipul de A. cel mai frecvent folosit este **A. Hall**, dar există și alte tipuri brevetate, cele mai multe dintre ele neavând traverse. A. se târăște pe fund până când întâlnește cel mai mic obstacol în care se înfige. A. speciale: **A-bloc** Bloc de beton sau de fontă servind la ancorarea geamandurilor; **A.-călote** Bloc de fontă cu gheare la partea inferioară servind uneori la ancorarea geamandurilor; **A.-ciupercă** A. ce servește la ancorarea navelor-far sau a geamandurilor; **A. cu patru brațe** A. folosită pe fluviu, având la diamant o cheie pentru lanțul-călăuză; v. și cap de șarpe; **A. cu un singur braț** A. ce servește la ancorarea geamandurilor; **A. Eells** A. folosită la lucrările de salvare; **A.-grapă fl.** A. de forma unui triunghi isoscel alcătuit din bare de oțel de care se prind gheare verticale. Este ținută la un cap de șarpe și are două lanțuri groase; poate fi folosită și la adâncirea albiei prin grăpare; **A. Langston** A. de forma unei ciuperci, care se îngroapă cu ajutorul unui jet de apă. **A. Northill** A. instalată pe iahturi și pe hidroavioane; **A.-plug** A. utilizată de navele mici; **A.-șurub** A. folosită numai la geamanduri; **A. Tombstone** A. cu un singur braț (brevetată); **A. Trigrip** A. ce se instalează pe iahturi. După utilizare, A. se clasifică astfel: **A. de avanti** De regulă, o A. cu patru brațe care se dă în prova unei drăgi pentru a permite înaintarea acesteia; **A. de corp mort** A. cu un braț, A. bloc sau A.-patent (brevetată) folosită pentru ancorarea unei geamanduri sau unui corp mort; **A. de curent** A. cu cablu sau lanț instalată la pupa, cu ajutorul căreia nava poate înlocui pe fluviu sau poate ancora cu prova în aval pe un canal; *sin.* A. pupa; **A. de etravă** La navele militare, A. de post având nara pe etravă; **A. de gruiu.** A. fundarisită sau pusă la post cu o gruiu (de regulă, o A. cu traversă); **A. de împerechere** v. A. împerecheată; **A. de mare înaltă** A. care ține nava la marea înaltă; **A. de mare joasă** A. care ține nava la marea joasă; **A. de papionaj** A. care permite efectuarea papionajului unei drăgi; **A. de portsart** Pe vechile nave cu vele, A. mai mică decât A. de post, care se prindea în portsarturi; **A. de post** A. principală a navei. Există câte o A. de post în fiecare bord: A. babord și A. tribord. Pe vremea navelor cu vele A. tribord era mai grea și purta denumirea de **A. mare**, iar A. babord, denumirea de **A. mică**; **A. de rezervă** A. amarată pe punte sau într-o magazie, fiind folosită în locul unei A. de post în cazul pierderii; **A. de salvare** A. grea (circa 4 000 kg), de regulă, de tip Eells, folosită pentru scoaterea de pe uscat; **A. de speranță** A. treia A. a unei nave, amplasată, de regulă, la tribord, în pupa A. de post (la navele de luptă) sau pe

peretele pupa al teugii (la navele comerciale). Astăzi se utilizează sporadic, fiind înlocuită cu A. de rezervă; **A. de veghe** A. de post fundarisită cu puțin lanț, boțat ușor

A. gardiană, A. în fir, A. în fir de plumb; **A. engleză** *înv., sin. A. împerecheată*; **A. împerecheată** A. asigurată prin ancorarea sa cu un ancorot. folosind o parâmă de împerechere; **A. în galeră** A. având un braț legat cu o parâmă care trece printr-o macara de la bompres, iar de acolo, pe punte. În acest mod A. poate fi fundarisită și



**Ancore:**

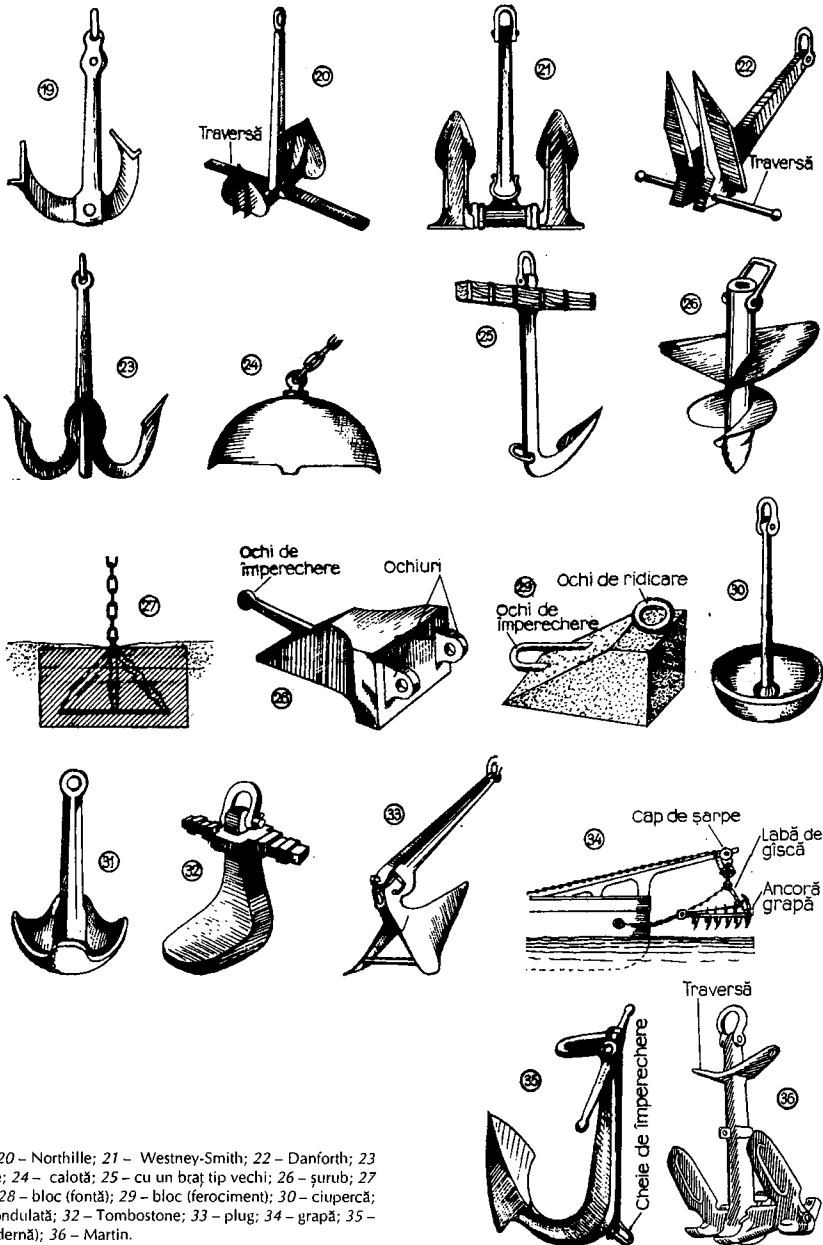
- 1 - amiralitate; 2 - primitivă de lemn cu bolovani; 3 - romană;
- 4 - vikingă; 5 - comună; 6 - Baldt; 7 - Hall; 8 - Dunn; 9 - Marrel;
- 10 - Ingfield; 11 - Gruson-Hein; 12 - amiralitate fără traversă;
- 13 - amiralitate fără traversă; 14 - Matrosov; 15 - amiralitate de submarin; 16 - Tysack; 17 - Powell; 18 - Rynvaart;

cu o saulă. Dacă A. care întinde ară și nava gonește pe A., saula se rupe și lanțul A.d.V. se filează avertizând asupra pericolului; nava rămâne ancorată în barbă; *sin.*

virată ușor. Se folosește la navele cu vele atunci când acestea trebuie să ancoreze și să vireze deseori A.; **A. în fir de plumb** *înv., sin. A. de veghe*; **A. mare** v. A. de

post; **A. mică** v. A. de post. ♦ „**A. angajată**” A. prinsă într-un cablu submarin, într-o parâmă sau într-un lanț de pe fundul apei; v. *fig.* descurcarea ancorelor. „**A. atârnată**”: a) A. filată atât cât să iasă din nară, gata de a fi fundarisită sau afurcată; b) A. suspendată în lanțul său și într-o parâmă, în dreptul etravei, pentru a nu lovi

numai în boțul de capon, înainte de a fi prinsă și cu traversiera; manevra se execută la virarea A. și nu trebuie confundată cu atârnarea A. „**A. care întinde**” A.

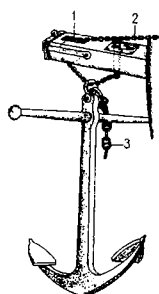


19 – Trotman; 20 – Northille; 21 – Westney-Smith; 22 – Danforth; 23 – cu patru brațe; 24 – calotă; 25 – cu un braț tip vechi; 26 – șurub; 27 – bloc (beton); 28 – bloc (fontă); 29 – bloc (ferociment); 30 – ciupercă; 31 – ciupercă ondulată; 32 – Tombstone; 33 – plug; 34 – grapă; 35 – cu un braț (modernă); 36 – Martin.

cheul la acostare; c) A. ținută numai în boțul de capon, gata de a fi fundarisită. „**A. caponată**” a) A. filată din nară și atârnată la grua de capon sau la babale pentru a permite legarea navei la geamandură; b) A. ținută

al cărei lanț ține efectiv nava. „**A. curată**” *sin.* A. liberă. „**A. încălțată**” *sin.* A. înănmolită. „**A. încurcată**”: a) A. la care lanțul s-a încolăcit în jurul brațelor (A. subbrațată)

sau în jurul traversierii (A. subtraversată); v. fig. descurcarea ancorelor; b) emblema constituită dintr-o A. cu cablul răsucit în jurul fusului și folosită pe pavilioane, steme etc. „În A.” (despre navă) Ancorată; sin. la A. A. liberă A. neangajată și neîncurcată; sin. A. curată. „A. subbrațată” v. A. încurcată. „A. sub picior” A. fundarită cu puțin lanț pentru a ajuta o manevră. „A. subtraversată” v. A. încurcată. „A. traversată” a) A. așezată orizontal, fiind prinsă simultan în cârligul de capon și cel de traversieră; manevra se execută pentru așezarea pe ancorator; b) A. așezată orizontal, fiind prinsă cu cârligul de traversieră în brățara de traversieră (la navele cu grui de A.); v. fig. grui de A. Formule de raport: „A. apic!” Formulă prin care se anunță că lanțul ancorei este vertical. „A. întinde înainte (la travers etc.)”. Formulă prin care se indică direcția lanțului A.; se mai spune și „lanțul întinde”. „A. la pic!” sin. A. apic. „A. la post!” Formulă prin care se anunță că A. este intrată în nară sau boțată pe ancorator; în cazul



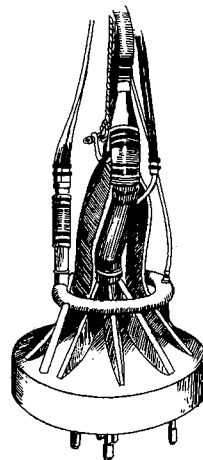
Ancoră atârnată:  
1 - grui de capon;  
2 - boț de capon;  
3 - lanțul ancorei.

completează cu o saulă de tras la bord și cu un sac pentru filarea uleiului, care calmează valurile. 2. Dispozitiv improvizat din școndri și o velă lestată la partea inferioară, care poate fi folosit și la nave mici; sin. ancoră de derivă, ancoră de mare, ancoră plutitoare.

completează cu o saulă de tras la bord și cu un sac pentru filarea uleiului, care calmează valurile. 2. Dispozitiv improvizat din școndri și o velă lestată la partea inferioară, care poate fi folosit și la nave mici; sin. ancoră de derivă, ancoră de mare, ancoră plutitoare.

**ANCORĂ DE GHEAȚĂ** Ancoră cu un singur braț, care, prinsă într-o gaură în gheață, permite legarea navei.

**ANCORĂ DE NĂMOL** Dispozitiv de ancorare pe funduri măloase, constând dintr-un corp tronconic ce se îngroapă cu ajutorul unui jet de apă, care, printr-o tubulatură atașată la corp, dislocă mărul. Puterea de ținare se datorește masei de nămol care acoperă apoi ancora. Virarea ancorei se realizează, de asemenea, cu un jet de apă de mare care îndepărtează mărul.



Ancoră de nămol

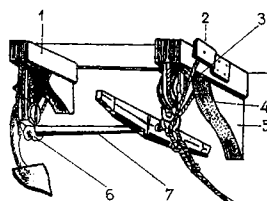
**ANCOROT.** Ancoră mai mică decât ancorele de post, folosită pentru ambosare sau alte manevre. Denumirea este funcțională. A. unei nave mari putând fi ancora de post a unei nave mai mici.

**ANDAMAN** Arh. în Oc.

Indian, constituind teritoriul indian Andaman și Nicobar. Se compune din 5 Ins. vulcanice și coraligene. Supr. - 6,5 mii km<sup>2</sup>; cca 31 mii loc. Climă tropicală musonică. Ins. sunt acoperite de păduri tropicale bogate în specii prețioase. În partea estică se află G unde acostarea este favorabilă. Unicul oraș-Port Blair.

**ANDAMAN, Marea** ~ Mare semiînchisă în Oc. Indian cuprinsă între Pen. Malacca la E. Ins. Andaman și Nicobar la V. și Ins. Sumatra la S. Supr. 602 mii km<sup>2</sup>; ad. med. 1096 m, ad. max. 4198 m. Prin strămtorea dintre insule este în legătura cu G. Bengal. Temp. apei: vara + 30°; iarna + 27°; salinitatea în partea de N unde se varsă apa dulce a râurilor - 20‰, iar la S până la 33,5‰. Curenți antrenați de musoni. Marea semidiurnă ampl. până la 7,2 m. Principalul port și BMM-Rangoon (Birmania). Marea A. este traversată de importante căi maritime care leagă Oc. Indian de Oc. Pacific.

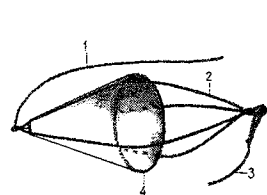
**ANDOCARE** Manevră de ridicare a navei pe un doc plutitor sau de intrare în bazinul docului uscat și toate operațiile de așezare a navei pe cala docului, prin afundarea docului plutitor sau golirea bazinului. Se efectuează în scopul verificării operei vii, executării unor lucrări de reparații și întreținere. De regulă se curăță opera vie de depunerile vegetale și animale, se acoperă carena cu un strat special de protecție și se piturează, se repară armăturile și alte dispozitive de pe opera vie etc. În timpul A. toate instalațiile și mecanismele navei sunt scoase din funcțiune. Funcționarea unora din ele se admite în cazuri excepționale și numai cu aprobarea șefului docului; v. carenaj.



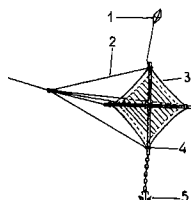
Ancoră traversată:  
1 - grui de traversieră; 2 - rai deschis; 3 - boț de capon;  
4 - cap; 5 - grui de capon; 6 - gheară de traversieră; 7 - ancoră traversată.

în care au fost manevrate ambele A. se raportează: „A. sunt la posturile de mare!” „A. la suprafață!” Formulă prin care se raportează că A. a fost virată până la suprafață. „A. s-a smuls!” Formulă cu semnificația că A. s-a degajat de fund.

**ANCORĂ DE FURTUNĂ 1.** Con confecționat din pânză de vele, întărit la bază cu un cerc și remorcat cu ajutorul



Ancoră de furtună:  
1 - pară de întoarcere; 2 - labă de gâscă; 3 - pară de remorcat; 4 - cerc de pară.



Ancoră de furtună (improvizată)  
1 - sac cu ulei; 2 - labă de gâscă; 3 - velă; 4 - școndru; 5 - lest.

unei labe de gâscă, care se filează în prova unei bărci pentru a o menține într-o poziție favorabilă astfel încât valurile să se spargă departe de aceasta. A.d.F. se

**ANDREESCU, Ștefan** Autor al unui amplu studiu intitulat „Din Istoria mării Negre” (genovezi, români și tătari în spațiul pontic în secolele XIV–XVII), publicat în 2001.

**ANDROMEDA** Constelație având steaua nautică Alpheratz.

**ANEMOGRAF** Aparat care înregistrează automat pe banda de hârtie viteza vântului.

**ANEMOMETRU** (*gr.* anemos–vânt, metron–măsură).

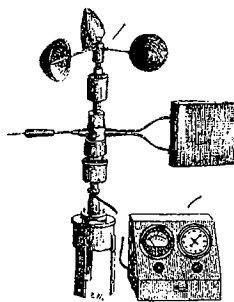
Aparat de măsurare a vitezei vântului în m/s. La nave se folosesc A. navale care indică distanța parcursă de vânt într-o secundă și direcția acestuia, numite anemocartmetre.

**ANEXĂ GRAFICĂ** Porțiune corectată a unei hărți care se lipește în locul corespunzător al acesteia. A. G. se folosește atunci când corecțiile sunt prea numeroase sau prea complicate, pentru a fi publicate sub formă de avis navigatorilor sau de avis pentru navigatori; *sin.* bloc.

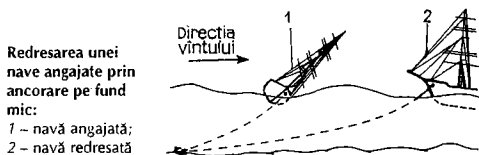
**ANGAJĂ 1.** (*despre ancoră*) A se prinde de un obiect aflat pe fundul apei; *v.* ancoră angajată și descurcare **2.** *mil.* A stabili contactul de foc cu inamicul sau a începe o luptă. **3.** *fl.* A începe o întoarcere.

**ANGAJARE VERBALĂ** MC Sistem folosit în unele porturi de a pune la dispoziția solicitanților utilaj portuar pentru diverse servicii, în baza unei cereri verbale sau fonice. Tarifele și condițiile folosirii diverselor mijloace portuare sunt stabilite de uzanțele porturilor respective.

**ANGAJATĂ** (*despre navă*) Canarisită datorită unui gren care a surprins nava cu prea multe vele întinse și într-o aliniere nefavorabilă. Situația navei A. este foarte periculoasă și trebuie combătută imediat, filând școtele în bandă și căutând a abate nava sub vânt; în cazuri extreme se taie arboreții chiar arborii gabieri. Dacă adâncimea este mică, se poate ancora; nava vine cu prova în vânt și se redresează.



Anemometru



Redresarea unei nave angajate prin ancorare pe fund mic:

1 – navă angajată;  
2 – navă redresată

**ANGARIE** DM Drept de rechiziție în timp de război a navelor neutre, plătind despăgubiri. Dreptul de A. este recunoscut unui stat în stare de război dacă este imperios necesară folosirea navelor străine pentru transport. A. datează din timpul lui Ludovic al XIV-lea.

**ANGHEL, Petre** (n. 1928 Iași) Contraamiral. Absolvent al Școlii Militare de Ofițeri Marină promoția 1950 și al Academiei Militare. A îndeplinit funcții importante la nave și în comandamente având o participare activă la procesul de pregătire profesională a personalului din unitățile unde a lucrat. Șef de stat-major al Comandamentului marinei (1968–1972), comandant al

Școlii superioare de marină și al Liceului militar de marină, apoi comandant al Centrului de instrucție al Marinei Militare (1981). Și-a încheiat cariera ca reprezentant al MM în Ministerul Apărării Naționale (1990).

**ANGHELESCU, Gheorghe** (n. 1934 Cătunu, Teleorman) Viceamiral (1990). Absolvent al Școlii Militare de Marină (1955), Academiei Militare Generale (1968), Facultății de Drept (1975). Comandant de UL pe monitor, comandant de dragor și de unitate de nave. Comandant al Institutului de Marină „Mircea cel Bătrân” (1980–1986). În perioada 1986–1989 a fost adjunct al ministrului Transporturilor și Telecomunicațiilor și șef al Departamentului Transporturilor Navale. În 1990 comandant al MM. Conform noii structuri organizatorice a armatei devine șeful Statului Major al MM, funcție pe care o deține până în 1997. Autor al unor lucrări de specialitate, drept maritim, tactică și doctrină militară maritimă.

**ANGUILLA** Ins. în Arh. Antilele Mici din M. Caraibilor, la 240 km de Puerto Rico. Supr. (incl. câteva insule mici din jur) 96 km<sup>2</sup>; pop. cca 8000 loc. Relief muntos de origine vulcanică; climă subtropicală oceanică; temp. med. + 26°C. Afectată frecvent de uragane. Păcluri tropicale. Culturi bumbac, ananas. *ist.* Descoperită de Cr. Columb în 1493. Colonie britanică din 1650. Din 1967 terit. autonom dependent de M. Britanie.

**ANIMALIER** Navă specializată în transportul animalelor vii, domestice (bovine, cai, oi, capre etc.) și sălbatice (lei, tigri etc.). Poate transporta 2000–8000 de capete. Execută frecvent voiaje între Australia, Noua Zeelandă, Argentina și țările riverane G. Persic și M. Roșii.

**ANKAA** Steaua nautică α Phoenicis, mărimea 2,4.

„ANN Mc KIM” *ist.* Primul cliper destinat inițial transportului rapid de ceai din China în Europa; proiectat și construit în acest scop la Baltimore în 1832. A ajuns însă a fi folosit pentru contrabanda de opiu în apele Extremului Orient. Lung de 43 m. avea un pescaj de peste 5 m la pupa, față de 3,3 m la prova.

**ANNABA** (*fr.* Bone) Oraș-port în NE Algeriei la M. Mediterană pe coasta g. cu același nume. Cca 180 mii loc. Ind. chimică (îngășăminte, acid sulfuric). Export: fosfați, minereu de fier, tutun, fructe.

**ANOMALIE MAGNETICĂ** Abatere a elementelor câmpului magnetic terestru de la valorile existente în regiunile înconjurătoare. Se presupune că se datorește concentrărilor de roci magnetice. Regiunile cu A.M. sunt marcate pe hărțile marine prin linii groase continue și printr-o notă indicând anomalia.

**ANSĂ** Baie naturală de dimensiuni mici, în care navele pot staționa pe vreme rea.

**ANSON, George** (1697–1762) Amiral englez. A intrat în serviciul flotei la 14 ani, devenind la 26 ani comandant de navă. Din 1751 în fruntea amiralității. S-a distins prin calitățile sale de comandant de flotă în timpul războaielor anglo-spaniole din sec. XVII–XVIII, în Războiul pentru succesiunea la tronul Austriei

(1739–1748) și în Războiul de 7 ani (1756–1763). În flota britanică a introdus o nouă clasificare a navelor, a întemeiat corpul de infanterie marină, a elaborat un nou regulament al Marinei Militare (în vigoare până în 1865) și a introdus o nouă uniformă pentru corpul ofițerilor.

**ANTALYA**, Oraș-port în SV Turciei la M. Mediterană pe coasta g. cu același nume. Ad. golfului până la 2000 m; în apropiere de țărm sunt recife și bancuri de nisip. Cca 80 mil loc. Ind. textilă, șantiere de construcții și reparații navale.

„**ANTARCTICA**” Velier polar tip goeletă construit în Franța și proiectat cu forme rotunjite pentru expediții în condiții de ghețuri și temperaturi sub  $-40^{\circ}\text{C}$ . A executat misiuni de cercetare în Antarctica în anii 1989, 1991 și 1992.

**ANTARCTICA** Reg. polară din emisfera sudică a Pământului care include continentul *Antarctida* și partea de sud a 3 oceane: Pacific, Atlantic și Indian. Este limitată de zona de convergență a apelor mai calde nordice și cele reci antarctice care se află în limitele  $58^{\circ}$ – $60^{\circ}$  lat. S. Supr. astfel delimitată este de cca 60 mil.  $\text{km}^2$ . Împreună cu părțile sudice ale celor 3 oceane sunt incluse și Ins. preantarctice: Georgia de Sud, Sandwich de Sud, Orkney de Sud, Shetland de Sud ș.a. Clima este deosebit de aspră cu temp. scăzute ale aerului, vânturi puternice și îndelungate cu vit. între 8 și 50 m/s (vit. max. 75 m/s înregistrată pe Ins. Kerguelen), furtuni de zăpadă și ceață. Temp. oscilează între  $0^{\circ}$  și  $-30^{\circ}\text{C}$  și mai scăzute pe insule și îndeosebi pe continent. Se formează gheață marină de șelf și, de asemenea, aisberguri ce ating 150 km lungime și cca 100 m înălțime și care purtați de curenți și vânturi ajung la  $48^{\circ}$ – $58^{\circ}$  lat N și uneori aproape de tropice. Lumea organică este mai redusă ca specii, dar bogată cantitativ (balene, cașaloți, foci, pinguini, pești, păsări etc.) *ist.* Au adus contribuții importante la explorarea A: J. Cook (1772–1775), F. Bellingshausen (1820), N. Parmer (1821), J. Charcot (1910), K. Larsen (1892–1894), R. Byrd (1928–1930) ș. a. Tratatul cu privire la A., încheiat în 1959 la Washington de către guvernele a 12 state, prevede folosirea acestei regiuni pentru cercetări științifice numai în scopuri pașnice.

**ANTARCTIDA** Continent în emisfera sudică cuprinzând partea centrală a *Antarcticii* (în jurul Polului Sud), scăldată de trei oceane: Pacific, Atlantic și Indian. Supr. 13,9 mil.  $\text{km}^2$ . Alt. med. a reliefului original cca 410 m, datorită calotei de gheață care acoperă A.; alt. med. este de 2040 m, max. 5140 m. Calota de gheață are o grosime med. de 1720 m, max. 4500 m și un volum de 19 mil.  $\text{m}^3$  care reprezintă 85% din supr. și 87% din vol. gheții de pe pământ. Culmile cele mai înalte: Markham (4350 m), Vinson (5140 m), Kirkpatrick (4530 m). Vulcani, din care este activ și astăzi Erebus (3794 m). La linia țărmului gheață care se desprinde de pe șelf formează numeroase aisberguri. Climă polară continentală. În centrul A. se află polul frigului de pe glob care a atins temp. cea mai joasă de  $-94^{\circ}\text{C}$ . Temp.

medie iarna (iul.–aug.) de la  $-60^{\circ}\text{C}$  la  $-70^{\circ}\text{C}$ , la țărm de la  $-8^{\circ}$  la  $-35^{\circ}$ ; vara (dec.–feb.) de la  $-30^{\circ}\text{C}$  la  $-50^{\circ}\text{C}$ , la țărm de la  $1^{\circ}\text{C}$  la  $-2^{\circ}\text{C}$ . Vânturi puternice pe litoral și precipitații sub formă de zăpadă. Pe micile porțiuni neacoperite de gheață (oaze polare), care ocupă 2–3% din supr. totală, apar mușchi, licheni, alge și plante cu flori. Pe țărmuri trăiesc foci, pinguini, pescăruși. Mici zăcămintă de fier, cupru, plumb, uraniu. *ist.* A fost descoperită de expediția exploratorului rus Bellingshausen (1820) urmat de englezul E. Bramsfield și americanul Palmer. Au contribuit la studierea Antarctidei: Amundsen, Shackleton, Scott, Byrd ș. a.

**ANTARES** Steaua nautică  $\alpha$  Scorpiului (Scorpionul), mărimea 1,2; în greacă „Rivala lui Marte”.

**ANTENĂ 1.** Vergă a unei vele latine, foarte lungă, ascuțită la extremități și construită, de regulă, prin asamblare; se încrucișează cu capătul dinspre prova foarte apicat, aproape de nivelul punții. A. era folosită în trecut pe galere, iar astăzi doar pe micile veliere mediteraneene de cabotaj. **2.** Școndru așezat travers pe bompres, la extremitățile căruia trec sarturile bompresului. În loc de A. se folosesc uneori doi școndri scurți ce poartă denumirea de vârfulurile antenei; v. *fig.* bompres. **3.** v. mină.

**ANTENĂ** Stâlp, tijă sau cablu folosite la transmiterea și recepția undelor radio sau a altor unde electromagnetice. **A. cadru** A. specială a radiogoniometrului, de formă circulară, cu raza de 20–120 cm, având 4–8 spire în care se recepționează câmpul electromagnetic emis de un radiofar.

**ANTIAERIAN mil.** Destinat să combată atacurile aeriene lansate de inamic asupra unor obiective terestre și navale, asigurând apărarea și protecția acestora (armament A., adăpost A. ș.a.)

**ANTICICLON MN** Sistem de vânturi în jurul unui maxim barometric. Într-un A. vânturile circulă în sensul acelor unui ceasornic în emisfera nordică și în sens contrar în emisfera sudică.

**ANTICIPAREA MAREEI** Producerea mării înainte înainte de ora culminației Lunii. Este un caz particular care se produce în unele locuri pe glob în perioadele dintre sizigii și cuadraturi. Se spune în astfel de situații că marea câștigă asupra Lunii. v. maree.

**ANTICREPUSCUL** Banda lată colorată care conturează umbra Pământului, înainte de crepuscul. Culorile se succed de la interior spre exterior și anume: purpuriu, violet, roșu, portocaliu (uneori galben și verde).

**ANTIFON med.** Dispozitiv de protecție a organului auditiv împotriva zgomotelor. În funcție de caracteristici, A. se introduce în conductul auditiv (**A. intern**) sau se aplică pe pavilionul urechii (**A. extern**). A. se folosește de personalul din compartimentul mașini sau din alte compartimente unde zgomotele depășesc limita admisă; v. și bonet parasoflu.

**ANTIGUA** Ins. în Arh. Antilele Mici situată la N de Ins. Guadelupa din M. Caraililor. Supr. 280  $\text{km}^2$  (împreună cu Ins. dependente Barbuda și Redonda 441  $\text{km}^2$ ); cca 65 mii loc. Climă tropicală oceanică caldă cu excepția perioadei aug.–sept. când se abat cicloanele tropicale (hurricane). Țărmul ins. cu numeroase golfuri favorabile adăpostirii navelor. Vegetație veșnic verde: trestie de



zahăr, bumbac, vanilie, tutun. Zăcămintele de bauxită, fosfați. Port pr. Saint John's. Aeroport internațional (Coolidge); *ist.* Descoperite de Cristofor Columb în a doua sa călătorie în Lumea Nouă (1493). Colonie britanică din 1632. Din 1981 își proclamă independența de stat în cadrul Commonwealth -ului (statul Antigua și Barbuda).

**ANTILE** (demunirea istorică: Indiile Occidentale) Arhipelag situat între cele două Americi formând un lanț de insule care desparte Oc. Atlantic de M. Caraibilor și G. Mexic. Supr. 220 mii km<sup>2</sup>; cca 20 mil. loc. Cuprinde Antilele Mari cu Ins. Cuba, Haiti, Jamaica, Puerto-Rico și Antilele Mici cu Ins. Virgine (100 ins. mici), Ins. Vântului (Windward): Guadelupa, Montserrat, Dominica, Martinica, Barbados, Trinidad, Tobago ș. a. și Ins. de Sub Vânt (Leeward): Curaçao Banaire, Aruba, St. Maarten, Margarita ș.a. (unii geografi consideră ca făcând parte din Arh. A. și grupul de Ins. Bahamas). Ins. au un relief variat cu înălțimi până la 3175 m și savane. Un lanț de vulcani, dintre care o parte sunt activi, se întinde de la Ins. Saba la Ins. Grenada. Dese cutremure. În urma dislocării rocilor s-au format gropi submarine, cea din apropierea coastei de N a Ins. Puerto-Rico fiind cea mai adâncă din Oc. Atlantic (9219 m). Climat tropical temperat cu umiditate ridicată. Temp. med. +25° C în N și +26° C în S. Zona este bântuită de uragane puternice. Vegetație variată, păduri tropicale (în partea muntoasă), culturi de tutun, trestie de zahăr, cafea, cocotieri, arbuști de mangrove la țămurile ins. Faună insulară în care lipsesc mamiferele mari, abundă în broaște țestoase, rozătoare, maimuțe, păsări etc. În Ins. de sub Vânt s-a dezvoltat industria de prelucrare a țigăii importat din Venezuela. O mare parte a supr. arh. aparține statelor Cuba, Haiti și Rep. Dominicană, câteva insule mici aparțin Venezuelei. O mare parte sunt colonii ale SUA, Angliei, Franței și Olandei. Pr. porturi: Havana, Cienfuegos (Cuba), Santo Domingo (Rep. Dominicană), Kingston (Jamaica), Fort de France (Franța), Wilhelmstadt (Olanda). Pe Ins. Cuba, Haiti, Jamaica, Angua sunt baze militare și BMM ale SUA; pe Ins. Martinica – bază militară franceză.

**ANTILELE OLANDEZE** (*ol.* Nederlandse Antillen) Grup de 6 insule din Arh. Antilele Mici ce se constituie în două grupe distincte: Insulele de sub Vânt (Curaçao, Aruba, Bonaire) și Ins. Vântului (Sânt Maarten, Sânt Eustatius și Saba) situate în bazinul sudic și estic al M. Caraibilor. Supr. 1000 km<sup>2</sup>; cca 220 mii loc. Relief muntos; climă subecuatorială umeză. Mici culturi tropicale. Creșterea vitelor. Import: în afară de țigăi, prod. alimentare și de larg consum; export: produse din prelucrarea țigăii importat din Venezuela, prod. chimice, fosfați. *ist.* Descoperită de spanioli în 1499, colonie olandeză din 1634, din 1954 are statut de terit. autonom în cadrul regatului Olandei. *Sin.* Indiile Occidentale Olandeze.

**ANTILELOR, Curentul** ~ Curent cald în Oc. Atlantic. Ramificație a curentului vânturilor alizee de Nord; se deplasează de-a lungul Ins. Antile și Bahamas cu vit. de 0,9–1,8 km/h. În spațiul dintre Pen. Florida și Ins. Bahamas, curentul A. și cel al Floridei dau naștere puternicului curent cald Golfstrom (Gulf Stream)

**ANTILELOR, Marea** ~ v. Marea Caraibilor.

**ANTIPA, Grigore** (1867–1944 n. Botoșani). Savant român, director al Muzeului de Istorie Naturală (1892–1944), membru al Academiei Române și al mai multor academii din străinătate. Întemeietorul școlii românești de hidrobiologie (lucrări: **Fauna ihtiologică a României, Marea Neagră, Pescăria și pescuitul în România** ș.a.). Autor al primei legi a pescuitului din România (1896). A condus prima expediție oceanografică românească în M. Neagră la bordul crucișătorului „Elisabeta” (1893). În calitate de delegat al guvernului român a negociat diferite aspecte privind regimul Dunării, apărând cu fermitate interesele României la reuniunile internaționale consacrate acestei probleme. A studiat în detaliu ambarcațiunile și uneltele de pescuit, publicând mai multe studii pe această temă. **ANTISUBMARIN** *mil.* Destinat să combată mijloacele de atac sub apă ale inamicului sau să asigure apărarea și protecția împotriva acestora.

**ANTITORPILĂ** *mil.* Despre o plasă (alt obiect) instalată în jurul unei nave aflată în staționare și care împiedică lovirea acesteia de către torpilele lansate de inamic.

**ANTIVEGETATIV** Despre o substanță (pătură, uleiuri, speciale etc.) care se aplică pe părțile imerse ale navei pentru a proteja împotriva depunerilor vegetale și animale (alge, scoici etc.)

**ANTOFAGASTA** Oraș și port maritim important în N statului Chile; 63 mii loc. Este folosit pentru exportul minereurilor de aramă, a aramei și salpetrului de Chile, a minereurilor de plumb, bismut, wolfram, argint ș. a. din Bolivia și a cerealelor, pieilor și produselor animale din Argentina.

**ANTONESCU, Toader** (1907–1981) Comandor. Absolvent al Școlii de Ofițeri de Marină promoția 1927 și al Școlii Superioare de Război (1936). Ambarcat la nave și încadrat în diferite servicii de comandament. Comandant al canonierei „Ghiculescu” în timpul celui de al doilea RM, a executat numeroase misiuni de luptă în apărarea convoaielor în bazinul de nord-vest al M. Negre (1942–1943). Șef de stat-major al Marinei Militare (1951–1953) și comandant al Școlii Militare Superioare de Marină (1953–1956); a fost unul din organizatorii învățământului superior de marină.

**ANTWERPEN** Denumirea flamandă a orașului *Anvers*.

**ANUAR DE MAREE** Document nautic în care se dau orele când vor avea loc marea și amplitudinea acestora pentru un număr redus de porturi.

**„ANUARUL MARINEI”** *ist.* Publicație editată de Inspectoratul Marinei Militare. Apare cu regularitate din anul 1923. Primele numere (1923–1926) prezintă un interes aparte datorită informațiilor suplimentare care vin în completarea listelor de cadre ale marinei (navele de război și caracteristicile lor, noutăți despre construcțiile navale, informații geografice și despre marinele altor state etc.) Din anul 1927 „A.M.” s-a limitat la prezentarea listelor de personal. Nu a mai apărut din 1944.

**ANVERS** (Antwerpen) Mare port maritim și fluvial situat în N Belgiei în estuarul Fl. Escout la o distanță de 90 km de M. Nordului. Dispune de un front de dane de 100 km la care pot acostă simultan 400 de nave. Adâncimea la cheuri de la 5 la 13,5 m. Portul este dotat cu docuri, silozuri, depozite frigorifice, depozite de produse petroliere, șantiere navale ș.a. Anual, în port intră 20 de mii de nave maritime și 60 mii fluviale. Traficul maritim și fluvial depășește 82 mil. t. din care o treime este de tranzit. Traficul portului este internațional, principalii parteneri fiind Germania, Franța, Olanda și Elveția. A. este și Baza maritimă militară a flotei belgiene.

**APARAT** Palanc mare folosit la manevrele de forță.

**APARAT DE DISTANȚĂ** Aparat care înregistrează distanța parcursă de torpilă după numărul de rotații ale mașinii acesteia; el oprește mașina după ce torpila a parcurs cursa reglată.

**APARAT PLUTITOR** (*definiție SOLAS*) Mijloc de salvare colectivă, altul decât barca sau pluta de salvare.

**APARAT SUBMARIN DE SALVARE** Aparat folosit pentru salvarea la adâncimi mari a echipajelor submarinelor avariate. Poate fi transportat la locul avariei de submarine mari, nave de suprafață sau avioane de transport. Corpul rezistent al aparatului se compune din trei compartimente (sfere) care comunică între ele și în care pot intra 24 de oameni salvați. Manevreează ușor sub apă cu ajutorul electromotoarelor și poate face legătura cu submarinul avariât printr-un sistem de îmbinare cu tambuchiul de salvare al acestuia. Caracteristici: L 15,3 m; diametrul sferei 2,4 m; Depl. 63 t; v. 5 Nd; adâncimea de imersiune 1500 m.

**APARATUL OPTIC AL FARULUI** Partea din instalația luminoasă a unui far, care asigură concentrarea luminii în fascicule paralele și care produce fazele caracteristice ale luminii. Sunt folosite două sisteme bazate pe principii diferite: sistemul catoptric care reflectă lumina și sistemul dioptric care refractă lumina; v. far.

**APĂ 1.** Adâncime, ca în expr. „a avea A. suficientă” sau „a avea A. puțină”. **2.** Spațiu ca în expr. „a avea A. suficientă sub vânt”.

**APĂ DE BALAST** v. balast.

**APĂ DE MARE** Apă cu greutatea specifică de 1,025, cu a cărei valoare se calculează deplasamentul navelor. În realitate, greutatea specifică a acesteia variază în raport cu salinitatea, care poate depăși 1,040 ‰.

**APĂ DE PORT MC** Apă cu greutatea specifică în portul respectiv (la Constanța 1,010–1,015) cu ajutorul căreia se calculează imersiunea efectivă a navei.

**APĂ DE REVENIRE** oc. Valuri care au lovit plaja, fiind reflectate de mal și revenind spre larg; v. curent de albie, curent de spărtură.

**APĂ DE SANTINĂ** Apă murdară, provenită din diferite scurgeri ce se adună în santină. Se evacuează în afara bordului cu pompele de santină. A.d.S. nu trebuie să conțină produse petroliere pentru a nu polua marea.

**APĂ FREATICĂ** Apă care se află pe primul strat impermeabil de pe scoarța Pământului și care alimentează frecvent fântânile, izvoarele etc.

**APĂ ÎNALTĂ** *sin.* Nivelul cel mai înalt al mării înalte.

**APĂ JOASĂ** *sin.* Nivelul cel mai scăzut al mării joase.  
**APĂ LIBERĂ 1.** Apă lipsită de ghețuri. **2.** Apă lipsită de pericole. **3.** Largul mării.

**APĂ MOARTĂ 1.** Apă fără curenți. **2.** fl. Apă adâncă, cu fund din prundiș și pietriș, cu curenți slabi. **3.** oc. Fenomen ce are loc ca urmare a suprapunerii a două straturi de apă cu salinitate diferită (apa mai grea se află în stratul inferior). Valurile produc unde interne la suprafața de separație dintre cele două straturi; dacă opera vie ajunge la suprafața de separație, viteza navelor se reduce fără vreun motiv aparent. Fenomenul are loc mai ales în mările polare, dar poate fi întâlnit și în Str. Bosfor.

**APĂ SALMASTRĂ** Amestec de apă de mare și apă dulce la vărsările fluviilor în mare și în unele lacuri de litoral care comunică cu aceasta.

**APĂRA 1.** A feri cu cangea sau cu mâna bordajului unei ambarcațiuni. **2.** A feri o vergă care se descrucează pentru a nu se încurca în greement. „Apără!” Comandă pentru a apăra cu mâna bordajului bărcii la acostare, la tragerea bărcii de-a lungul navei etc. „Apără prova!” Comandă la care omul în prova apără cu cangea.

**APĂRAREA FLUVIALĂ** *ist., mil.* Denumirea atribuită Diviziei de Dunăre în structura organizatorică din 1911, premergătoare intrării României în primul RM. Practic nu a fost folosită în vorbirea curentă în Marina Militară, fiind folosită vechea denumire; v. Divizia de Dunăre.

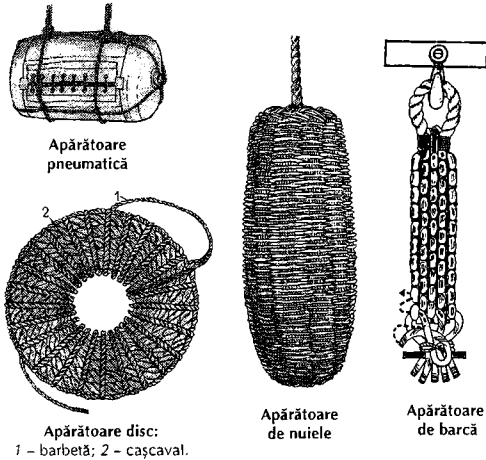
**APĂRAREA LITORALULUI MARITIM**, v. Comandamentul Apărării Litoralului Maritim (CALM).

**APĂRAREA MARITIMĂ** *ist. mil.* MU creată în organizarea de război a Marinei Militare, în primăvara anului 1916, prin desființarea provizorie a Diviziei de Mare și transferarea efectivelor și dotărilor acesteia către două unități operative subordonate MM: A. M. *Constanța* (Comandant Cdr Frunzianescu) cuprinzând sectorul Mangalia–Jurilovca, cu misiunea să împiedice pătrunderea navelor inamice în portul Constanța sau eventuale debarcări de diversivune. Dispunea de 2 btr. lanstorpilor, o stație de minare, două btr. de art. mobilă și detașamente de marină la Balçic, Sabla, Tuzla, Constanța, întărite cu trupe teritoriale de grăniceri și jandarmi. Acționa în cooperare cu escadra rusă a Am. Patton; A. M. *Sulina* (Comandant, C-dor Kirjescu Nicolae) cuprinzând sectorul Jurilovca–Chilia Veche, cu misiunea să împiedice pătrunderea de nave și debarcări inamice la gurile Dunării (între Sf. Gheorghe și Chilia Veche) și să mențină calea navigabilă pe brațul Sulina. Dispunea de Cr. „Elisabeta”, puitorul de mine „Alexandru cel Bun”, torpilorilor „Zmeul”, pontoane port-mine, 2 btr. lanstorpilor, art. de coastă (II/152, IV/75 mm), unități de grăniceri și jandarmi. Acționa în cooperare cu nave ale flotei ruse din M. Neagră bazate în zonă.

**APĂRĂRILE SUB APĂ** *ist., mil.* **1.** Unitate operativă desprinsă din Divizia de Dunăre și trecută în subordinea Comandamentului Marinei Militare (15 ian. 1916) având în componere: grupul portmine-dragă-mine, grupul de artilerie de debarcare, grupul de torpiloare și grupul de lansare torpile și mine de curent. **2.** MU fluvială constituită prin organizarea de război a Marinei Militare la 15 aug. 1916 (Cpt. Cdr Niculescu Rizea), cu

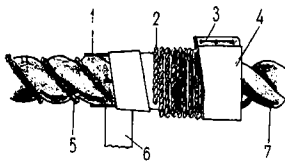
misiunea să concureze cu mijloacele sale și cu artileria de uscat la apărarea malului românesc al Dunării între T. Severin și Sulina, interceptând trecerea navelor inamice prin baraje de mine și atacuri de torpila și asigurând navigația proprie prin dragarea minelor puse de inamic. În componere: grupul de torpiloare, detașamentul mineri-torpilor cu stații de lansare la T. Severin, Zimnicea, Giurgiu, Malul Roșu, Turtucaia și detașamentul mineri-torpilor rusesc (Cdt. R 2 Semionov) cu mine de fund, torpile și un avion..

**APĂRĂTOARE** Obiect folosit pentru a feri bordajul unei nave sau ambarcațiunii împotriva frecării de cheu sau de bordajul altei nave. Poate avea forme foarte variate:



școndri din lemn, împletituri sau chiar cauciucuri vechi de automobil folosite în mod frecvent de remorhere. Pentru navele gigantice de astăzi se folosesc A. de cauciuc cu aer comprimat, de regulă, breveteate; v. balon de acostare, tranchet. **A. de barcă** A. confecționată dintr-un tub de cauciuc acoperit cu jumătăți de ochiuri; v. și balonet. **A. -disc** A. circulară confecționată din parâmă și prevăzută cu o barbetă. Porțiunea circulară se numește cașcaval.

**APĂRĂTOARE DE FUM** Învelitoare din tendă cu care se acoperă vecele strânse aflate înapoia sau în imediata apropiere a coșului unui motovelier. *sin.* capotă  
**APĂRĂTOARE DE REMORCĂ** Tub metalic sau dispozitiv de protecție prin umplere, înfășurare și înfășurare a remorcii pentru a o feri de frecare. În ultimul timp înfășurarea este, la rândul său, protejată de un înveliș din material plastic închis printr-o cusătură.



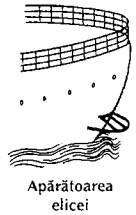
Apărătoare de remorcă:

1 – întăritură; 2 – înfășurătură; 3 – cusătură; 4 – manșon din plastic sau piele; 5 – umplutură; 6 – înfășătură; 7 – remorcă.

**APĂRĂTOARE DE ȘOARECI** Disc din tablă cu un orificiu pe unde se fixează pe parâmele de legare a

navei pentru a împiedica intrarea șoarecilor (șobolanilor) la bord.

**APĂRĂTOAREA ELICEI** Construcție din bare metalice care împiedică lovirea elicei de cheu. Se montează la navele la care elicea iese în afara bordajului (îndeosebi la navele de luptă rapide care au două elice).



**APĂRĂTOARE PROVA** Împletitură vegetală umplută cu deșeuri de parâmă, câlți sau plută, fixată în prova navelor remorcher la nivelul punții teugă. Se mai numește „marsuin”.

**APCĂ** Cărlig mare de undiță, folosit pe Dunăre pentru pescuitul somnului.

**APE COSTIERE** *DM* Suprafață de apă incluzând, de regulă, apele portuare, apele radelor și ale golfurilor, ale unor mări închise și ale lacurilor de graniță, unde navigația navelor străine este reglementată prin legile statului riveran.

**APE DE PESCUIT** *DM* Ape limitrofe coastelor unui stat, în care numai statul respectiv are dreptul de a pescui. Unele state au fixat limita acestor ape la 100–200 Mm de la coastă, corespunzător platoului continental sau zonei economice (*a nu se confunda cu ape teritoriale*).

**APE DE PILOTAJ 1.** Ape pentru traversarea cărora este necesar un pilot la bordul navei. **2.** Ape în care navigația se execută prin pilotaj.

**APE INTERIOARE** *DM* Ape naturale (fluvii, lacuri, mări) și artificiale (canale, lacuri de acumulare, bazine), situate pe teritoriul unui singur stat și supuse suveranității acestuia.

**APE INTERNAȚIONALE** *DM* Apele mării dincolo de limitele apelor teritoriale. În aceste ape nici un stat nu-și exercită suveranitatea dar se pot desfășura operațiuni navale, cercetări științifice etc.; *sin.* largul mării.

**APE LIBERE 1.** *DM* Zonă a mării aflată în afara apelor teritoriale; *sin.* mare liberă, largul mării, mare deschisă. **2.** Zonă a mării în care nu sunt pericole de navigație pentru nave. **3.** Apele mării sau fluviului eliberate de ghețuri în care navele pot naviga în condiții normale.

**APE MOARTE** v. maree.

**APE NAȚIONALE** *DM* Apele interioare, apele de frontieră și mările teritoriale aflate sub jurisdicția unui stat.

**APE PORTUARE** *DM* Apele unui port până la linia care unește instalațiile și construcțiile cele mai avansate în largul mării; *sin.* acvatoriul portului.

**APE TERITORIALE** *DM* Fâșie de mare care se întinde de-a lungul coastei unui stat și care este supusă suveranității acestuia. Lățimea A.T. este stabilită prin legislația statului riveran și se menține, în majoritatea cazurilor, între 3 și 12 Mm. A.T. ale României se întind pe o lățime de 12 Mm. În A.T. statul riveran are dreptul exclusiv de exploatare a bogățiilor naturale, de control sanitar și vamal, de poliție etc. În prezent

există tendința unor state de a extinde limitele A.T. (până la 200 Mm).

**APE UZATE** În sensul Convenției internaționale pentru prevenirea poluării marine (1973), ape incluzând deșeuri care provin de la băi, chiuvete, spălătoare, infirmerii etc., precum și alte ape reziduale. A. U. nu pot fi descărcate în mare la distanță mai mică de 4 Mm de uscat, dacă nu au fost tratate și dezinfectate. Se exceptează cazurile de avarie sau de siguranță a navei.

**APE VII** v. maree.

**APELE UNEI NAVE 1.** Apa din pupa unei nave (sensul cel mai obișnuit). **2.** Apa din jurul unei nave.

**APENDICE** Proeminență pe fundul navei, ca pantalonii elicei ș.a.

**APEX** astr. Punct al sferei cerești situat în constelația Hercule către care se pare că se îndreaptă sistemul nostru solar cu o viteză de ordinul 20 km/sec.

**APIA** Oraș-port, capitala statului Samoa situat pe țărmul nordic al Ins. Upolu. Cca. 26 mii loc. Traficul anual cca 5 mil. t. Export copra, lemn, cacao, banane. Import: prod. alimentare, mașini, utilaje, petrol, prod. siderurgice. Stațiune vulcanologică și meteorologică. Aeroport (Faleolo).

**APIC** (despre lanțul ancorei sau despre o coastă) Vertical *sin.* la pic; v. ancoră.

**APICĂ** A înclina o vergă sau un pic.

**APOSTOLI 1.** *ist.* Babale de lemn legate cu o traversă instalată pe navele de lemn, la piciorul catargului, pentru a putea lua volta manevrelor; v. *fig.* navă de 74. **2.** *ist.* Babale aflate în puțul cablului (lanțului) ancorei pentru a se putea lua volta capătului acestuia, asigurându-l astfel în puț.

**APPLETON** Strat ionizat al atmosferei, aflat la o altitudine de circa 250 km, care reflectă undele scurte.

**APRA** Port și BMM a SUA pe Ins. Guam (Arh. Mariane). Lung. frontului de cheuri 5 km; ad. bazinului interior 13,5 m; exterior 55 m. Portul este accesibil pentru toate tipurile de nave de mare tonaj. Șantier navale de reparații care dispun de docuri uscate și plutitoare.

**AQABA** v. Akaba.

**APROAPE** (despre vânt) Care bate dintr-o direcție înaintea traversului; v. alioră și vânt strâns.

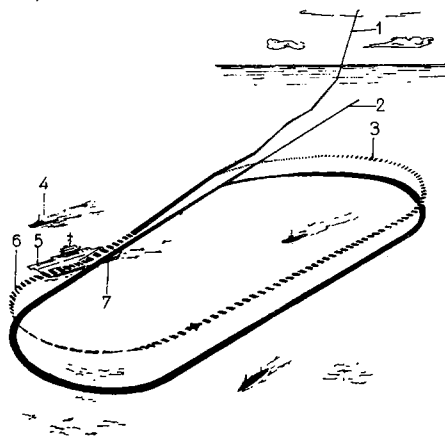
**APROAPE FURTUNĂ** v. scara Beaufort.

**APROPIERI** Zonă de mare din vecinătatea uscatului, când acesta nu este încă vizibil.

**APROVARE** Poziția înclinată a navei în sens longitudinal, în care pescajul prova este mai mare decât pescajul pupa, având astfel asietă negativă. A., ca și apuparea, este trecătoare, putând fi cauzată de o proastă distribuție a caricului, de inundarea unor compartimente etc.

**APUNTARE** Evoluție a avioanelor (elicopterelor) din momentul începerii redresării până la oprirea acestora pe puntea navei portavion (portelicopter). Oprirea din rulaș a avioanelor pe puntea navei este asigurată cu ajutorul unor cabluri puternice (sandow-uri) care se declanșează automat la unul din capetele portavioanelor în momentul trecerii cu trenul de aterizare peste

un anumit dispozitiv. La A. sandow-ul, proiectat în sus, se agață de o tijă specială, dispusă sub fuzelaj și în partea din spate a avionului, pe care îl frânează pe o distanță relativ redusă (15–20 m), până la oprirea completă.

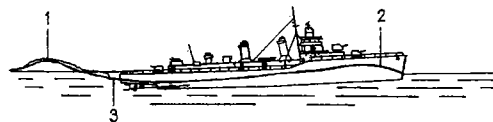


**Apunare:**

1 - virajul și intrarea pe direcția de apunare; 2 - direcția de apunare; 3 - tur de pistă scurt; 4 - distrugător de escortă; 5 - portavion; 6 - virajul la turul de pistă scurt; 7 - virajul final pe punte.

**APUPARE** Poziție înclinată a navei în sens longitudinal, în care pescajul pupa este mai mare decât pescajul prova. Pe timpul marșului se constată totdeauna o ușoară A., datorită efectului elicei, care permite navei să „încălece mai ușor valurile”. A. prea pronunțată devine periculoasă, mai ales pe mare rea, deoarece nu permite ca întreaga osatură să contribuie la rezistența navei; totodată, nava nu poate ține bine drumul, fiind abătută de valuri și de vânt datorită suprastructurii prova care prezintă o suprafață mai mare în comparație cu cea oferită în cazul liniei de plutire normale.

**APUPARE DE VITEZĂ** Apupare produsă la navele rapide, ca urmare a faptului că sistemul de valuri, cunoscut sub denumirea de grupe de valuri Kelvin, imprimă navei tendința de a „încăleca” propriul său val prova. Dacă depresiunea valului transversal coincide cu pupa navei, fenomen ce are loc la viteza critică, se produc o A.d.V. și o mărire a înălțimii valului pupa, care, pe funduri mici, poate atinge 2–3 m în cazul unui distrugător.



**Apupare de viteză:**

1 - val pupa; 2 - val prova; 3 - depresiunea valului.

**APUS 1.** *sin.* Vest; v. roza vânturilor. **2.** Trecerea unui astru cu centrul său prin orizont după culminație. **A. adevărat** A. care are loc la trecerea astrului cu centrul său prin orizontul adevărat. **A. aparent** A. la care centrul astrului trece prin orizontul vizibil. A. adevărat se produce înaintea A. aparent din cauza refracției atmosferei. A. adevărat al Soarelui are loc atunci când bordul inferior al astrului se află cu 1/2–1/3 din

diametrul aparent deasupra orizontului, iar cel al Lunii, atunci când bordul superior al acesteia este tangent la linia orizontului.

**APUSUL MN** Vânt de West (*termen folosit de pescari*)

**AQUILA** Constelația Vulturul având steaua nautică Altair.

**AQUILON MN** Vânt de Nord-Nord-Est pe coastele Italiei.

**ARABIEI, Marea** ~ Mare de bordură a Oc. Indian, situată între Pen. Arabia și India. Suprafața 4832 mii km<sup>2</sup>; adâncimea medie 3006 m, maximă 5203 m. Principalele golfuri: Persic, Aden, Oman, Bombay. Temperatura medie la suprafață +25° C – +26° C iar salinitatea variază între 35–36‰. Marea are un caracter diurn neregulat putând atinge amplitudini de 5,1 m. Porturile și bazele militare maritime principale: Bombay (India), Karachi (Pakistan), Basra (Irak), Bender Homeini (Iran), El Kuwait (Kuwait), Ras Tannura (Arabia Saudită), Al-Manamah (Bahrain). *ist.* Prima expediție navală pe M.A. a avut loc la 325 î.Hr. când flota macedoneană condusă de navarhul Nearchos a transportat o parte a armatei lui Alexandru cel Mare ce se retrăgea din India, de la gurile fluviului Indus (Ind) la Babilon în golful Persic.

**ARAFURA, Marea** ~ Mare de bordură a Oc. Indian mărginită de coastele nordice ale Australiei, coastele sudice ale Ins. Noua Guinee și Ins. Tonimbar și Kai (Indonezia). Suprafața: 1037 mii km<sup>2</sup>; predomină adâncimile de 200 m cu excepția părții de sud unde ating 3680 m. Temperatura medie a apei la suprafață + 28° C iar salinitatea ajunge la 35‰. Marea are caracter semidiurn neregulat atingând ampl. 2,5–4-5 m.

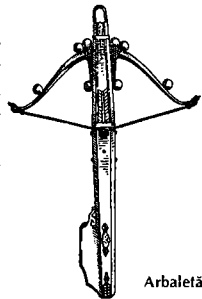
**ARAL, Marea** ~ Mare interioară cu apă sărată în Asia Centrală pe terit. Kazahstanului. Se mai numește și Lacul A. Supr. 66,5 mii km<sup>2</sup> (incl. supr. multiplelor sale insule). Unul din cele mai mari lacuri din lume. Ad. med. 24 m; ad. max. 68 m. Primește apele Fl. Amu-Daria și Sâr-Daria. Malurile sunt joase și nisipoase. Înconjurată de o zonă cu nisipuri ale deșerturilor Karakum și Kâzâl-Kum. Bogată în pește. Denumirea în kazahă: Aral-Tenghiz (Marea Insulelor).

**ARĂ** (*despre ancoră*) A se târi pe fund fără a mușca; *sin.* a derapa; a grăpa.

**ARĂ ANCORA!** Formulă prin care santinela de la ancoră raportează că ancora nu a mușcat și ară.

**ARĂTA PAVILIONUL 1.** A ridica pavilionul pentru identificare; *sin.* a arăta culorile. **2.** A face croazieră cu o navă de război în scop de propagandă.

**ARBALETĂ** *ist.* Armă de aruncat săgeți folosită în Evul Mediu începând din sec. X. Era construită dintr-un arc de lemn sau metalic atașat de patul armei pe care se afla dispozitivul de acționare a corzii arcului. Distanța de tragere 100 m. Pe navele cu rame și pe cele cu vele arbaletale mari erau fixate pe punte.



Arbaletă

**ARBITRAJ MC** Soluționarea unor litigii de către persoane de specialitate desemnate de regulă de către părțile în litigiu, din lista de arbitri a instanței de arbitraj care va soluționa litigiul. În tranzațiile maritime A. este folosit în mod curent pentru soluționarea situațiilor privind: lipsuri de marfă la descărcare, abordaje, salvări și în general în cauze generate de încălcarea contractului de transport. A. se face potrivit legilor din țara în care are loc.

**ARBOR** *inv. sin.* arbore. Este forma inițială a termenului care s-a menținut până către sfârșitul sec. XIX, când a fost înlocuit treptat cu arbore. Termenul este foarte important, deoarece atestă vechimea marinăriei la noi, fiind derivat din cuvântul italian „arbor” folosit în sec. XIII–XIV.

**ARBORĂ 1.** A pune la post arborii ambarcațiunii sau ai navei. **2.** A ridica pavilionul național sau marca de comandament. **3.** A purta pavilion național sau marcă de comandament.

**ARBORADĂ** Ansamblul arborilor (catargelor), vergilor, ghiurilor și picurilor navei; *v. fig.* greement.

**ARBORE** Școndru vertical sau ușor înclinat care susține vergile, velatura, bigile, instalațiile de semnalizare optică, antenele de radio și radiolocație etc. A. este, în general, metalic, lemnul fiind folosit numai în cazul velierelor mici și al ambarcațiunilor. El se compune, de regulă, din trei părți: coloană, A. gabier și arboret. Când se compune din două părți, acestea se numesc coloană și arboret. O navă cu doi A. are de la prova spre pupa: A. trinchet (A. prova sau A. mic) și A. mare. O navă cu trei arbori are: A. trinchet, A. mare și A. artimon, denumit simplu artimon. O navă cu patru A. are: A. trinchet, A. prova, A. mare și A. artimon. O navă cu cinci A. are: A. trinchet, A. prova, A. mare, A. pupa și A. artimon; *sin.* catarg; *v. fig.* greement și navă.

**ARBORE BIPOD** Arbore format din două coloane instalate în planul transversal al navei și unite la partea superioară.

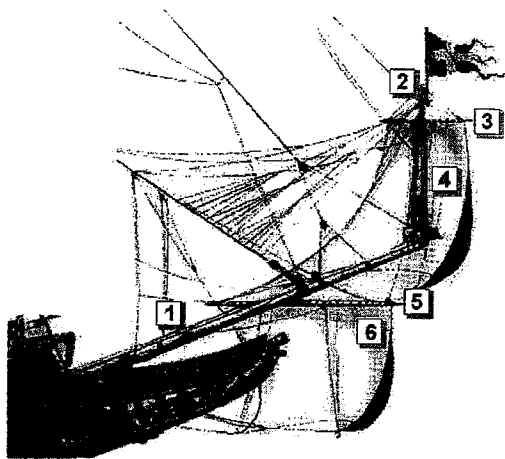
**ARBORE GABIER** Porțiunea din mijloc a unui arbore compus din trei părți. Călcâiul său se reazemă pe gabie, fiind fixat de capătul coloanei cu un butuc. A. G. susține arboretul printr-un dispozitiv special analog, la cruceță; *v. fig.* greement.

**ARBORE-GRUIE** *sin.* catarg de încărcare.

**ARBORE PORTELICE** Tronsonul liniei de arbori din extremitatea pupa a navei, având un capăt în interiorul navei, cuplat cu arborele intermediar, iar celălalt capăt, în exterior, cuplat cu elicea; *sin.* ax portelice.

**ARBORET** Partea superioară a arborelui compus din două sau trei elemente. Uneori A. navelor mari cu vele este compus din două părți: A. zburătorului și A. rândunicii.

**ARBORET DE BOMPRES** *ist.* Arbore mic, great (fixat) pe bompres, pe care se întindea o velă pătrată, denumită gabierul bompresului (*termen folosit în sec. XVI–XVII*).



Arboret de bompres:

1 – bompres; 2 – arboretul bompresului; 3 – antena/verga contracivadiei;  
4 – contracivadă, gabierul bompresului; 5 – antena/verga civadiei; 6 – civadă.

Notă. Civada și contracivada se mai numesc și civadieră (respectiv contracivadieră), denumiri care se aplică și antenelor/vergilor corespunzătoare.

**ARC 1.** Porțiunile curbe ale bordajului la prova navei; v. fig. corpul navei. **2.** Curbură unei nave sprijinită cu partea centrală pe un val. **3.** v. gabie.



Arc:

1 – simplu;  
2 – perfecționat.

**ARC CU SĂGEȚI** Armă individuală de aruncat săgeți, alcătuită în forma sa primitivă dintr-o vargă flexibilă, ușor încovoiată, și o coardă prinsă de extremitățile vergii. A fost folosită aproape de toate popoarele de pe glob, în războaie și la vânatoare, din vremurile preistorice și până în sec. al XVII-lea, iar de unele triburi primitive și după sec. XX. A.c.S. a evoluat de la o formă simplă cu performanțe reduse la una perfecționată. Astfel, în războiul de 100 de ani (1337–1453) și apoi în războaiele care au urmat, atât în confruntările de la uscat, cât și în cele de pe mare, s-a folosit așa-numitul „arc lung” înalt de cca 1,8m, confecționat din lemn de tisă, care necesită o forță de întindere de 45 kg pentru a arunca săgețile pe o distanță eficientă de 180 m.

**ARC DE EXCES** v. sextant.

**ARC DIURN** Porțiune din paralela de declinație a astrului, vizibilă deasupra orizontului. Porțiunea invizibilă a acestei paralele poartă denumirea de arc nocturn.

„**ARC GLORIA**” Navă barc, construită în Spania, la Bilbao (1968) destinată ca navă-scoală a marinei din Columbia. Salonul navei adăpostește o bogată colecție de artă precolumbiană cu statuete și alte

obiecte din aur masiv. Depl. 1300 t; echipaj 150 oameni.

**ARC NOCTURN** v. arc diurn.

**ARCACI pesc.** Îngrăditură de stof sau trestie făcută de pescari în bălți pentru prinderea și păstrarea peștelui pe timp de iarnă.

**ARCA** *înv.* Corabie, în special în sintagma Arca lui Noe.

**ARCFORM** Tip de navă caracterizată prin formele arcuite ale bordajului, cu intrând mare.

**ARCHEBUZĂ** *ist.* Armă de foc cu fitil asemănătoare cu pușca, folosită în luptă din sec. XIV. Lungă de 150 cm, arma se încarcă pe la gura țevii și arunca la început săgeți iar apoi gloanțe la o distanță de 250 pași. A fost înlocuită treptat în sec. XVI de o armă mai performantă–mușcheta.

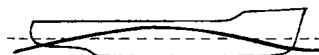
**ARCTIC, Oceanul** ~ v. Oceanul Înghețat de Nord

**ARCTICA** Regiune polară din jurul Polului Nord al Pământului care include aproape totalitatea Oc. Înghețat de Nord cu regiunile extremului nordic al Euroasiei și Americii de Nord. Limita A. este convenită pe izoterma de +10° C a lunii celei mai calde (iul.–aug.). Supr. cca 25 mil. km<sup>2</sup> (10 mil. km<sup>2</sup> uscat și 15 mil. km<sup>2</sup> spațiu oceanic). Uscatul cuprinde regiunile nordice ale Canadei, N Pen. Alaska (SUA), Groenlandei (Danemarca), Arh. Spitzbergen (Norvegia) și N Rusiei. În explorarea acestor ținuturi slab populate un rol deosebit îl au Pasajele maritime de NE și NV. Climă rece tot timpul anului din cauza încălzirii slabe și răcirii intense pe timpul nopții polare (iarnă). Temp. aerului în ian. –3° C în S și –40° C în partea centrală (la Polul Nord atinge –52° C), în iul. +10° C și respectiv 0° C. Vânturi puternice neregulate, cețuri permanente și îngheț. Ghețurile plutitoare ocupă 11 mil. km<sup>2</sup> iarnă și 8 mil. km<sup>2</sup> vara. Vegetație caracteristică tundrei. Fauna este reprezentată de mamifere mari; pe uscat urși albi, vulpi polare, la mare morse, foci. Păsări extrem de numeroase pe timpul verii. *ist.* În sec IX în A. s-au aventurat vikingii; au urmat numeroase expediții: Barents (1596–1597), Litke (1821–1824), Vranghel (1820–1824), Amundsen (1905–1906), Peary (1909), Byrd (1926), Cikalov (1937) ș.a. Sub calota de gheață formată în jurul Polului Nord au trecut pentru prima dată submarine nucleare americane (1958); v. „Nautilus”.

**ARCTURUS** Steaua nautică α Bootis (Boarul), mărimea 0,2; în greacă „Păzitorul ursului”.

**ARCU** (*despre navă*) A se încovoia în formă de arc atunci când se sprijină pe val numai cu partea centrală; v. arc (2).

**ARCUIRE 1.** Curba unei nave care arcuiește. **2.** Acțiunea de a arcui; v. contraarcuire.



Arcuire

„**ARDEAL**” *ist., mil.* Monitor cuirasat (ex „Temeș”) repartizat României conform clauzelor Tratatului de Pace după primul RM, de la fosta marină Austro-

Ungară (1920). Construit la Linz (1904) a fost scufundat în oct. 1914 în timpul luptelor din fața Belgradului, apoi ranfluat și refăcut în întregime (1916–1917). Caracteristici: depl. 440 t; dim: 56 × 9,5 × 1,2 m; două elici; mașini cu abur 1400 CP; vit. 18 km/h; blindaj 25–40–75 mm. Armamentul inițial: tunuri II × 120 mm; I × 90 mm; II × 47 mm; mitr. 2. A fost modificat în 1937–1939 odată cu modernizarea tuturor monitoarelor Diviziei de Dunăre (armament: III × 120 mm; II × 47 mm; I × 37 mm AA; mitr. II × 13,2 mm AA). În al doilea RM a participat la acțiunile de luptă de pe Dunărea Maritimă și Deltă (1941–1943) iar după 23 aug. 1944, la urmărirea convoaielor germane care se retrăgeau în amonte. A împiedicat trecerea de trupe hitleriste din Muntenia în Dobrogea. Preluat de marina sovietică după 5 sept. 1944, odată cu celelalte nave ale Marinei Române, a primit numele de „Berdiansk” și sub pavilion sovietic a participat la luptele de lângă Budapesta (apr. 1945). Retrocedat în 1951 împreună cu celelalte monitoare, a făcut parte din Dn. 407 monitoare al Flotilei de Dunăre reînființată, având indicativul M-205. Scos din serviciu și dezmembrat în 1960.

**ARDEAL** *ist.* MC Cargou mixt (ex Kirdorf) achiziționat de SMR în 1932 (au fost achiziționate și alte 3 nave de același tip, v. Alba Iulia). În al doilea RM nava a efectuat transporturi pentru aprovizionarea trupelor germano-române. Torpilat la 11 iun. 1942 de Sm. sovietic A 5, „A”. a fost avariat grav și a eșuat în zona Odessa. Ranfluat și reparat și-a reluat activitatea, participând la alte asemenea misiuni, inclusiv la evacuarea trupelor germano-române din Crimeea (Operația 60 000). După război a reluat cursele în cadrul Comp. Sovromtransport și Navrom în M. Mediterană. Grav avariată și parțial scufundată în portul Constanța de o puternică furtună (1961), nava a fost casată și dezmembrată.

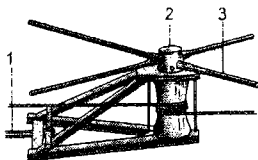
**ARDENTĂ** (*despre navă*) Care tinde a veni cu prova în vânt.

**ARDENȚĂ** Proprietatea de a fi ardent. A. ușoară reprezintă o calitate a navei, în timp ce A. pronunțată este un defect ce poate duce la ambardeea puternice care îngreunează guvernarea. A. se datorește poziției centrului velic în pupa centrului de greutate. Ea se utilizează la executarea voltei în vânt și a altor manevre. În cazul navelor cu vele A. poate fi combătută, dacă este necesar, reducând aria farului pupa sau mărind-o pe aceea a farului prova.

**ARE!** *fl.* Formula prin care se raportează că gașa unei legături este dată la baba.

**ARE REMORCA!** *fl.* Formulă prin care se raportează că remorca unei dane sau unui convoi de șleपुरi are gașa dată la cârlig.

**ARGAT 1.** Cabestan din lemn folosit în șantierele navale de pe Dunăre sau la lucrările de salvare. Axul său, denumit urs, are găuri în care se introduc bare numite manele. **2.** *sin., înv.* cabestan (*termen folosit în prima jumătate a sec. XIX*).



Argat:  
1 – legătură la cazici; 2 – urs;  
3 – manelă.

**„ARGO” 1.** *ist.* Corabie legendară cu care Iason (fiul regelui din Thessalia) a efectuat expediția prin Str. Bosfor spre Colhida (probabil Georgia) pentru a dobândi „lâna de aur”. După unii istorici (W. Dörpfeld ș.a.), care atribuie legendelor și o anumită autenticitate, „A”. ar fi fost prima navă de pirați al cărei nume s-a păstrat până în zilele noastre, iar Iason primul căpitan de pirați. **2.** *ist.* Prima navă cu aburi aparținând Companiei austriece pe Dunăre „Donau Dampschiffahrt Gesellschaft” (D.D.G.S.) care în 1835, sub comanda căpitanului Gustav Leman și pilotată de pescari români, a trecut în aval de cataractele de la Porțile de Fier ajungând la gurile Dunării.

**ARGONAUT 1.** Personaj din mitologia greacă făcând parte din grupul de tesalieni care au plecat cu nava „Argo” în căutarea „lânei de aur”. **2.** *arg.* Navigator îndrăzneț.

**„ARGONAUT”** Primul submarin, construit în 1897 de către ing. naval american Simon Lake. A fost folosit mai ales ca navă-bază pentru scafandri. Avea roți pentru a se deplasa pe fundul mării.

**ARGOU MARINĂRESC** Componentă neliterară, neoficială și neregulamentară a limbajului marinăresc, formată din cuvinte și expresii originale românești și din alte limbi, cărora li se dă un sens figurat prin care se exprimă voalat, spontan, hazliu, adeseori ironic sau sarcastic, o situație, o atitudine, un obiect etc. A.M. se caracterizează printr-o mare varietate de cuvinte (unele înregistrate în textul lucrării de față) circulând uneori doar pe o anumită navă și temporar. În țările de limbă engleză A.M. se numește „nautical slang”, în flota franceză „argot Baille” etc. *sin.* Jargon marinăresc.

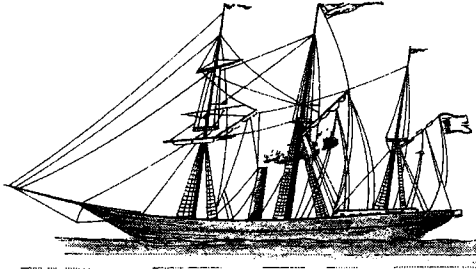
**ARGUMENT** Valoare cunoscută cu care se intră în tablele nautice. Distingem: **A. orizontal** (pe linie) și **A. vertical** (pe coloană).

**„ARGUS” ist.** Primul portavion britanic (14 000 t) cu adevărat reușit, după mai multe încercări, rezultat din transformarea pachebotului italian „Conte Rosso”; terminat în 1918. Puntea de decolare a fost amenajată pe întreaga lungime a navei desființându-se coșul care a fost înlocuit cu eșapamente speciale situate la pupa în ambele borduri; a participat în al doilea RM și a fost casat după 28 ani de serviciu în 1946.

**ARGUZIN ist.** Pe galere, subofiter-ajutor al Comitelui-care supraveghea oamenii de la rame.

**ARHANGHELSK** Oraș în N. Rusiei și important port maritim și fluvial situat la vărsarea Fl. Dvina în M. Albă. Până la întemeierea Petersburgului (1703) a fost singurul port al Rusiei. În 1898 A a fost legat printr-o CF de Moscova. Prin port se tranzitează încărcăturile destinate regiunilor arctice ale țării și tot de aci au pornit expedițiile polare rusești. Portul dispune de 36 de dane cu adâncimi de peste 8 m. Este deschis navigației din mai până în decembrie. Volumul traficului anual 5 mil. t. Șantiere navale, depozite. În perioada celui de al doilea RM A. a fost punctul de sosire a convoaielor aliate cu armament și diferite utilaje militare pentru URSS.

„ARHIMEDE” *ist.* 1. Una din primele nave cu abur și elice, care în cursul traversării Atlanticului (1840) a atins viteza de 9,75 Nd (18 km/h). Mașina navei (80 CP) avea doi cilindri verticali iar elicea avea două pale cu un diametru de 1,5 m. 2. Batiscaf construit în 1960 pentru cercetări științifice de către inginerul francez Pierre Wilm și comandantul Houot. Aparatul este deservit de 3 persoane având postul într-o sferă cu iublouri groase de plexiglas situat în partea de jos a



„Arhimede” (1)

sferei și poate coborî la peste 10 000 m adâncime. A coborât la 8535 m pe fundul Atlanticului, lângă Porto Rico și la 9400 m în depresiunea Ins. Kurile. Este dotat cu proiectoare puternice pentru iluminarea câmpului vizual al echipajului.

**ARHIPELAG** Grup de insule și alte formațiuni naturale (recifuri, stânci, bancuri de nisip) înconjurate de ape care se află la distanțe relativ mici între ele, constituind o unitate geografică, economică și uneori politică. În funcție de proveniența sa A. poate fi continental, vulcanic, coraligen sau mixt; v. insulă.

**ARHIPELAGUL ARCTIC CANADIAN** Arh. în Oc. Înghețat de Nord în apropierea țărmurilor din N Americii de Nord. Parte a terit. canadian. Supr. 1,3 mil. km<sup>2</sup>; cca 4 mii loc. Pr. insule: Baffin, Victoria, Ellesmere, Banks, Devon, Melville, Southampton. Relief în cea mai mare parte deluros cu alt. 100–600 m, mai înalt în NE. Climă maritimă arctică, cu vânturi puternice care determină oscilații mari de temperatură atingând în ian.–15°C (în SE) și –30°C (în NV), iar în iul. + 5° și respectiv + 9° C. Minus absolut–60° C. Pe toate Ins. sunt porțiuni întinse de îngheț peren și calote de gheață (155 mii km<sup>2</sup>) îndeosebi în partea de N și NE (Ins. Țara lui Baffin, Ellesmere ș.a.) Str. care despart insulele au adâncimi mici și sunt libere de ghețuri 3½ luni în S și 1 lună în N. Str. mai accesibile sunt: Lancaster, Barrow, Melville, Prince Wales. Pasajul de NV nu este în fiecare an liber de ghețuri, iar perioada de navigație este foarte scurtă. Flora este foarte săracă în N (deșerturi de gheață) și specifică tundrei în S. Fauna caracteristică zonei: reni, urși polari, lupi, vulpi, numeroase specii de păsări ș.a. Mici localități (factorii comerciale), stațiuni de cercetări polare, stații de radiolocație, două aeroporturi.

**ARHITECTURĂ NAVALĂ** Știința proiectării și construcției navelor. Se împarte în teoria navei și construcția navale. Primul manual românesc de Teoria

Navei (1902) a fost alcătuit de locotenent-comandorul N. Negrescu din Marina Militară, iar primul curs de construcții navale (1898), de inginerul șef al Marinei Militare, A. Cupșa.

**ARHUS** (Aarhus) Oraș în N. Danemarcei (Iutlanda) port la Str. Kategatt, pe țărmul golfului A. Cca 120 mii loc. Centru industrial: prelucrarea metalelor, petrolului, tutunului. Șantiere navale. Al doilea oraș ca mărime din țară.

**ARIE DE VÂNT** *inv., sin.* cart (3).

„ARIEL” *ist.* Cliper construit în Anglia (1869) pentru Compania Robert și William Steele care mai deținea 16 clipere. Nava era destinată transportului de mărfuri și pasageri spre China și Japonia. S-a remarcat prin excelente calități nautice având viteza de marș 14–16 Nd. La 31 ianuarie 1872 pleacă la Sydney, dar de la acea dată nu s-a mai știut nimic despre navă și echipajul său. Depl. 1058 t; dim 58,5 × 10,05 × 6,3 m; echipaj 36 marinari.

**ARIES 1.** Constelația Berbecul având steaua nautică Hamal. 2. v. zodiac. 3. v. punct vernal.

**ARIMÁ MC** A așeza și a fixa („țese”) caricul în hambare, în alivele sau pe punte, folosind la maximum spațiul, protejând marfa împotriva oricărei deteriorări și asigurând navei stabilitatea și condițiile normale de bandă și asietă.

**ARIMAJ MC** Rezultatul unei arimări.

**ARIMARE MC** Acțiunea de a arima.

**ARIMOR MC** Persoană calificată în arimarea cariculului; *sin.* stivator, stivuitoar, stivador.

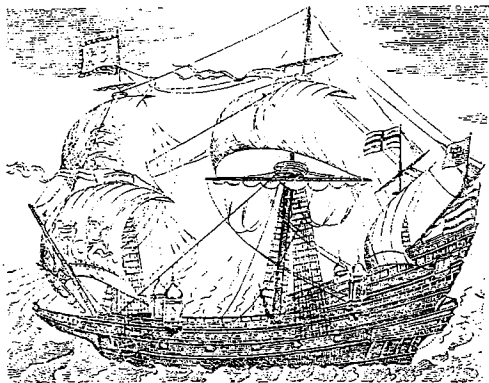
**ARIPĂ 1.** Velă suplimentară întinsă cu ajutorul unor școndri, denumiți verfafori, pentru a mări suprafața velaturii la vânt de pupa și a crește viteza navei. Distingem: A. mare, A. gabierului, A. zburătorului; *sin.* bonetă (are însă și un alt sens); 2. v. comandă (1).

**3 pesc.** Plasă așezată la gura traulului, în prelungirea mătii, de ambele părți, la capac și la talpă, pentru a mări suprafața de captură a peștelui în traul; v. *fig.* traul.

**ARIPİ PORTANTE** Dispozitiv în formă de aripi montat sub fundul navei; *sin.* aripi imerse; v. navă cu aripi portante.

„ARK ROYAL” 1. Galion englez cu patru arbori construit în 1587. Ca noutate tehnică a acelor vremuri, nava era prevăzută cu o tijă de acționare a timonei de pe duneță, permițând timonierului controlul asupra velaturii și implicit asupra manevrei navei. Ca navă comandant a amiralului Lord Howard Effingham, a participat la confruntări cu flota spaniolă în mai multe rânduri (incl. cu Invincibila Armada). Caracteristici: depl. 880 t; dim 36,80 × 8,75 × 4,85 m; 46 tunuri; echipaj 230 marinari și 70 soldați. 2. Portavion britanic (22 000 tone) lansat în 1937. A participat la numeroase acțiuni de luptă în al doilea RM în Oc. Atlantic și M. Mediterană. Torpilat la 14 nov. 1941 la 150 Mm Est Gibraltar de către Sm. german U-81, „A.R.” s-a scufundat. 3. PA britanic lansat în 1950 (36 000 t, cca 100 avioane), a treia navă cu acest nume.





Nava amiral „Ark Royal“

„**ARKTIKA**“ Spărgător de gheață cu propulsie nucleară, lansat la apă la 01. 12. 74, la Sankt-Peterburg (Leningrad). Prima navă de suprafață care prin navigație autonomă a atins Polul Nord geografic (17 aug. 1977). Caracteristici: depl. 23 460 t; dim. 148 x 28 x 11 m; vit. 21 Nd; echipaj 175 oameni. Puterea instalează-65 000 CP; 2 elicoptere pentru misiuni de cercetare și salvare. Se poate deplasa pe un câmp de gheață de 2 m grosime.

**ARMĂ 1.** A face să intre în barcă armamentul și a aduce în aceasta toate obiectele de armament. **2.** A încadra o navă cu echipaj și a o înzestra cu toate obiectele necesare exploataării (semnificație uzuală). **3.** (în șantier) A monta pe o navă, după lansare, toate instalațiile necesare. **4.** A pregăti pentru tragere un tun ori un tub lanstorpilor sau a pregăti pentru manevră un cabestan, o sondă mecanică etc.

**ARMĂ ÎN CURSĂ** *ist.* A arma o navă pentru războiul de cursă.

**ARMADA** *ist.* Flotă militară (*termen de origine spaniolă*); v. Invincibile Armada.

**ARMADILLA** *ist.* Formație mică de nave de luptă în fostele colonii spaniole.

**ARMAMENT 1.** Totalitatea marinarilor destinați a pune în funcțiune o barcă, un cabestan, un tun etc. ♦ „A. la tun!” *mil.* a) Ordin la care servanții trec la tun; b) Exerciții cu A. la tun. **2.** Totalitatea mijloacelor de luptă ale navei.

**ARMARE.** Acțiunea de a arma. ♦ „A. bateriei/bărcii nr.../cabestanului! etc.” Comandă pentru a arma bateria, barca, cabestanul.

**ARMATĂ** *mil.* **1.** Totalitatea forțelor armate ale unui stat. *sin., înv.* oaste, oștire. Poate fi: A. de cadre (A. regulată), A. de profesioniști, A. de mercenari ș.a. **2.** Mare unitate operativă constituită din mai multe MU tactice de diferite categorii de forțe armate și unități speciale, destinată îndeplinirii unor obiective operative. Fiecărei armate i se dă un număr sau o denumire (ex. Armata a IV-a, armata aeriană, armata de litoral ș.a.).

**ARMATOR 1.** MC Proprietar de navă. Persoană care echipează o navă în scopuri comerciale. Uneori A. poate închiria nava nuda unui A. navlositor, păstrându-și doar comandantul și mecanicul-șef. **2.** Proprietarul unui iaht sau al unei nave de studii.

**ARMAȚI!** Comandă în barcă pentru a lua rama pe braț; v. ramare.

**ARMĂ** *mil.* **1.** Instrument sau dispozitiv (mașină) folosită în lupta cu un inamic. Poate fi: **A. albă** (baionetă, stilet, sabie etc.) destinată luptei corp la corp. **A. de foc** care aruncă la distanță un proiectil, rachetă, torpilă prin presiunea gazelor rezultate la arderea unei încărcături de azvârlire. **2. A de nimicire în masă** A. la care forța nimicitoare este produsă de energia nucleară (A. atomică, A. cu hidrogen), de produse chimice, radioactive A. bacteriologică ș.a. **3.** Categorie de forțe armate dotată cu un anumit armament și având o anumită misiune (A. artileriei, A. marinei etc.).

**ARMĂTURĂ 1.** Parte componentă, cu o anumită funcțiune, a unei instalații, aparat etc. **2.** Seu pus în gaura plumbului sondei de mână pentru a lua probe de fund; v. sondă. **3.** v. garnitură.

**ARME SUB APĂ** *mil.* Armamentul și tehnica de luptă destinate distrugerii prin lovituri sub apă a navelor de suprafață, submarinelor și altor obiective inamice folosind torpile, mine, grenade antisubmarine ș.a.

**ARMURĂ** Echipament pentru scafandru de mare adâncime. Acest echipament, denumit și scafandru articulată, a fost conceput de R. Galeazzi și permite scufundări până la 120 m. În interiorul costumului presiunea este menținută la o valoare egală cu presiunea atmosferică.

**ARMUZ** Spațiile dintre scândurile bordajului unei nave ori ambarcațiuni construite în sistem latin sau spațiile dintre scândurile punților de lemn ale navelor, în care se presează calafat sau alte materiale pentru a asigura etanșeitatea; *sin.* harmuz.

**ARON, Mihai** (1927–1994 n. Buzău) Amiral. Absolvent al Școlii de Ofițeri de Marină promoția 1949 și al Academiei de Înalte Studii Militare (1952). Având o pregătire profesională teinică, a îndeplinit funcții importante ambarcat pe nave și în cadrul Comandamentului MM: secund și comandant de distrugător, comandant al Diviziei 42 Maritime, șef de Stat-Major apoi comandant al Marinei Militare (1990). Loctiitor al șefului Marelui Stat-Major al Armatei. Membru fondator al Ligii Navale Române reînființată în 1990.

**ARSENALUL MARINEI** (Flotei) *ist., mil.* Șantier de construcții, reparații, întreținere și armare a navelor Marinei Militare. A luat ființă în 1864 la Brăila ca atelier al Flotei, din inițiativa lt- col. (de marină) Petrescu C-tin iar în 1868 se mută la Galați odată cu Comandamentul Corpului Flotei. Cunoaște mai multe etape de dezvoltare. În 1875, atelierul este dezvoltat și modernizat prin grija col. (de marină) I. Murgescu primul director al A.M., urmat de cpt. ing. Izvoranu Ion. Din 1881, opera lui Murgescu este continuată de mr. (de marină) M. Drăghicescu. În 1898, fiind înzestrat cu utilaje noi, A.M. execută lucrări de amploare: rep. capitale (Cr. „Elisabeta”, canoniere) și alte lucrări complexe la navele MM și ale societăților de navigație NFR și SMR. În primul RM (1916–1918) A.M. detașează un atelier mobil pentru deservirea navelor flotei în zona de operațiuni, iar o altă parte a Arsenalului a fost mutată la Odessa și Herson de unde s-a reîntors în 1919. În perioada interbelică A.M. execută reparații capitale la distrugătoare, nava bază

„Constanța”, submarine, modernizarea monitoarelor ș.a. În perioada 1936–1940, când se înființează Ministerul Aerului și Marinei, A.M. se subordonează Direcției stabilimentelor industriale ale Aviației și Marinei din minister, iar în 1940 revine la Marina Militară și continuă pe tot timpul celui de al doilea RM să servească flota. După război își continuă activitatea până după 1952 când în cadrul BMM Mangalia nou înființată devine Șantier Naval executând noi lucrări de construcții și reparații ale navelor MM, onorând totodată și comenzi din străinătate.

**ARTA MARINARULUI** v. marinărie.

**ARTĂ MILITARĂ NAVALĂ** Componentă a artei militare, care include teoria și practica pregătirii și conducerii forțelor Marinei Militare, independent sau în cooperare cu alte forțe armate, în desfășurarea acțiunilor de luptă specifice și a războiului în ansamblu pe teatrul de operațiuni maritim și fluvial. În structura A.M.N. intră teoria destinației strategice a MM, arta operativă și tactica navală.

**ARTĂ OPERATIVĂ NAVALĂ** Componentă a A.M.N. incluzând teoria și practica pregătirii, planificării și conducerii operațiunilor desfășurate de MU operative ale Marinei Militare (flote, escadre, flotile), independent sau în cooperare cu alte forțe armate, în vederea realizării unui obiectiv cu valoare operativă (sprijinul debarcării forțelor terestre proprii, respingerea debarcării adversarului, întreruperea comunicațiilor pe apă, atacarea BMM, distrugerea Sm purtătoare de rachete, a grupărilor de nave de suprafață inamice etc.). A.O.N. este veriga intermediară între destinația strategică și tactica forțelor maritime și fluviale, fiind definită în unele flote ca „mica strategie”; v. operație navală.

**ARTICOLE DE RĂZBOI** *ist.* Cod disciplinar al Marinei Militare, utilizat în perioada navelor cu vele. A.d.R. se aplicau și pe navele de pirăți, referindu-se la împărțirea prăzii și la îndatoririle fiecărui pirat la bord. Pirății le semnau în cerc, pentru a nu se afla cine era comandantul și a putea afirma că au fost forțați să le semneze; v. piraterie.

**ARTIFICIER** *1. mil.* Marinar artilerist specialist în manipularea, pregătirea și conservarea muniției. *2. MC* Persoană specializată în manipularea explozivului pe timpul prospecțiunilor marine.

**ARTILERIE NAVALĂ** *mil. 1.* Totalitatea armelor de foc din dotarea Marinei Militare destinate distrugerii obiectivelor militare inamice de la uscat, de pe mare și din aer. Constă din tunuri, cal. peste 20 mm (art. clasică), aruncătoare și lansatoare de rachete (art. reactivă) cu instalațiile, aparatura de conducere a tragerii și muniția aferente. Se împarte după locul amplasării în: **art. de coastă**, instalată pe litoral, destinată combaterii navelor și eventual a unor obiective de pe uscat; **navală**, instalată pe nave și destinată combaterii obiectivelor navale, terestre și aeriene. Tragerile A.d.M. sunt automatizate, folosindu-se aparatură de radiolocație și centrale de tragere (v. tun și turelă) *ist.* Folosirea artileriei pe mare a apărut către sfârșitul sec. XIII (bombarde) și s-a dezvoltat, devenind arma principală a marinei în confruntările dintre navele de suprafață. După al doilea RM, dezvoltarea art. reactive a modificat

structura și destinația art. clasice, a cărei misiune s-a limitat la apărarea AA și navală apropiată. Rolul principal revine art. reactive cu diverse tipuri de rachete: antinave, antisubmarine, antiaeriene și împotriva uscatului. *2.* Disciplină care se ocupă de construcția armamentului de A., balistică, pulberi, trageri de A. și tactica A. clasice și cu reacție.

**ARTIMON** *1. v.* arboradă. *2. sin.* randă de furtună.

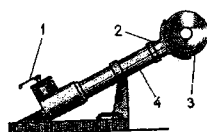
**ARUNCA** *fl.* A se îndepărta un plutitor, datorită curentului, de un anumit obiect (epavă, cap etc.), de ex., „epava de la km....aruncă”.

**ARUNCARE LA COASTĂ** v. eșuare.

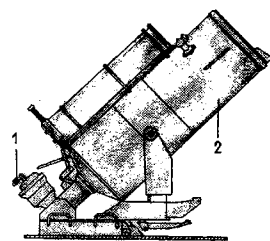
**ARUNCAREA ANCOREI** *1.* Ceremonie în cursul căreia se aruncă în apă o ancoră confecționată din flori, în memoria marinarilor căzuți la datorie. *2. (livresc) v.* fundarisirea ancorei.

**ARUNCAREA ÎN MARE** *MC* Măsură de salvare luată de comandantul navei în caz de primejdie constând în A.î.M. a unei părți din încărcătură sau a echipamentului bordului pentru a ușura nava, a-i reduce înclinarea sau a evita un alt pericol. Pagubele rezultate prin A.î.M. a mărfii sunt admise în avaria comună, cu condiția ca aceasta să fi fost corect stivuită și aramată. Nu sunt admise în avaria comună mărfurile aruncate în mare ca urmare a viciului lor propriu (alimente perisabile, mărfuri periculoase etc.). Proprietatea originală a mărfurilor A.î.M. rămâne neschimbată și poate fi recuperată de la salvator, plătindu-se o remunerație de salvare.

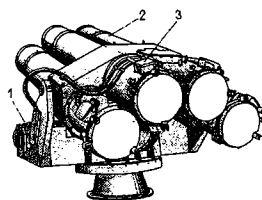
**ARUNCĂTOR DE GRENADE ANTISUBMARINE** *mil.* Aparat montat pe puntea navei și destinat aruncării grenadelor antisubmarine. A.d.G.A. pot fi cu tije, lingură, cu una sau mai multe țevi, cu pulbere, reactive etc.; ele lansează grenadele una câte una sau în jerbă, în orice direcție și la o distanță cuprinsă între 100 și 1500 m și chiar mai mult.



Aruncător de grenade antisubmarine cu tijă:  
1 – mecanism de dare a focului;  
2 – tijă cu lingură; 3 – grenadă antisubmarină; 4 – jeavă.



Aruncător de grenade antisubmarine cu o jeavă:  
1 – mecanism de dare a focului;  
2 – jeavă.



Aruncător de grenade antisubmarine cu mai multe țevi:  
1 – platformă rotativă; 2 – jeavă; 3 – contact central de dare a focului.

**ARZEW** Port algerian destinat exportului de petrol, situat pe țărmul G cu același nume din M. Mediterană. Portul este protejat de două moluri (de V-1500 m și de

S-800 m lung). Lățimea intrării în avanport 350 m. Lung. frontului de cheuri cca 4 km cu adâncimi de 6–10 m. Pentru încărcarea gazului lichefiat și a amoniacului sunt destinate 2 estacade de 500 și respectiv 700 m lung. În bazinul petrolier cu o adâncime de cca 24–27 m, pot acostea petoliere cu o capacitate de 85 mii t. Traficul anual de mărfuri 35 mil. t. Ateliere de reparații navale. **ASCENSION** (Wideawake Island) Ins. vulcanică în S Oc. Atlantic la 836,7 Mm km de Ins. Sf. Elena. Relief stâncos unde cresc palmieri, eucalipti și alți arbori tropicali. Broaște țestoase și numeroase specii de păsări. Stațiune de cablu transoceanic. Posesiune britanică. Bază navală a SUA și important centru de telecomunicații. *ist.* A fost descoperită în 1501 de portughezul Joao da Nova Gallago.

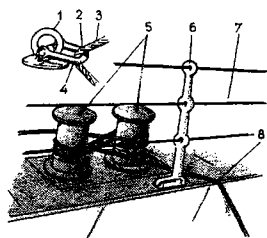
**ASCENSIUNE DREAPTĂ** Arcul de ecuator ceresc cuprins între punctul vernal și cercul orar al astrului. Se măsoară începând de la punctul vernal în sens direct, putând lua valori cuprinse între 0° și 360°. Împreună cu declinația astrului, formează sistemul de coordonate ecuatoriale independent; v. coordonate ecuatoriale.

„**ASCHAU**“ (Ex. „Lübeck“) Remorcher fluvial construit în Germania în 1941. Folosit în flota germană ca navă-bază pentru vedete dragoare. 11 aug. 1944 s-a scufundat la explozia unei mine pe Dunăre la km 676 Oreahovo. Din 1956 ranfluat și inclus în flota română sub numele de „Hațeg“.

**ASCULTĂ CĂRMA** (*despre navă*) A întoarce în funcție de orientarea cârmei. O navă A.C. cu atât mai bine cu cât viteza sa relativă în raport cu apa este mai mare. Când nu are viteză, o navă nu A.C. decât pe cursurile de apă când curentul lovește pana cârmei. Dacă nava are o viteză egală cu cea a curentului din pupa, ea nu A.C.; v. a guvernă.

**ASCUȚI** (*despre parâme*) A subția capătul unei parâme, făcând o coadă de șoarece cu sau fără ochi, ca să poată intra prin raurile macaralelor etc.

**ASCUȚIȘ 1.** Piesă care poate roade parâma ce trece pe deasupra ei. **2.** Piesă cu curbura prea mică pentru o anumită parâma.



Ascuțisuri:

1 – ochi; 2 – ascuțis; 3 – parâmă; 4 – cheie; 5 – babale; 6 – baston de balustradă; 7 – filieră; 8 – ascuțis.

**ASDIC**, *engl.* Inițialele expresiei Allied Submarine Detection Investigation Committee—denumirea inițială a hidrolocatorului folosit de marina engleză în al doilea RM. În prezent poartă numele de SONAR.

**ASIETĂ** Unghiul dintre poziția normală și poziția la un moment dat a chilei unei nave într-o apă liniștită. Nava este aprobată sau apupată, după cum pescajul prova este mai mare sau mai mic decât pescajul pupa. A. se determină, de regulă, prin tangenta sa, fiind egală cu

diferența de pescaj între prova și pupa raportată la lungimea navei. Când pescajul prova este egal cu pescajul pupa, se consideră că nava este pe chilă dreaptă sau că are A. normală (zero).

**ASIGURĂ 1.** (*despre lanț, parâmă etc.*) A fixa capătul. **2.** A lega suplimentar (de ex.: o remorcă) cu o parâmă.

**ASIGURĂ PAVILIONUL** A trage o lovitură de tun în momentul ridicării pavilionului la întâlnirea cu o altă navă, în scop de identificare. Se execută pentru a atrage atenția și a invita nava întâlnită să-și arate culorile (pavilionul).

**ASIGURARE MARITIMĂ** MC Raport juridic rezultat prin contractul de asigurare maritimă, prin care asiguratorul se obligă ca în schimbul unei sume de bani denumită primă, plătită de asigurat, să-l despăgubească pentru daunele suferite de navă sau de marfă. **A.M. inferioară**, expresie folosită în asigurările maritime, prin care se definește statutul unui bun (produs) asigurat cu o sumă mai mică decât valoarea lui reală. Pentru valoarea rămasă neasigurată, proprietarul bunului respectiv este considerat a fi proprietarul asigurator.

**ASIGURAREA HIDROGRAFICĂ ȘI DE NAVIGAȚIE** *mil.* Totalitatea măsurilor luate în scopul asigurării condițiilor optime de navigație pentru navele proprii și al îngreunării navigației navelor inamice. Constă în amenajarea cu mijloace a zonei de operațiuni de către unități hidrografice specializate, în dotarea navelor cu aparatură specifică de navigație și cu documente nautice, în informarea hidrometeorologică etc.

**ASISTENȚĂ** Ajutor acordat, la cerere, unei nave aflate în pericol, dar neabandonate.

**ASISTENȚĂ OSTILĂ** *DM* Acțiune a unei nave comerciale neutre în timp de război, constând în acordarea de ajutor direct unuia din beligeranți, cum ar fi: transmiterea de informații, participarea la ostilități etc. Transportul de marfă destinată inamicului sau de persoane oficiale inamice nu constituie A.O. Nava care acordă A.O. poate fi capturată de partea beligerantă adversă.

**ASK** *ist.* Navă a primilor vikingi (în anii 800 Hr.)

„**ASKOLD**“ Cruciuător al MM ruse în flota M. Baltice din 1902. Depl. 5905 t. Tunuri: XII × 152 mm; XII × 75 mm; VIII × 47 mm; II × 37 mm; 6 tuburi lanstorpilor; echipaj 534 oameni. În războiul ruso-japonez (1904–1905), după bătălia din M. Galbenă, fiind avariat, a intrat în portul Shanghai unde a fost internat. A revenit în Rusia în 1906. În primul RM a participat în operațiuni din M. Roșie și M. Mediterană. În componerea unei escadre anglo-franceze s-a distins în operația din Str. Dardanele (1915–1916). În 1918 s-a aflat la Murmansk, unde a fost capturat de către englezi și reținut. Restituit URSS în 1922.

**ASOCIAȚIA MARINARILOR ROMÂNI** *ist.* Asociație cu caracter sindical înființată la Galați în luna mai 1933, la care puteau adera navigatorii de toate gradele din flota comercială.

„**ASOG**“ *ist.* Galion spaniol care transporta mercur.

„**ASROC**“ *mil.* Rachetă antisubmarină de fabricație americană (Antisubmarine Rocket), folosită în general

de pe navele de suprafață împotriva Sm. inamice. Folosește combustibil solid, are cap căutător acustic și o rază de acțiune de cca 6 Mm. Racheta zboară prin aer până în vecinătatea Sm., după care se scufundă în apă îndreptându-se către țintă.

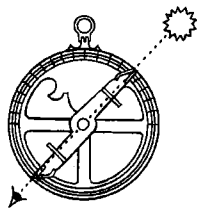
**A STA LA CAPĂ** v. capă.

**ASTAR** Țesătură din lână sau din lână și fire sintetice, folosită la confecționarea pavilioanelor.

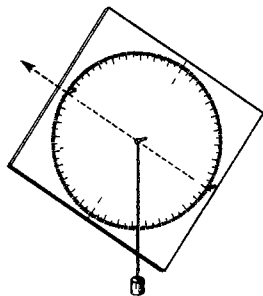
**ASTROCOMPAS** Instrument nautic folosit în mările polare indicând direcția cu ajutorul unei alidade cu care se vizează astrul. Pe anumite cadrane se înregistrează latitudinea observatorului, unghiul orar local și declinația astrului; v. și compas solar.

**ASTROGRAF** Instrument constituit dintr-o sursă de lumină care proiectează curbele de înălțime ale astrilor pe o diagramă specială ce permite trasarea porțiunii utile a dreptei de înălțime. Timpul necesar folosit în acest scop poartă denumirea de „timpul mediu al A.” Este rareori folosit în navigația marină.

**ASTROLAB** *ist.* 1. Instrument compus dintr-un cerc gradat și o alidadă și folosit pentru măsurarea înălțimii unghiulare a astrilor. Inventat probabil de Apolonius din Perga în sec. III î.Hr., A. a fost perfecționat de arabi în sec. VII al d.Hr., fiind folosit până în sec. XVI. 2. Instrument improvizat la bărcile de salvare pentru măsurarea înălțimii unghiulare a Soarelui.

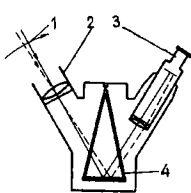


Astrolab sec. XV



Astrolab de barcă

**ASTROLAB CU PENDUL** Instrument hidrografic având aceeași destinație ca și astrolabul cu prisme. Se compune din două lunete – obiectiv și ocular – înclinate la 60° față de verticală. Imaginea astrului din obiectiv este reflectată de o oglindă suspendată sub formă de pendul. Momentul în care astrul are înălțimea de 60° reprezintă media momentelor trecerii sale prin două linii gravate pe oglindă.

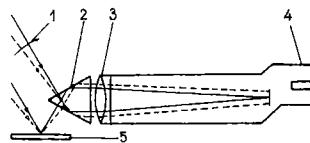


Schema astrolabului cu pendul:

- 1 – direcție la astru;
- 2 – obiectiv; 3 – ocular;
- 4 – pendul.

**ASTROLAB CU PRISME** Instrument pentru ridicări hidrografice, servind la determinarea momentului în care un anumit astru ajunge la înălțimea dată. Se compune dintr-o lunetă orizontală, având în fața obiectivului o prismă care permite să se vizeze simultan

un astru și imaginea sa reflectată într-un orizont artificial cu mercur. Înainte ca astrul să fi atins înălțimea prestabilită, cele două imagini ale sale se observă la înălțimi diferite; ele se vor situa pe aceeași verticală în momentul în care astrul se va afla la înălțimea prestabilită.



Schema astrolabului cu prisme:

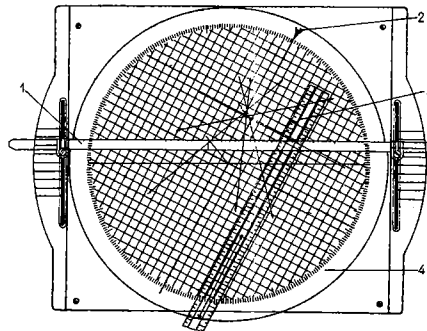
- 1 – direcția la astru; 2 – prismă; 3 – obiectiv;
- 4 – ocular; 5 – orizont artificial.

„**ASTROLABE**” *ist.* Corvetă cu trei arbori construită în Franța în 1811. Depl. 380 t; dim.: 30,80 x 8,70 x 3,65 m; XIV tunuri. Sub comanda navigatorului francez Dumont D’Urville, participă la mai multe călătorii în Atlanticul de Sud în timpul cărora a fost descoperită Țara Adélie la 66°40’ lat. S și 140°01’ long. E.

**ASTRONOMIE** Știință care se ocupă de studiul astrilor, al structurii lor, evoluției, mișcării etc., precum și de studiul sistemelor de aștri, al galaxiilor și Universului și care cuprinde astrometria, mecanica cerească, astrofizica. Ca ramuri importante: A. geofizică, nautică, aeronautică și cosmică, având ca obiect determinarea poziției unor obiective de la uscat, a navelor pe mare, a aparatelor de zbor în aer și a aparatelor cosmice în spațiul cosmic.

**ASTRONOMIE NAUTICĂ** Ramură a astronomiei care se ocupă de navigația astronomică.

**ASTROPLOT** Instrument pentru trasarea rezultatelor calculelor de punct, folosind metode astronomice rapide; se compune dintr-o placă de bază cu un disc rotativ, gradat la periferie de la 0° la 359° și cu pătrate cu latura de 2 mm, o placă de trasare, o scală de timp care trebuie orientată cu precizie pe direcția Est-Vest și o riglă pentru măsurarea înălțimilor.



Astroplot:

- 1 – scara timpului; 2 – azimutul astrului;
- 3 – riglă pentru înălțimi; 4 – disc rotativ.

**ASTRU** *astr.* Denumire generală a corpurilor cerești. A. cu răsărit și apus, Astru a cărui orbită întretaie planul orizontului astronomic. În această categorie intră aștrii a căror declinație în valoare absolută este mai mică decât

colatitudinea. La aceștia se observă în emisfera vizibilă numai culminația superioară.

**ASUNCIÓN** (Nuestra Señora de la Asunción) Principalul port fluvial și capitala Rep. Paraguay, situat la 1900 km de Oc. Atlantic pe malul st. al R. Paraguay (afluent al fl. Parana, care se varsă în Oc. Atlantic prin estuarul La Plata); navigabil până la localitatea Corumba. Centru comercial important. Prin port se derulează 75% din exporturi și 90% din importuri. Legături pe CF cu Buenos Aires (Argentina) și pe fl. cu Montevideo (Uruguay). Aeroport. *ist.* Întemeiat în 1537 de conchistadorul Juan de Ayolas.

**ASURZĂ** *ist. (despre rame)* A înfășura furcheții sau a acoperi ramele cu cărpe pentru a nu face zgomot la ramare. Asurzirea ramelor era o măsură de precauție ce se lua noaptea pe timpul deplasării bărcilor la abordajul unei nave inamice ancorate.

**AȘCHIERE** *fl.* Reducerea bruscă a înălțimii malului.

**AȘHDOD** Port și BMM a statului Israel în M. Mediterană. Lungimea frontului de cheuri 4,5 km, cu adâncimea de 11,5 m. Portul asigură bazarea navelor mari, incl. Cr. Capacitatea de trafic 3,2 mil. t. Anual rulează în port 900 de nave. Terminal de containere și de petrol, depozite.

**AȘTEPTĂ ÎN BALANS** *fl. (despre un remorcher cu convoi)* A merge în amonte cu o viteză egală cu cea a curentului apei, menținând convoiul pe loc.

**ATAC** *mil.* Acțiune de luptă în forță cu folosirea armamentului și a mijloacelor radioelectronice prin care se urmărește nimicirea inamicului sau distrugerea unor obiective. Pe mare A. se execută de nave, avioane (elicoptere), independent sau în cooperare. După tipul armamentului folosit, A. poate fi de rachete, torpile, artilerie, grenade ASm sau combinat.

**ATANASIU, Carmen Irène** (n. 1947, Constanța) Doctor în istorie, profesor. Licențiată a Facultății de Istorie, Universitatea București (1967–1972). Muzeograf și șef al secției de istorie navală în Muzeul Marinei Române–Constanța (1976–2005). A desfășurat de-a lungul întregii sale cariere o intensă activitate de cercetare științifică în domeniul Marinei militare și Marinei civile, concretizată prin publicarea a numeroase studii, articole, comunicări la zeci de sesiuni științifice ș.a. Lucrări de referință publicate în volum: **Flota maritimă comercială română. Un secol de istorie modernă 1895–1995** (colaborare), Constanța 1995; **Geopolitică la Dunărea de Jos. Problema Dunării și drepturile riveranilor în lucrările premergătoare Conferinței de Pace de la Paris (1947)**. București 2002; **Problema suveranității României la Dunăre și navigația Fluvială Română (1919–1945)** București 2003 ș.a.

**ATANASIU, Traian** (n. 1947, Mangalia) Viceamiral. Absolvent al Școlii Militare Superioare de Marină, promoția 1968, al Academiei Militare (1970) și al Colegiului național de apărare (1994). A îndeplinit funcții pe navele MM (1968–1976) și a fost detașat temporar la Marina comercială, ambarcat pe navele NAVROM – Constanța (1976–1980). Revenit în MM, a exercitat funcții de comandă la nave de luptă (1981–1985) și la divizioane de corvete și fregate (1985–1997). Comandant al MM și adjunct al șefului Statului-Major General (1997–2001). În rezervă din

anul 2002. Doctor în științe militare și autor a numeroase lucrări de tactică și doctrină militară între care **Puterea Maritimă și diplomația navală** (coordonator) – 1998.

**ATAȘAT NAVAL** Ofițer care îndeplinește funcția de consilier în probleme navale al șefului unui oficiu diplomatic.

**ATELIER PLUTITOR** Navă-atelier amenajată și dotată cu instalații și utilaje necesare executării reparațiilor curente la nave, în porturile în care nu există șantiere sau ateliere navale sau în cadrul unei grupări navale ce operează la distanțe mari de bazele proprii.

**ATENȚIUNE LA MAȘINI** Semnal sau inscripție pe cadranul telegrafului indicând ca mașina să fie gata de manevră.

**ATERIZARE** Luarea contactului vizual cu uscatul sau cu un reper de pe mal, venind dinspre larg. Distingem: **A. în longitudine** când nava urmează meridianul care trece prin punctul de A.; **A. în latitudine** când nava urmează paralela care trece prin punctul de A.; **A. pe un reper** când nava aterizează pe o înălțime, pe un far, pe o insulă sau pe un alt reper vizibil din mare, după care este dirijată spre punctul de destinație. A. pe coastă periculoasă (stânci, bancuri, funduri mici) se execută perpendicular, iar pe o coastă sănătoasă (fără pericole), oblic pentru a vedea farurile, reperate etc. Uneori, dacă nu este sigură de punctul său, nava aterizează în mod deliberat într-o anumită parte a punctului de destinație, pentru a avea certitudinea că la vederea uscatului se află, la E (V, N, S) de acest punct. A. cu ajutorul radarului se poate executa și pe ceață.

**ATESTAT DE BORD MC** Document eliberat navelor de ape interioare de către căpităniile porturilor unde au fost înscrise și care conferă dreptul de a arbora pavilionul național, a naviga în apele interioare (naționale și internaționale) certificând, totodată, dreptul de proprietate, caracteristicile tehnice și de exploatare, precum și starea tehnică a navelor.

**„ATHENIA”** *ist.* Pachebot sub pavilion britanic (13 581 t), protagonistul unui eveniment care a deschis seria atacurilor din războiul pe mare în perioada 1939–1945. A fost prima navă lovită în ziua declanșării ostilităților, înregistrându-se și primele victime. „A” a fost torpilată de Sm. german. (U-30. Din pasagerii aflați la bordul pachebotului 1300 au fost salvați iar 112 și-au pierdut viața.

**ATĂRNĂ 1.** A fila puțin lanțul ancorei, astfel încât aceasta să iasă în afara navei. **2.** A suspenda ancora în dreptul etravei pentru a nu atinge bordajul unei alte nave, menținând-o în celălalt bord cu ajutorul lanțului său și al unei parâme de sarmă. **3. Inv.** A mola boțul de traversieră, ținând nava în bojul său de capon gata de fundarisire (*manevră practică pe vechile nave cu vele*).

**ATĂRNĂTOARE 1.** Lanț care susține verga: v. vergă. **2.** Saulă sau lanț cu care se asigură cărma pentru a nu se pierde în cazul când iese din balamale; *sin.* atârnat.

**ATĂRNĂTOR 1.** Parâmă cu noduri de turban folosită pentru coborârea în barcă sau urcarea pe punte a



frontul de Est.

**ATLANTIDA** (gr. Atlantis) Conform unei legende grecești străvechi, ar fi existat în Oc. Atlantic o Țară și bogată insulă (la V de Str. Gibraltar), populată de puternicele triburi ale atlantiilor care se războiau cu cele din Atica. În urma unui cutremur catastrofal care a avut loc cu 10 mii de ani în urmă, A. a dispărut sub valurile oceanului. Încercările de a elucida dacă A. a existat în realitate s-au făcut de către savanți în trecut și se fac și astăzi fără a se ajunge la un rezultat cert. Singura sursă de informare o constituie o lucrare a filozofului grec Platon, care face trimitere la străstrămoșul său Solon, care a aflat despre A. de la niște preoți egipteni.

„**ATLANTIS**” *ist* 1. Crușiător auxiliar german, care a acționat pe căile de comunicații maritime în al doilea RM în 613 zile de acțiune, a scufundat 22 nave de transport adverse cu un deplasament total de 145 mii t. Descoperit de Cr G britanic „Devonshire”, a fost obligat, după o scurtă luptă, să se sabordeze. Echipajul s-a salvat cu ambarcațiunile proprii în condiții deosebit de grele, fiind recuperat cu ajutorul Sm U-129 și al 4 Sm. italiene, ajungând la St. Nazaire (Franța). 2. „A II”, Navă de cercetare a spațiilor maritime (SUA) cu un deplasament de 2200 t; a executat lucrări în cadrul anului geofizic internațional în Oc. Atlantic (1957–1958).

**ATLAS** Lucrare cartografică editată sub formă de album, carte sau mapă cu hărți, planșe ș.a. În funcție de conținut, A. poate fi geografic, sideral, maritim, oceanic, fluvial, istoric etc.

**ATLAS DE CURENȚI** oc. Colecție de hărți cuprinzând curenții marini permanenți sau de marea, în diferite anotimpuri sau luni.

**ATLAS DE GHEȚURI** oc. Colecție de hărți cuprinzând zonele de mare acoperite de ghețuri în diferite anotimpuri sau luni.

**ATLAS DE MAREE** oc. Colecție de hărți indicând curenții de marea la anumite ore, epoci etc.

**ATOL** Insulă de corali în formă de inel închis sau deschis în jurul unei suprafețe de apă, denumită lagună.

Atol



**ATRAȚIA BĂILOR** Deviere a navei către interiorul unei băi din cauza contracurentului.

**ATRAȚIE LOCALĂ** Anomalie a câmpului magnetic terestru, care perturbă compasul magnetic al navei.

**ATRIA** Steaua nautică α Triangulis Australis (Triunghiul Austral), mărimea 1,9.

**AȚĂ** Dără de spumă albă, paralelă cu direcția vântului, care se formează la vânturi de forță 7–10 pe scara Beaufort.

**AȚĂ DE GRANDEE** Sfoară răscuțită din mai multe ațe de

vele servind la coaserea grandeei. Înainte de întrebuințare se ceruiește.

**AȚĂ DE VELE** Sfoară din două sau mai multe fire de cânepă sau de in de cea mai bună calitate, servind la coaserea velelor și la patronarea capetelor de saulă.

**AȚĂ PESCĂREASCĂ** pesc. Ață de bumbac sau de in de grosimi diferite din care se împletesc plasele de pescuit.

**AUCKLAND** Important port și BMM din Noua Zeelandă, cu cca 550 mii loc., situat pe istmul Ins. de Nord, între bazinele portuare Waitemata Harbour (E) și Manukan Harbour (V). Portul este protejat împotriva vânturilor de insule. Bazinul portuar destinat exporturilor se află în G. Hauraki cu ad. de 25–27 m, unde pot acostă nave cu un pescaj de 12 m. Bazinul de V Manukan Harbour se folosește cu precădere pentru navele de cabotaj. Lung. frontului de cheuri a portului: 7 km cu ad. de 10,6–13 m. Traficul anual cca 7 mil. t. Import: petrol, mașini, îngrășăminte; export: lână, produse animaliere. Șantierul de construcții și rep. navele dispun de un doc uscat, 2 cale și ateliere. BMM asigură bazarea navelor flotei neozelandeze și reparația incl. Cr.

„**AUDACITY**” *ist*, Primul portavion de escortă britanic, amenajat dintr-un cargou german (ex. „Hannover”) capturat la începutul celui de-al doilea RM. A participat la apărarea convoaielor aliate în Oc. Atlantic. Apariția navelor de tip „A” a adus progrese însemnate în tehnica și tactica ASm. A fost scufundat de Sm. german U-751 în Atlanticul de Nord, în timpul luptei ce s-a desfășurat în jurul convoiului HG 76. Atacat timp de 9 zile de o haită de Sm germane (11 Sm.), datorită prezenței în luptă a avioanelor de pe „A”, pierderile convoiului s-au limitat la 3 nave. Caracteristici: depl. 5572 t, vit. 15 Nd, 6 avioane Grumman.

**AURELIAN, Petre S.** (1833–1909). Economist, acad. prof. univ. și ministru al Lucrărilor Publice (1896–1897). A militat activ pentru independența și industrializarea țării și în acest cadru pentru o navigație autohtonă și înființarea de societăți proprii de navigație comercială maritimă și fluvială. Roadele acestei activități s-au reflectat în înființarea NFR (1890) și SMR (1895). Lucrări în domeniu: **Înființarea unei societăți naționale de navigațiune** (1877); **Situația economică a României din punct de vedere al căilor de comunicație.**

**AURIC** v. greement auric și velă aurică.

**AURICĂ** Velă care se prinde numai pe o latură a catargului.

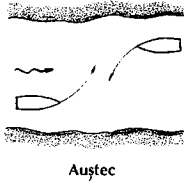
**AURIGA** Constelația Vizitiul, având steaua nautică Capella.

„**AURORA**” *ist*. Remorcher (ex. Basilisk, ex. Aurore), fost remorcher în flota austro-ungară, transferat României (1922) în contul datoriilor de război. A fost achiziționat de Societatea Română Dunăreană (SRD), care l-a folosit ca remorcher și ca navă de pasageri. Construit la Taranto (1909); caracteristici: depl. 237 t; dim. 49,05 × 7,92 × 2,20 m; două elici; mașină triplă expansiune 500 CP; vit. 21,6 Nd. Rechiziționat de Marina Militară

(1939), reamenajat ca puitor de mine și armat cu 2 mitr. AA de 13,2 mm. și o instalație de lansare pentru 40 mine. Încadrat în secția puitoare de mine a Forței Navale Maritime (FNM), a participat în al doilea RM la instalarea barajelor de mine în zona Sulina în perioada de tensiune legată de cedarea Basarabiei (29 iun.–3 iul. 1940) și la completarea acestora în perioada premergătoare războiului (10–11 ian. 1941). După începerea acțiunilor militare A. a mai instalat un baraj de mine de fund, la intrarea pe brațul Sulina, pe care astfel l-a închis. Avariata într-un bombardament aerian la Sulina și introdusă în reparații la șantierul mobil de la Mm 13, a fost distrusă la 15 iul. 1941 de un alt bombardament al aviației sovietice după ce a primit 4 lovituri în plin. A.

**AUSTRAL, Curentul** ~ v. 1. curentul Vânturilor de Vest. 2. De sud, din emisfera sudică.

**AUȘTEC** *fl.* Întâlnirea între două convoaie sau două nave care înaintează pe un curs de apă, în sensuri opuse, arătându-și reciproc tribordul în loc de babord, cum se întâmplă în mod normal. A. se semnalizează la tribord, noaptea printr-o lumină albă intermitentă, iar ziua agitând un pavilion de culoare albastră.



**AUTOGRAF** 1. Aparat care înregistrează grafic imersiunea și înclinarea torpilei, în drumul către țintă. 2. A. înregistrând procesul lansării unei mine sau imersiunea drăgii și a elementelor sale. A. se întrebuințează pe timpul exercițiilor de lansare a torpilelor, de minare și dragaj, pentru verificarea funcționării armei respective.

**AUTOMATICĂ NAVALĂ** Ramură a automaticii care se ocupă cu studiul elementelor și al sistemelor automate sau automatizate de la bordul navelor.

**„AUTOMEDEON”** *ist.* Navă curier engleză, capturată de flota germană după începerea ostilităților în al doilea RM. Captură extrem de valoroasă pentru germani, care au găsit la bordul navei documente deosebit de importante: cifurile Royal Navy și alte documente privind organizarea navigației de război și drumurile urmate de convoaiele aliate.

**AUTOMOTOR** *nav.* Navă fluvială pentru transportul de mărfuri generale, în vrac, solide sau lichide. Capacitate de transport până la 2000–2200 t; până la 100 m lungime și pescaje corespunzătoare căilor pe care navigă. Propulsia asigurată de elice acționată de motoare. Unele A. pot face remorcaje, fiind echipate corespunzător. *sin.* Șlep motor.

**AUTONOMIE** *mil.* Capacitatea navelor de a naviga un anumit interval de timp fără a intra în port pentru refacerea plinurilor. Este o caracteristică de bază în definirea calităților tehnico-tactice ale navei și se stabilește încă din faza de proiectare a acesteia. Depinde de tipul navei, de rezervele de combustibil, apă, hrană etc. și de rezistența echipajului.

**AUTORITATE PORTUARĂ** MC Organ portuar

(căpitanie de port, vamă, punct de frontieră etc.) autorizat prin lege să ia măsuri și să emită dispoziții legale obligatorii referitoare la navigația în zona portului, la vamă, la frontieră, măsuri sanitare etc.

**AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ** (ANR) Organ tehnic de specialitate înființată prin fuziunea Inspectoratului Navigației Civile și a Regiei Autonome „Registrul Naval Român”, potrivit Ordonanței Guvernamentale nr. 42/1997 prin care preia toate drepturile și obligațiile celor două instituții care se desființează. Urmărește îmbunătățirea serviciilor în conformitate cu cerințele naționale și internaționale în domeniul navigației civile și al exploatarii portuare, în vederea promovării celor mai înalte standarde de siguranță a navelor, echipajelor, pasagerilor și mărfurilor, precum și protecția mediului împotriva poluării. Are sediul în incinta portului Constanța.

**AUXILIAR** Mecanic la mașinile auxiliare ale navei.

**AUXILIARE** Ansamblul mașinilor, pompelor etc. care asigură funcționarea mașinilor principale de propulsie ale navei sau care îndeplinesc alte funcțiuni.

**AVAL** *fl.* Poziție a unui punct de pe un curs de apă sau de pe malul acestuia, situat mai jos (către vărsare), în raport cu un alt punct de pe același curs de apă.

**AVANGARDĂ** *mil.* Unitate de nave de luptă care se deplasează în fața dispozitivului de marș (luptă) a grupării principale cu misiunea de a împiedica atacul prin surprindere al inamicului și a crea condiții favorabile atacului forțelor proprii.

**AVANPORT** Suprafață de apă înaintea intrării în port, apărată natural sau prin construcții hidrotehnice împotriva valurilor și vânturilor. A. este folosit de nave pentru staționare până în momentul în care se primește permisiunea de a intra în port.

**AVANS** 1. Interval de timp cu care cronometrul devansează ora exactă. 2. Interval de timp cu care ora mării înalte precede uneori culminația Lunii.

**AVANTAJUL VÂNTULUI** *ist.* Avantaj al unei nave sau formații de nave cu vele (de a se găsi în vântul inamicului, ceea ce îi permitea să aleagă momentul declanșării atacului).

**AVARIE** 1. Stricăciune produsă navei sau instalațiilor de bord, cu consecințe grave asupra capacității de luptă, de transport etc. 2. MC Pagube suferite de navă ori de caric sau cheltuială excepțională făcută de o navă comercială în vederea salvării sale și a caricului. A. poate fi suportată de navă (A. **particulară**) sau de toți participanții la expediția maritimă (A. **comună**).

**AVARIE COMUNĂ** MC Sacrificiu extraordinar sau cheltuiele extraordinare făcute de către comandant în mod intenționat și rațional pentru salvarea comună a navei și încărcăturii de la un pericol care le amenință. Elementele A.C. sunt: sacrificiul să fie făcut cu intenție, scopul să fie salvarea navei și mărfii de la o primejdie comună, sacrificiul să fie real și absolut necesar. Sacrificarea unei părți din averea aflată în pericol ca și cheltuiele ce compun A.C. se suportă de bunurile salvate cât și de cele sacrificate în proporție cu valoarea lor netă. De regulă, în conosament sau charter party, se prevăd clauze de reglementare a A.C. v. Regulile York-Anvers.



**AVÂNTARE** Porțiune a navei în afara perpendicularei prova (**A. prova**) sau în afara perpendicularei pupa (**A. pupa**).

**AVERTISMENT** Indicație înscrisă pe hărțile marine pentru a preveni asupra unor eventuale inexactități ale acestora sau asupra unor date variabile (de ex., adâncimile la gurile fluviilor).

**AVERTISMENT DE FURTUNĂ** *MN* Anunțarea unui vânt de cel puțin forța 7 (aproape furtună), după scara Beaufort. Se comunică prin radio și optic, prin semnale de furtună.

**AVERTISMENT DE GHEȚURI** *nav.* Mesaj radio transmis de nave ori de câte ori observă în drumul lor câmpuri de gheață sau aisberguri. Se adresează stațiilor de radio costiere și navelor din zonă, indicând punctul navei, ora (în timp mediu la Greenwich), direcția și distanța aproximativă a ghețurilor observate față de navă, direcția și forța vântului.

**AVERTIZOR AUTOMAT DE INCENDIU** Mecanism din instalația de detectare a incendiilor, care se declanșează automat la izbucnirea unui incendiu într-unul din compartimentele navei. *sin.* detector de incendiu.

**AVIAȚIE AMBARCATĂ** *mil.* Aviație bazată pe portavioane și portelicoptere, care include avioane de vânătoare, vânătoare-bombardament, avioane și elicoptere antisubmarine etc., constituind principala forță de lovire a acestora.

**AVIAȚIE ANTISUBMARINĂ** *mil.* Categorie de aviație maritimă compusă din avioane, hidroavioane și elicoptere specializate în căutarea și distrugerea submarinelor inamice. Începând cu sec. XX s-au folosit în același scop, în primul rând de către germani, baloane (dirijabile).

**AVIAȚIE MARITIMĂ** *mil.* Aviație din compunerea marinei militare specializată în acțiuni de luptă pe mare și în zona litoralului. După locul de bazare al avioanelor și elicopterelor distingem A.M. bazată în zona de litoral și A.M. bazată pe nave, în special pe portavioane și portelicoptere (aviație ambarcată).

**AVIAȚIE MINERO-TORPILOARE** *mil.* Categorie de aviație maritimă înzestrată cu avioane specializate pentru atacarea cu torpila a navelor inamice, executarea minărilor ofensive ș.a. La această categorie de aviație aflată în înzestrarea unor flote încă din primul RM s-a renunțat prin anii 70 (sec. XX), funcțiile ei fiind preluate de aviația purtătoare de bombe și rachete, aviația de asalt și antisubmarină, mult mai eficiente.

**AVILES** Oraș-port în N Spaniei (prov. Asturia). Situat la vărsarea Fl. Aviles în G. Bișcaya. Cca 30 mii loc. Renomit pentru exportul de cărbune din Asturia. Uzine metalurgice, chimice. Trafic anual cca 10 mil. t. Pescuit. Șantier de reparații navale.

**AVION FĂRĂ PILOT** *mil.* Aparat de zbor dirijat automat după un program sau de către un operator de la PC. Este folosit pentru bruijaul stațiilor de radiolocație inamice, cercetare, imitarea unor acțiuni de luptă ș.a. Lansarea se face de la uscat, de pe nave sau avioane.

**AVIOR** Steaua nautică ε Carinae (Chila), mărimea 1.

**AVIZ** *MC* Înștiințare prevăzută în contractul de navlosire, indicând data probabilă la care nava va sosi în portul de încărcare sau descărcare.

**AVIZ MEDICAL** *MC* Aviz conținând prescripții medicale, transmis de unele stații de radio costiere navelor care nu au medic la bord. Mesajul prin care se cere un aviz medical va fi precedat de semnalul de urgență și semnat de comandantul navei.

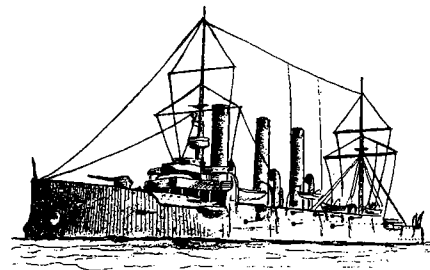
**AVIZ NAVIGATORILOR** 1. Înștiințare adresată navigatorilor, indicând modificări ale hărților, cărților - pilot, cărților de faruri și altor documente nautice, precum și diverse interdicții temporare de navigație; *sin.* aviz pentru navigatori. 2. **A. radio** A. navigatorilor care, datorită caracterului urgent, se transmite prin radio după un anumit procedeu și la o anumită oră, înainte de a fi inclus în broșura cu avize pentru navigatori.

**AVIZAREA PLECĂRII NAVEI** *MC* Avizarea pe care comandantul navei o trimite navlositorului înainte de plecarea acesteia în cursă.

**AVIZO** (*fr.* Aviso) *mil.* Navă militară rapidă cu deplasament până la 2000 t și armament ușor, destinată să execute escortă, cercetare, protecția pescuitului, reprezentare etc. Dim.: 103 m × 11 m × 3,8 m; vit. 20–25 Nd; unul-patru tunuri de 100–120 mm, două-opt tunuri AA de 37–80 mm, un aruncător de grenade ASm. cuadruplu de 305 mm, două aparate lanstorpile triple, un elicopter.

**AVODIRÉ** v. acaju.

**„AVRORA”** *ist.* Crucișător rusesc construit la Petrograd și intrat în serviciu în 1903. Depl. 6730 t; vit. 20 Nd; tunuri: XIV × 152 mm; IV × 76 mm; echipaj 578 oameni. A participat la războiul ruso-japonez (1904–1905), în bătălia de la Tsushima și la primul RM (1914–1917). A devenit celebru datorită faptului că echipajul său, trecut de partea revoluției socialiste, a



„Avrora”

tras în ziua de 25 oct. 1917 asupra Palatului de Iarnă din Petrograd salva de artilerie care a marcat începutul acesteia și schimbările istorice care au urmat. A participat în al doilea RM la apărarea Leningradului. În 1948 „A” a fost ancorat pe Fl. Neva în apropierea Palatului de Iarnă, fiind declarat monument istoric.

**AXA LUMII** v. sfera cerească, *sin.* Axa Universului.

**AXA MAGNETICĂ** *nav.* Linia imaginară ce trece prin punctele de pe suprafața terestră unde forța magnetică este maximă (poli magnetici). Polul N magnetic a fost

## AXA PASEI DE NAVIGAȚIE

42

descoperit de R. Amundsen în expediția dintre anii 1903–1905, iar polul S magnetic de către Shackleton în expediția din anii 1907–1909. Poziția acestor poli este într-o continuă mișcare, iar la data descoperirii aveau următoarele coordonate: polul N magnetic în punctul  $\varphi = 70^\circ \text{ N}$  și  $\lambda = 9^\circ \text{ V}$ ; iar polul S magnetic  $\varphi = 7^\circ \text{ S}$  și  $\lambda = 154^\circ \text{ E}$ .

**AXA PASEI DE NAVIGAȚIE** *mil.* Linie ce trece prin mijlocul unei pase de navigație, reprezentând drumul navigabil.

**AXA ȘENALULUI NAVIGABIL** Linie ce trece prin mijlocul unui șenal navigabil și care corespunde, de regulă, adâncimilor optime pentru navigație.

**AXA TERESTRĂ** *nav.* Linia imaginară care trece prin polii tereștri și centrul Pământului, în jurul căreia Pământul se rotește în sens direct (de la V la E). *sin.* Axa polilor.

**AXIOMETRU** Aparat compus dintr-un sector de cerc gradat în puncte (de la 0 la 30 în fiecare bord) și un indice aflat în fața timonierului și care arată unghiul de cârmă pus de acesta; v. și indicator de unghi de cârmă.

**AXUL CÂRMEI** v. cârmă.

**AXUL NAVEI** Intersecția planului diametral longitudinal, cu un plan orizontal.  $\diamond$  „În ax”. În planul diametral sau paralel cu acest plan.

**AZIMUT** Arcul de orizont cuprins între Nordul adevărat, magnetic sau compas și direcția spre un obiect, contat în sensul acelor unui ceasornic, de la  $000^\circ$  (Nord) la  $359^\circ$  (astronomii îl contează de la Sud).

**AZIMUT NECUNOSCUT** Metodă de determinare a deviațiilor compasului magnetic, constând din comparația relevmentului compas la un obiect cu relevmentul adevărat aproximativ al aceluiași obiect. Eroarea fiind constantă pentru toate relevmentele, curba deviației va fi deplasată cu o cantitate constantă, care se poate determina ținând seama că suma algebrică a deviațiilor trebuie să fie egală cu zero. Metoda nu poate fi aplicată dacă există o eroare a liniei de credință.

**AZORE, Insulele** ~ Arhipelag portughez de origine vulcanică în Oc. Atlantic situat la 1770 km Vest de Gibraltar. Este format din 9 insule mari (mai importante Sao Miguel, Terceira, Pico), cu o suprafață de 2,3 mii km<sup>2</sup> și o populație de peste 360 mii locuitori. Porturi: Ponta Delgada, Angra do Heroísmo și Horta. Climă subtropicală. Culturi de viță de vie, citrice, ceai, tutun ș.a. Bază principală pentru liniile aeriene transatlantice și nod de comunicații intercontinentale. În regiunea Ins. Azore se găsește centrul anticiclonic permanent care condiționează starea vremii în Europa Occidentală și Nordul Africii.

**AZOV** (*lat.* Palus Maeotis; *gr. ant.* Maiotis limen) **Marea** ~ Mare interioară situată în sudul Ucrainei, între Peninsula Crimeea și coasta Caucazului, fiind legată cu Marea Neagră prin strâmtoarea Kerchi. Suprafața 38 000 km<sup>2</sup>. Are adâncimi mici, max. 15 m, fiind situată pe platforma continentală. Apele M. A. sunt mult îndulcite de cele ale fluviilor Don și Kuban. Salinitatea 2–13,8%. Bogat bazin de pescuit. Porturi principale: Taganrog, Mariupol, Rostov pe Don, Eisk, Berdiansk, legate de mare prin canale. *ist.* Zona M.A. a fost luată în stăpânire de Rusia în urma războiului ruso-turc (1735–1739), prin pacea de la Belgrad.

# B

**B 1.** Pavilion (din Codul internațional de semnale cu semnificația: „Încarc sau descarc explozivi sau material inflamabil”. În unele țări un astfel de pavilion este folosit de multă vreme ca semnal de atac sau de deschidere a focului. Potrivit legendei, la originea semnalului s-ar afla o manta roșie ridicată de Temistocle pe o ramă în lupta de la Salamina (480 î.Hr.). **2.** Coeficient aproximativ al deviației compasului magnetic.

„**B**” *ist.* **1.** (ex. „Brusterort”) Dragor auxiliar construit în Germania în 1938 și închiriat României în 1941. A luat parte la dragarea drumului costier Constanța – Odessa – Cherson (1941). La 10 oct. 1941, împreună cu dragoare germane, a intrat într-un câmp de mine și s-a scufundat lovind o mină. Împreună cu nava au căzut la datorie cpt. Filip Nicolae, comandantul Flotei de dragaj ușor, asr. Apostolescu Paul, comandantul dragorului „B” și 21 marinari. Flotila germană a pierdut nava-bază „Teresia Wallner” și 2 șalupe dragoare. **2.** Canonieră/dragor. Prima denumire românească dată uneia din cele 4 canoniere/dragoare (v. „A”, „C”, „D”) construite în Franța la șantierul naval „Lorient” și cumpărate de România în 1920. Ulterior a fost botezată oficial „Sublocotenent Ion Ghiculescu”. Luată de flota sovietică în 1944 și restituită României în 1945, când s-a numit DB-1, apoi NDD.

**BAADER pesc.** Mașină specială folosită pe traulere pentru fabricarea fileurilor de pește.

**BAB-EL-MANDEB (Bab-el-Mandab)** Strâmtoare între Arabia și continentul African, care unește M. Roșie cu Oc. Indian. Lățimea între 17,5 și 25 km. Adâncimea minimă 60 m, cea maximă depășind pe alocuri 200 m. Curenții: cel de suprafață duce apa mai puțin sărată spre M. Roșie și cel de adâncime cu apa mai sărată din M. Roșie în ocean. A devenit azi un adevărat „Gibraltar” al Orientului Mijlociu și Apropiat cu o mare importanță strategică și economică.

**BABĂ** Piesă masivă de lemn, beton armat sau metal, instalată la bord sau pe cheu și folosită pentru a lua

volta parâmelor. Poate fi simplă, dublă, în cruce, cu urechi sau în V. (utilizată numai la bord, pentru manevrele curente). B. instalată pe cheu se numește și bolard; v. și bici, bintă, biton, pici. **B. de abatere** B. de lemn instalată pe cheu pentru a servi la legarea palancurilor de abatere; v. abatere în carenă. **B. de remorcă:** a) B. instalată la pupa unor remorchere în cele două borduri sau B. dublă în cruce la pupa, destinată voltării remorcilor; b) B. de lemn fixată cu o brățară la bancul din prova unei ambarcațiuni la care se ia volta remorcii; v. *fig.* barcă și balenieră.

**BABĂ CU MOTOR** Tambur instalat, de regulă, pe un perete și acționat de un motor, cu ajutorul căruia se poate vira o parâmă. Se utilizează, în general, la bigile mici; v. *fig.* bigă de perete.

**BABAFINCĂ** *inv.*, *sin.* zburător (pe bombarde). Avea deasupra o contrababafincă.

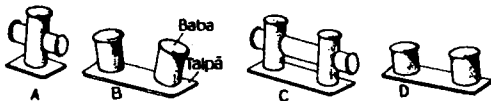
**BABAICĂ fl.** Ramă de barcă cu brațul îngroșat către mâner, în formă de pară, pentru a crea o contragreutate. Se utilizează, de obicei, la lotci sau bărci pescărești; *sin.* opacină, lopată.

**BABORD** (nu are plural). Partea din stânga a unei nave sau ambarcațiuni privită de la pupa spre prova și direcția în spațiu corespunzătoare acestei părți; pentru evitarea confuziilor, în comenzile la cărmă nu se spune babord (respectiv tribord), ci stânga (respectiv dreapta), „B. înainte/înapoi, opriți!” Comandă ce se dă marinarilor din armamentul bărcii, care ramează la B. pentru a rama înainte sau înapoi ori pentru a opri.

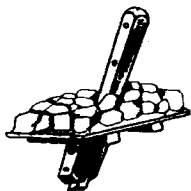
**BABORDEZ** (*fr.*-babordais) *inv.* Marinar care, în sistemul de organizare a serviciului echipajului unei nave pe două schimburi („doimi”), face parte din doimea numită bordul babord (*antonim* tribordez).

**BAC** Ambarcațiune cu sau fără propulsie proprie, folosită pe fluvii sau în porturi pentru trecerea oamenilor, vehiculelor sau diferitelor materiale de pe un mal pe altul; v. pod umblător.

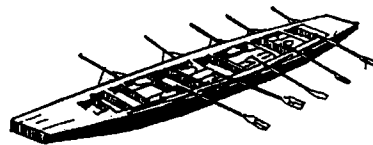
**BAC DE CANOTAJ** *spt.* Ambarcațiune foarte lată și stabilă construită special pentru antrenarea canotorilor



**Babale:**  
A – cu umeri (în cruce); B – în V;  
C – dublă cu umeri; D – dublă.



**Baba de abatere**



**Bac de canotaj**

la vâslit. Amenajarea interioară este asemănătoare cu cea a ambarcațiunilor de concurs. Este instalată și fixată în interiorul bazinelor de înot sau pe lângă bazele nautice.

**BAC PENTRU TRANSBORDAREA/TRAVERSAREA TEHNICII DE LUPĂ PESTE APE INTERIOARE**

Autovehicul universal pentru orice teren. A intrat în serviciu în unele armate din 1993 și este folosit în acțiunile ofensive ale trupelor de uscat, la trecerea tancurilor peste cursuri de apă, șanțuri etc. În varianta de pod plutitor (bac), utilizează flotoare laterale care se umplu cu aer în aproximativ 5 minute cu ajutorul unor compresoare. Are o greutate de 44 tone și un motor de 750 CP. În varianta de bac are 34,8 m lungime, iar în cea de pod 23,5 m.

**BAFFIN 1.** Mare care desparte Țara lui B. de Ins. Groenlanda. Comunică prin strâmtorile Davis și Smith cu Oc. Atlantic și Oc. Înghețat de Nord. Supr. 869 mii km<sup>2</sup>; ad. max. 2136 m. Acoperită de ghețuri tot timpul anului, cu excepția lunilor iul.–sept. Temp. apei iarna 0° C, vara 0° – +5° C, salinitatea 30–32‰. În partea de E se formează aisberguri purtate de curenții în Oc. Atlantic. Marea semidiurne cu ampl. de 4,2 m. Bogată în pește. **2. B. Țara lui** ~ Cea mai mare insulă din Arh. Arctic Canadian. Supr. 512 mii km<sup>2</sup>. Climă arctică mai aspră decât în Groenlanda datorită curentului rece Labrador. Întreaga suprafață reprezintă un podiș și pe alocuri munți; alt. max 3000 m. Vegetație de tundră. Populație rară, cca 3000 loc (eschimoși) care se ocupă cu vânatul și pescuitul. Stațiune de cercetări polare. Denumiri date după numele exploratorului englez X. W. Baffin.

**BAFFIN, William** (1584–1622) Navigator și explorator polar englez. A încercat să găsească Pasajul de Nord-Vest din Oc. Atlantic în Oc. Pacific, fără să reușească. A cercetat G. Hudson (1615). A fost primul navigator care a pătruns prin Str. Davis în marea care-i poartă azi numele (1616), fiind oprit de ghețuri la 76° lat N. A descoperit coasta de V. a Groenlandei.

**BAGAJ MC** Obiectele și efectele personale ale pasagerilor, depozitate fie în cală, în cabină sau în magazia de bagaje a navei. Plata transportului este în general inclusă în prețul biletului de călătorie. Depășirea greutății sau a volumului admis per persoană se plătește separat. Obiectele echipajului (sacul marinarului) nu au regim de bagaj. Bagajele încărcate fără conosement nu contribuie la avaria comună dacă sunt salvate. Codul comercial român dă drept la contribuție (despăgubire) dacă bagajele sunt aruncate în mare sau suferă stricăciuni.

**BAGALĂ** *ist.* Navă cu vele cu o capacitate de 50–100 t, folosită la începutul sec. XIX pe Fl. Nil, M. Roșie și Oc. Indian pentru transport și piraterie. Propulsia se asigura cu două vele trapezoidale (la treime) montate pe câte un arbore. Către 1850 B. a fost descrisă ca o navă arabă de cca 100–400 t, L 30–40 m, l 6–8,5 m, cu pupa înaltă (cu dune) și bogat ornamentată. Unele nave de acest tip erau armate cu până la 50 de tunuri amplasate pe punte și uneori sub punte. Numele provine din limba marathi din India. *sin.* bagla, baggala.

**BAGLĂ** v. bagală.

**BAGUIO** Denumirea unui ciclon în Filipine.

**BAHAMAS, Ins.** ~ (Bahama Islands) Arh. în Oc. Atlantic la SE de Pen. Florida, format din 77 de ins. și numeroase recifuri de corali. Supr. 11,4 mii km<sup>2</sup>; peste 140 mii loc. Climă tropicală cu o perioadă ploioasă (mai–oct.) și uragane puternice. Temp. în ian. + 20° C, iul. + 28° C. Culturi de ananas, banane, portocali, trestie de zahăr ș. a. Faună bogată și foarte variată. Important nod de comunicație maritimă și aeriană. Insule importante: Andros, Great și Little Abaco. Porturi: Nassau, Freeport. BMM și BMA ale SUA pe terit. B. închiriate în 1940. *ist.* Descoperit de Cr. Columb în 1492. Colonie britanică din 1893; autogovernare din 1964.

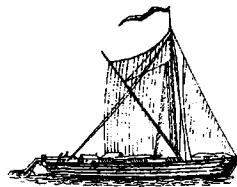
**BAHIA BLANCA 1.** Golf în Oc. Atlantic pe coasta de SE a Argentinei, la S de Rio de la Plata. Se mai numește și El Rincon. **2. Oraș-port** în Argentina situat la Oc. Atlantic pe malul golfului cu același nume. Complexul portuar se întinde de la gura golfului spre interior cca. 22 km. Docuri uscate și ateliere de reparații pentru nave până la 20 000 t. Important centru comercial al Pampasului. Se exportă procluse de carne, morărit, pielărie, cereale, petrol ș. a.

**BAHOR** Termen de origine slavă folosit de pescarii din Delta Dunării cu sensul de cange, cârlig.

**BAHRAIN** Arhipelag în G. Persic în apropierea coastelor Pen. Arabia. Se compune dintr-o ins. mare (Bahrain) și câteva mai mici din care mai importante sunt Al Muharan și Umm. Supr. 598 km<sup>2</sup>. Cap Al Manamah. Importante zăcăminte de petrol. Rafinării. Culturi de citrice, curmali. Pescuit de perle. Pr. porturi: Mina Sulman, Sitra, Manama. *ist.* Importantă bază pe ruta comercială spre India stăpânită în antichitate de sumerieni, ahemenizi, parți ș. a. iar din sec VII d.Hr. de arabi iar apoi de portughezi (1521). Emirat arab sub protectorat britanic (1867–1971). Din 14 aug. 1971 este stat independent.

**BAIDAC** *inv.* Navă punită, cu un catarg și vele, lungă de 36–60 m, folosită pe Nipru.

**BAIE 1.** Intrând al mării în uscat, având o deschidere mai mare decât adâncimea. **2. B. mică** Intrând al mării în uscat cu o suprafață redusă, care oferă condiții de adăpostire și staționare la ancoră a navelor mici.



Baidac

**BAIERĂ DE FIRUIALĂ/TRANSFILAJ** Saulă cu care se execută firuiala/transfilajul; v. *fig.* firuială.

**BAIERĂ DE ÎNFĂȘURARE** Saulă cu care se înfășoară vela strânsă pe vergă.

**BAIERĂ DE ÎNVERGARE** Parâmă ce trece prin ochiul de învergare al unei vele pătrate și servește la facerea împuntăturii de învergare, adică a legăturii colțului velei pe vergă; v. și sachet de învergare.

**BAIERĂ DE TERȚAROLĂ** Saulă ce trece prin ochiurile de terțarolă de pe marginea de cădere a velei și servește la facerea împuntăturii de terțarolă, adică a legăturii care asigură marginea de cădere, când se iau terțarolele; v. sachet de terțarolă, terțarolă.

**BAIKAL** Lac navigabil în partea de S a Siberiei răsăritene în regiunea Irkutsk (Federația Rusă), la 455 m alt. Supr.

31,5 mii km<sup>2</sup>, lung 636 km, lățimea med. 48 km, max. 79 km; ad. max. 1742 m. Este cel mai adânc lac de pe glob. În lac se varsă peste 350 de râuri și râulețe. Pr. râuri: Selenga, Barguzin, Angara de Sus. Din lac curge R. Angara de Jos care se varsă în Fl. Enisei. Supr. bazinului lacului 557 mii km<sup>2</sup>. Țărmurile abrupte și crestate în funcție de orientarea lanțurilor de munți formând mai multe G. În lac sunt cca 45 ins. mici. Temp. apei la suprafață + 9 – + 12° C. Flora și fauna bogate și variate. Este navigabil tot timpul anului. Pr. puncte de acostare: Baikal, Listianka (stație de cercetări biologice), Turka ș. a. Turism. Explorarea lacului a început în sec. XVII.

**BAJOAIER 1.** Perete lateral al unei ecluze. **2.** Perete de doc uscat.

**BAKIGI CAIGHI** pesc. Barcă de pescuit cu undițe folosită în Bosfor. Are lungimea de 8–10 m.

**BAKU** Oraș-port la M. Caspică, capitala Rep. Azerbaidjan. Centrul unei vechi regiuni petrolifere. Cca 1,5 mil. loc. Ocupă un loc de frunte în traficul de produse petrolifere spre porturile rusești și iraniene din M. Caspică unde sunt transbordate pe alte mijloace de transport. Industrie chimică, constructoare de mașini, construcții navale, de prelucrare a lemnului, industrie ușoară și alimentară etc. Aeroport. Punct de legătură peste M. Caspică între Caucaz și Asia Centrală.

**BAL** (de marfă) MC Colet relativ mare cu marfă nerigidă (bumbac, lână, iută, sizal, manilă, zdrențe etc) ambalat pentru transport în pânză de sac sau altă țesătură ieftină și rezistentă. Se leagă cu fier balot, sârmă sau sfoară. B. ocupă mai puțin spațiu la stivuire decât obiectele rigide dar mai mult decât cerealele. *sin.* balot, bale.

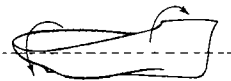
**BALABAN, Gheorghe** (1923–2003 n. Toderița, Brașov) Comandor. Căpitan de cursă lungă. După absolvirea Liceului „Mihai Viteazul” din Tg. Mureș, a urmat Școala navală din Constanța și Academia Navală din Flensburg, Germania (1941–1944), unde a fost făcut prizonier după ieșirea României din alianța cu statele Axei. Reîntors în țară, a avut o evoluție profesională de excepție în cele mai diverse domenii ale Marinei Militare și comerciale: profesor, șef al catedrei de navigație la Școala Superioară de marină; expert la Căpitănia portului Constanța; CLC pe navele Marinei comerciale. Director tehnic al Flotei maritime NAVROM; inspector-șef la Registrul Naval Român; surveyor (expert) pentru Lloyd și American Bureau of Shipping. Autor al unor valoroase lucrări de specialitate: **Manualul ofițerului de cart, Conducerea navei, Tratat de navigație maritimă** ș.a.

**BALAM** Ambarcațiune folosită în M. Roșie, care are un catarg cu o velă, iar etrava este înclinată; *sin.* belem.

**BALAMA DE CĂRMĂ** Balama fixată pe muchia pupa a etamboului și destinată susținerii și rotirii penei cărmei prin intermediul unei piese în formă de cui, denumită țâțână. Se folosește numai la navele mici și la bărci; *v. fig.* cărmă.

**BALANDRĂ 1.** Barcă filipineză scobită, cu balansier dublu, catargul având o velă cu spetează, ghiu și foc. **2.** Barcă peruviană punctată având pupa cu tablou, velă aurică și două focuri. Lungimea bărcii este de 8–10 m.

**BALANS** Mișcare oscilatorie a navei, care poartă denumirea de ruluiu, când oscilațiile au loc în jurul axului longitudinal, și tangaj, când acestea se produc în jurul axului transversal. **B. în opt** reprezintă o combinație de ruluiu și tangaj, care solicită puternic nava și provoacă răul de mare cel mai violent.



Balans în opt

**BALANSARE 1.** Punere în mișcare pentru scurt timp a unei mașini sau a unor mecanisme înainte de plecarea navei, în scopul verificării bunei lor funcționări. **2.** Mișcare a sextantului în jurul axului lunetei pentru a da imaginii reflectate a astrului o mișcare circulară și a tangenta arcul descris de astru cu orizontul. B. este necesară pentru a putea lua înălțimea corectă, adică în momentul în care sextantul este vertical. **3.** Mișcare de pendulare a sondei de mână pentru a o arunca spre prova pe timpul deplasării navei, astfel încât citirea adâncimii să se facă atunci când saula se află în poziție verticală.

**BALANSIER 1.** Piesă a unui cronometru care reglează mișcarea acestuia. **2.** *v.* pirogă cu balansier.

**BALANSINĂ 1.** Manevră curentă care susține o vergă, un ghiu sau un pic; *v. fig.* vergă. **2.** Manevră curentă cu care se acționează o bigă sau o capră în plan vertical; *v. fig.* bigă. **3.** Manevră fixă constituită, de regulă, dintr-un palanc care susține capătul exterior al tangonului, neori printr-o gură de zmeu; *v. fig.* tangon.

**BALAR, Michel** (n. 1936 Sucy-en-Brie) Istoric medievist, profesor la Universitatea Sorbona din Paris. A studiat cu precădere istoria maritimă a Genovei, folosind și izvoare românești, inclusiv prin colaborare directă cu specialiști români, cu care ocazie a vizitat România. Printre cele mai valoroase dintre lucrările sale se numără: **La Romanie génoise (XII<sup>e</sup> – début du XV<sup>e</sup> siècle)** – Roma, 1978, **Génes et l’Outre Mer** – Paris, 1980, **La Mer Noire et la Romanie génoise** – Londra, 1989.

**BALAST 1.** Lest permanent (ciment, fontă etc.) sau temporar (prin introducerea apei de mare în tancurile de B.) **B. curat** B. dintr-un tanc, care, după ultimul transport de hidrocarburi, a fost curățat; astfel, lichidul descărcat în ape curate și calme pe timp frumos nu lasă urme vizibile, nici depuneri sau emulsii de hidrocarburi la suprafața apei sau pe mal. Dacă se instituie un sistem de supraveghere și de control aprobat de administrație, B. este considerat curat chiar dacă lasă urme vizibile pe apă, fără ca totuși conținutul de hidrocarburi să depășească 15 părți la un milion. **B. murdar** B. care conține mai mult de 0,1% procluse petrolifere. Descărcat în mare, în apropiere de coastă, el murdărește apa, plajele și instalațiile portuare, punând în pericol fauna marină. **B. separat** Apă de B. introdusă într-un tanc complet izolat de tubulaturile caricului de hidrocarburi și de combustibil lichid și destinat în exclusivitate transportului de B. sau altor lichide decât hidrocarburi ori substanțe nocive. **Balast uscat** Materiale: nisip, ciment, piatră, piese de fontă etc. utilizate ca balast fix pe unele nave în vederea îmbunătățirii stabilității sau corectării asietei. **2.** Compartiment între corpul extern și

corpul rezistent al submarinelor, care se umple complet cu apă când se intră în imersiune; v. *fig.* submarin.

**BALASTARE** Operațiunea de încărcare a balastului la bordul navei.

**BALATON** (Marea Ungariei) Lac navigabil sărat situat în câmpia cursului mijlociu al Dunării la poalele Munților Bakoy și Vártes la 110 m alt. Supr. 596 km<sup>2</sup>. Tărmurile în partea de NV a lacului sunt înalte, abrupte și dantelate, în rest sunt joase, nisipoase și pe alocuri mlăștinoase. În lac se varsă mai multe râuri. Temp. apei la suprafață, vara, + 20° C. Cea mai importantă zonă turistică a Ungariei. Bogat în pește.

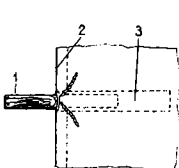
**BALBOA** Oraș și BMM a SUA în zona canalului Panama. Situat la intrarea în canal din Oc. Pacific în apropiere de Or. Panama. Cca 6 mii loc. (în afară de militari). Punct terminus al căii ferate de-a lungul canalului Panama.

**BALBOA, Vasco Nuñez de** ~ (1475–1517) Navigator și conchistador spaniol. În 1513, străbătând Istmul Panama, a fost primul european care a atins țărmul Oc. Pacific, pe care l-a numit „marea de sud” și l-a declarat posesiune spaniolă. A organizat incursiuni de cucerire și jaf în sudul Istmului Panama. În 1517 a fost acuzat de trădare și executat.

**„BALCIC”** *ist.* Cargou mixt dintr-o serie de 4 nave de același tip („Cavarna”, „Mangalia”, „Sulina”) construite în anii 1939–1940 în Italia (Cantieri Navali Riuniti–Palermo), pentru SMR. Caracteristici: capac. de încărcare 5650 tdw; dim. 116,3 × 15,5 × 6,6 m; mot. Diesel, vit. 13,5 Nd. Amenajări pt. 16 pasageri CI I. Posibilitate de transformare în Cr. auxiliar cu II tunuri cal. 120 mm și IV tunuri AA. Inițial „B” a navigat pe linia Dunăre–Mediterrana Orientală. Surprins de al doilea RM în afara țării, a fost afretat de Marina italiană pentru transporturi între M. Adriatică și M. Egee. După ieșirea Italiei din război a fost scufundat de aviația germană într-un bombardament asupra portului Split din M. Adriatică (15 oct. 1943).

**BALCON** Balustradă metalică fixată la prova și pupa pentru prevenirea căderii peste bord. Se numește B. prova sau B. pupa, după locul în care este așezat.

**BALEARE** (*sp.* Baleares) Arh. spaniol în V. Mediteranei, situat pe un prag submarin, compus din Ins. Mallorca, Minorca, Ibiza, Formentera, Cabrera. Supr. 5 mii km<sup>2</sup>. Centru ad-tiv: Palma de Mallorca. Relief accidentat și coaste dantelate. Climă mediteraneană. 480 mii loc. care se ocupă de pescuit, viticultură, pomicultură (măslini), expl. de marmură. Important centru turistic frecventat tot cursul anului.



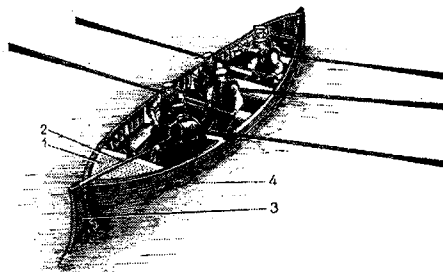
**Balenă:**  
1 – balenă; 2 – velă;  
3 – buzunar.

**BALENĂ** Spetează din lemn sau din material plastic la ambarcațiunile de sport, fixată într-un buzunar practic perpendicular pe marginea de cădere a unei vele.

**BALENIER** Marinar calificat în vânarea balenelor.

**BALENIERĂ 1.** Ambarcațiune cu prova și pupa ascuțite, având

întotdeauna un număr de rame fără soț (de regulă, 5 sau, rareori, 7). B. era folosită adeseori pentru vizite oficiale. Pe B. se practică o ramare specială, denumită ramare la coastă. Velatura constă dintr-un foc, o velă mare la treime și un bate-pupa sau dintr-un foc și două vele latine cu antenă. **2.** Ambarcațiune cu lungimea de cca 9 m și cu un catarg rabatabil cu o



**Balenieră: (1)**  
1 – grătar; 2 – eche; 3 – cărmă; 4 – țin-te bine.

velă de aproximativ 15 m<sup>2</sup>, utilizată pentru vânarea balenelor. **3.** Navă autopropulsată, relativ mică, ușor de distins prin pasarella care leagă comanda cu teuga, unde se află un tun port-harpon pentru vânarea balenelor. **B. cu motor** Ambarcațiune (1) prevăzută cu motor, având, eventual, și vele, folosită îndeosebi de stațiunile Salvamar. În prezent B.c.M. se construiesc din material plastic întărit cu fibre de sticlă.

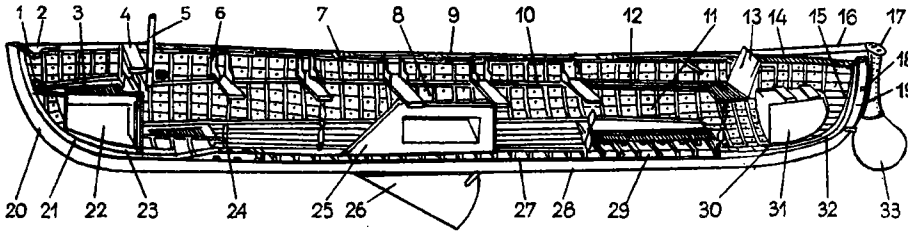
**BALI 1.** Ins. vulcanică la E de Ins. Java de care este despărțită de str. cu același nume. Face parte din Arh. Sondele Mici. Supr. 5616 km<sup>2</sup>; peste 1 milion loc. În nordul insulei se află un lanț de vulcani activi; alt. max. 3142 m; spre S se întinde o câmpie aluvionară fertilă. Climă tropicală musonică. Păduri tropicale; culturi de orez, tutun, porumb. Creșterea animalelor în special porcine. Oraș pr. Singaraja. **2.** Mare interinsulară din Oc. Pacific între extremitatea de E a Ins. Java și Ins. indoneziene Bali, Lombok, Sumbawa, Sulawesi și Madura. Supr. 119 mii km<sup>2</sup>; ad. max. 1590 m; temp. apei constantă (cca 28° C); salinitatea 33–34‰; marea mixtă cu ampl. p. la 1,7 m. Principalul port Surabaya (Ins. Java).

**BALICA, Petre** (n. 1934 Baia de Aramă, Mehedinți) Contraamiral (1990). Absolvent al Școlii Superioare de Marină promoția 1957 și al Academiei Militare (1971). În perioada 1957–1972 a îndeplinit diferite funcții la bordul navelor MM (VT și VPR). Între 1972–1984 este profesor la catedra de tactica marinei de la Academia Militară. Ofițer 1 cu operațiile în Secția Marină din MStM (1984–1990). Șef Secția Marină și inspector șef pentru MM în Statul Major General (1990–1995). În rezervă din 1995. Membru în Consiliul Director al LNR.

**BALIE** Recipient din lemn pentru păstrat apă, saula sondei grele făcute colac etc.

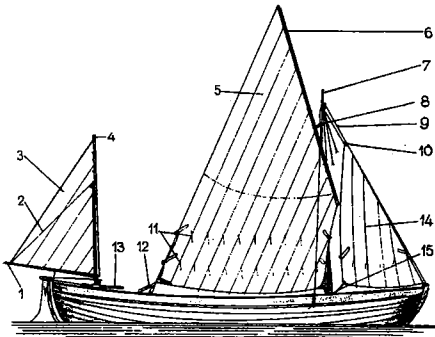
**BALIK KAYĠI** (*tc.*) *pesc.* Barcă de pescuit cu undițe folosită în Bosfor. Lungimea 8–10 m.

**BALIKPAPAN** Oraș-port în Indonezia situat pe coasta de E a Ins. Kalimantan (Borneo) la Str. Makasar. Important centru petrolier (rafinărie cu capacitatea de prelucrare



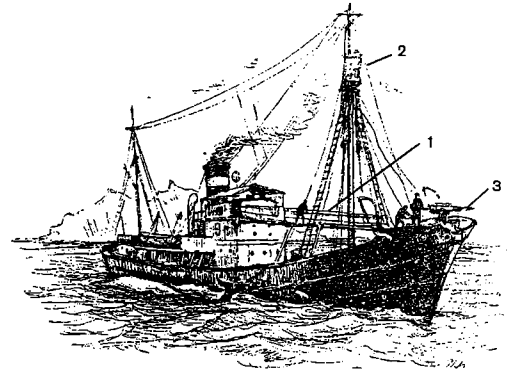
**Balenieră (secțiune):**

1 – inel prova; 2 – ghirlandă; 3 – grătar; 4 – spate tare pentru babaua de remorcă; 5 – baba de remorcă; 6 – colțar; 7 – locaș de furchet; 8 – crevace; 9 – copastie; 10 – stringher; 11 – camera bărcii; 12 – banchet; 13 – spate; 14 – grătar; 15 – inel pupa; 16 – trojele cârmei; 17 – eche; 18 – balamalele cârmei; 19 – etambou; 20 – etravă; 21 – contraetravă; 22 – cheson de aer prova; 23 – lemn mort prova; 24 – pontil; 25 – cutia derivorului; 26 – derivor; 27 – batură; 28 – chilă; 29 – carlingă; 30 – lemn mort pupa; 31 – cheson de aer pupa; 32 – contraetambou; 33 – pana cârmei.



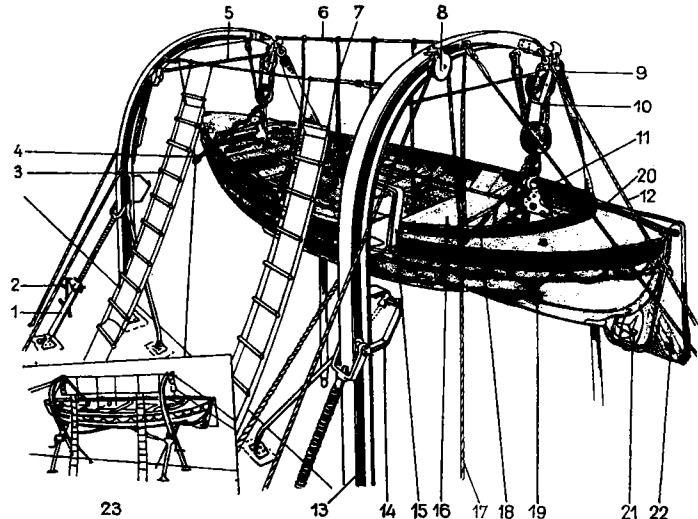
**Balenieră cu vele:**

1 – ghiu; 2 – balansină; 3 – bate-pupa; 4 – arbore bate-pupa; 5 – velă mare la treime; 6 – vergă; 7 – arbore mare; 8 – rocamniță; 9 – strai; 10 – funga focului; 11 – sacheți de terjarolă; 12 – școtele velei mari; 13 – eche; 14 – foc; 15 – școta focului.



**Balenieră (vânător de balene):**

1 – pasarelă; 2 – cuibul corbului; 3 – tun port-harpon.



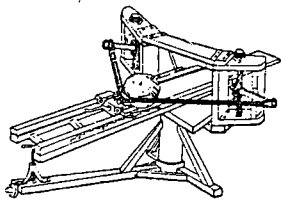
**Balenieră cu motor la grui, scoasă:**

1 – dispozitiv de scoatere; 2 – manivelă; 3 – scară de piscică; 4 – boț alunecător; 5 – curentul palancului; 6 – strai; 7 – atârănător; 8 – rai deschis; 9 – chingă; 10 – palanc; 11 – cârlig patent; 12 – braș pupa; 13 – grui; 14 – cavalet cu pernă; 15 – apărătoare; 16 – motor; 17 – parămă de rului; 18 – boț; 19 – țin-te bine; 20 – eche; 21 – elice; 22 – cârmă; 23 – balenieră intrată.

de 2,5 mil. t anual). Cheuri specializate pentru traficul de petrol ce pot fi utilizate și pentru alte mărfuri. Adâncimea 8–10 m. Capacitatea de trafic a portului 3,6–3,8 mil. t anual. Se exportă în special petrol și produse petroliere cu destinația Japonia și Australia.

**BALIMĂ** fl. Apă amestecată cu zăpadă care curge pe Dunăre; *sin.* Năboi, zai.

**BALISTĂ** (lat. ballista) Mașină de aruncat folosită ca armă de luptă în Grecia și Roma antică bazată pe forța elasticității suvițelor răsucite de tendoane sau păr cu care se aruncau bolovani (cca 30 kg.), bucăți de metal, butuci îmbrăcați în fier, butoaie cu smolă arzândă pentru a dărâma zidurile cetăților asediate și a distruge forța vie. Distanța de aruncare 400–800 m. Sau folosit pe navele mari pentru a lovi navele inamice înainte de a le pinta. A fost folosită până către sfârșitul sec. V. d.Hr.



Balistă

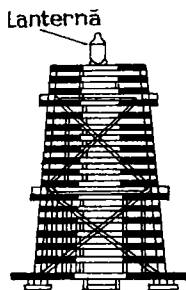
**BALISTICĂ** Disciplină care se ocupă de studiul mișcării libere a proiectilului, rachetei nedirijate, glonțului, bombei de avion nedirijate. Se împarte în **B. interioară** care studiază mișcarea proiectilului (glonțului) pe canalul țevii sub influența presiunii gazelor emantate de arderea pulberii și **B. exterioară** care studiază mișcarea proiectilului (glonțului, bombei ș.a.) pe traiectorie și factorii care au influență asupra acestei mișcări.

**BALIZĂ** A instala balize, geamanduri, școndri etc. pentru marcarea șenalului, pericolelor, zonelor destinate anumitor scopuri.

**BALIZAJ 1.** Ansamblu de mijloace de semnalizare și asigurare a navigației în apropierea coastei, la gura fluviilor sau pe fluvii; pot fi fixe sau plutitoare. Există două sisteme de B.: lateral, pentru marcarea șenalelor și cardinal, pentru marcarea pericolelor de navigație izolate; din luna aprilie 1977, în M. Nordului și Canalul Mânecii a fost introdus un sistem lateral-cardinal denumit „sistem A”, elaborat de Asociația internațională de semnalizări maritime (AISM). Există și un alt sistem, denumit „sistem B”. **2.** Amplasarea balizelor sau geamandurilor necesare asigurării navigației maritime, fluviale sau pe lacuri.

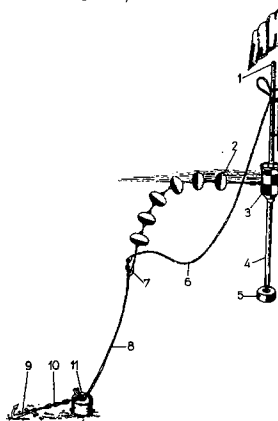
**BALIZARE** v. balizaj (2).

**BALIZĂ 1.** Reper de navigație instalat pe mal sau fixat de fundul apei și prevăzut uneori cu lumină (**B. luminoasă**) servind la marcarea șenalului, a pericolelor de navigație etc. **2.** Termen folosit uneori impropriu atât în accepțiunea (1), cât și cu semnificația de semnal de navigație plutitoare.



Baliză

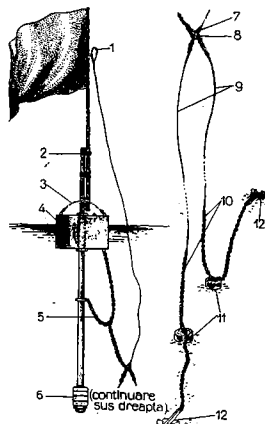
**BALIZĂ DE DRAGAJ** Geamandură cu baston în vârful căruia se află un pavilion sau alt semn, destinată marcării paselor dragate și altor lucrări de dragaj.



Baliză de dragaj:

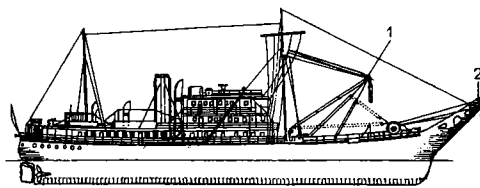
1 – felinar; 2 – floatoare; 3 – geamandură; 4 – școndru; 5 – lest; 6 – parămă de recuperare; 7 – cheie alunecătoare; 8 – sârmă de ancorare; 9 – ancoră; 10 – lanț; 11 – scuiundător.

**BALIZĂ HIDROGRAFICĂ** Geamandură cu structură metalică deasupra flotelului, servind ca reper la lucrările hidrografice.



Baliză hidrografică:

1 – ochi de recuperare; 2 – legătură; 3 – zbir de ridicare; 4 – geamandură; 5 – labă de găscă; 6 – lest; 7 – cârlig de papagal; 8 – inel; 9 – sârmă de ancorare; 10 – lanț de ancorare; 11 – scufundător; 12 – ancore.



Balizor:

1 – bigă; 2 – fâlcii.

**BALIZOR** Navă cu ajutorul căreia se instalează, se controlează și se întreține balizajul. Este prevăzută la prova cu bigi puternice și cu grui cu fâlcii pentru manevra geamandurilor.



**BALL, table** ~ Table de înălțimi prin inspecție. Primele table de acest fel au apărut în 1907. Înălțimile au fost calculate prin metoda semiversus. Azimutul se calcula cu ajutorul formulei:

$$\sin z = \frac{\sec \varphi \times \Delta h \text{ (pentru 8m)}}{120}, \text{ în care } \varphi \text{ este lati-}$$

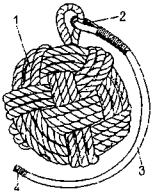
tudinea, iar  $h$ —înălțimea astrului.

**BALLAHU** Goeletă folosită în Insulele Bermude și în Indiile de Vest.

**BALOK** Ambarcațiune malaieziană utilizată în Insulele Sunda, având unul-două catarge cu vele la treime. Lungimea ambarcațiunii este de 10 m.

**BALON** Velă triunghiulară, mai mare ca focul, folosită la ambarcațiunile de regate.

**BALON DE ACOSTARE** Împletitură de parămă având, de regulă, formă sferică; este umplută cu plută și manevrată cu o barbetă, fiind folosită pentru apărarea bordajului și atenuarea șocului în momentul acostării sau al plecării de la o altă navă ori de la cheu, precum și pe timpul staționării. **B. d. A. cu turban** Balon cu învelișul format dintr-o împletitură în formă de turban.

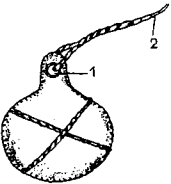


**Balon cu turban:**

1 – turban; 2 – ochi înfișurat; 3 – barbetă;  
4 – patronare.

**BALON DE RIDICARE** Balon impermeabil utilizat la ridicarea (ranfluarea) navelor scufundate. Coborât sub apă și legat de epavă, balonul este umplut cu aer, antrenând nava către suprafață.

**BALONET** Apărătoare pentru bărci constând dintr-un înveliș din piele umplut cu stupă și legat cu o barbetă. Se scoate în afara bordului numai când barca este acostată. A naviga cu B. scoși este un indicu de slabă pregătire marinărească. În limbaj curent se mai numește și poșetă.

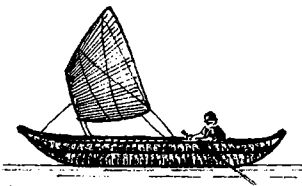


**Balonet:**

1 – ochet; 2 – barbetă.

**BALOT** Pachet cu materiale sau obiecte nerigide (bumbac, lână, îmbrăcăminte), ambalat în țesătură ieftină și legat cu sârmă, oțel etc. pentru a putea fi stivuit la bord.

**BALSA** 1. Arbore ce crește în pădurile sud-americe, având greutate specifică de 1/7 în raport cu apa. 2. Ambarcațiune din lemn de B. cu o singură velă, folosită



**Balsă (2)**

pe coasta Perului; *sin.* balza. 3. Plută de bușteni de balsa folosită în America de Sud.

**BALTĂ** Bazin natural cu adâncime sub 2 m, cu suprafață variabilă și cu formă neregulată, care se formează în depresiunile naturale din terenurile inundabile și care este în comunicare permanentă sau temporară cu albia unei ape curgătoare.

**BALTICĂ, Marea** ~ Mare continentală care scaldă țărmurile Rusiei, Estoniei, Letoniei, Lituaniei, Finlandei, Poloniei, Suediei, Germaniei și Danemarcei. Comunică cu Oc. Atlantic prin str. daneze. Suprafața 397 mii km<sup>2</sup>. Puțin adâncă (60–150 m), salinitate redusă (2–8%) și nu este influențată semnificativ de marea. Are numeroase insule. Formează trei golfuri importante: Botnic, Finic și Riga. Părțile de nord ale G. Botnic, G. Finic și G. Riga îngheață în perioada nov.–iun.; în rest marea este liberă de ghețuri. Este importantă pentru traficul maritim al țărilor nordice, având ca principale porturi: Sankt-Petersburg, Tallin, Klaipeda, Riga, Gdynia, Copenhaga, Stockholm, Helsinki, Rostock, Kiel.

**BALTIMORE** Oraș-port în NE SUA (statul Maryland); al șaselea port ca mărime al SUA, situat pe Fl. Patapisco. Accesul se face prin G. Chesapeake pe un canal de la gura fluviului lat de 200 m și adânc de 74 m. Portul se întinde pe o lungime de 64 km la gura estuarului fluviului și pe câțiva din afluenții săi. B. reprezintă un mare complex industrial. Traficul anual este de cca 55 mil. t. Portul, care dispune de 270 cheuri cu adâncimi de 17 m, a fost extins recent pe o suprafață de 145 ha.

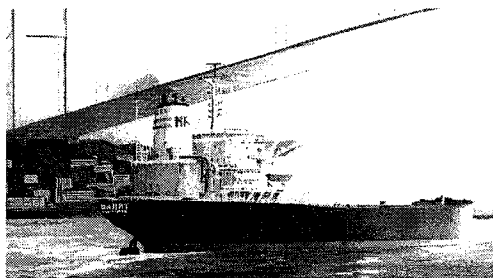
**BALUK** Barcă cu șase rame folosită în apele Bosforului. Lungimea bărcii cca 13 m.

**BALUSTRADĂ** Îngrădire a punții, compusă din bastoane prin care trec două filiere din sârmă sau lanț întinse cu ajutorul unor întinzători. Uneori, în loc de sârme sau lanț se utilizează tije metalice, iar în partea superioară, o copastie de lemn. **B. gabiei.** Îngrădire din bastoane și filiere care înconjoară uneori gabia sau numai pupa acestuia. **B. de salut** Parămă de sârmă întinsă deasupra vergii de care se țin marinarii pentru a putea sta în picioare când se ordonă „La posturile de salut pe vergii!”; v. parapet și clander.

**BAMAKO** Cap. statului Mali, port pe malul st. al Fl. Niger și punct terminus al navigației pe fluviu. Ind. slab dezvoltată. Intrep. de prelucrare a pieilor și a lemnului. Export: nuci de cocos, orez, animale, pește. *ist.* Fondat în 1882 de generalul francez Borgnis-Desbordes. În 1908 devine centru ad-tiv al Sudanului Francez, iar din 1960 al Rep. Independente Mali.

**BANANIER** MC Navă cu instalații speciale pentru menținerea unei temperaturi suficient de reduse, necesară conservării bananelor pe timpul transportului. „BANAT” Unul din primele patru petroliere de mare capacitate („Crișana”, „Dacia”, „Muntenia”) construite în Japonia care au intrat componerea flotei românești în perioada 1974–1975. Caracteristici: capac. de încărcare 86 000 tdw; dim: 242,11 × 40,06 × 13,61 m; motor Diesel 20 300 CP; vit. 16 Nd. Ele aduceau țiței din mai multe țări (Libia, Egipt, Irak, Iran, Algeria, Nigeria, URSS ș.a.) și transportau produse petroliere

în Italia și Europa de Nord. În 1990 cele 4 tancuri petroliere au intrat în dotarea companiei „Petromin”.



Petrolierul „Banat”

**BANC 1.** Scândură transversală care servește ca scaun pentru cel ce trage la rame și ca element de osatură al bărcii; v. barcă. B. de arbore (catarg) B. care susține arborele cu ajutorul unei brățări de etambreu. „B. simplu/ dublu” B. pe care stau unu-doi oameni mânuind câte o ramă. Bărcile au, de regulă, B. duble, iar baleniarele, B. simple. **2.** Depuneri de măr, nisip, pietriș, pe fund, care reduc adâncimea apei. Când se deplasează sub acțiunea curentului de apă, așa cum se întâmplă pe Dunăre, ele poartă denumirea de **B. călătoare**. Un B. aflat la adâncime mai mică de 18 m este considerat periculos. Uneori B. adânci sunt și funduri de pescuit. **3. înv.** Porțiune de punte unde erau înlănțuiți condamnații la galere care trăgeau la rame.

**BANC DE CART** *în v.* Pe vechile nave cu vele, platformă ce ieșea în afara dunetei sau se afla uneori pe dunetă pentru ca ofițerul de cart să poată observa mai bine velele și bordajul; v. *fig.* navă de 74.

**BANC DE CEAȚĂ** *MN* Ceață deasă și joasă pe o porțiune relativ mică a mării.

**BANC DE MINE** Număr mic de mine lansate neuniform (din avioane, submarine etc.) pentru a îngreuna trecerea navelor de suprafață sau a submarinelor inamice.

**BANC DE PEȘTE** Aglomerare de pești (scumbii, chefal, cod etc.) în mișcare. Este detectat de navele moderne cu hidrolocatoare speciale sau cu lupe de pescuit.

**BANC DE VELAR** Masă de lucru cu locașuri pentru scule de velărie.

**BANCHET 1.** Scândură în camera bărcii pe care se așază pasagerii; v. barcă. **2.** Scândură așezată de-a lungul bordajului bărcilor de salvare ale navelor; v. *fig.* barcă.

**BANCHIZĂ** Îngrămădire de gheață fixă sau plutitoare de-a lungul coastelor de gheață polare. Din B. formate pe coastele Antarcticii, Groenlandei și Arh. Spitzberg se rup aisberguri care, antrenate de vânturi și curenți, ajung în zonele cu drumuri maritime de navigație; v. aisberg; v. barieră de gheață.

**BANDA, Marea** ~ Una din mărele insulare ale Oc. Pacific situată între Ins. Seram la N, Ins. Timor la S, M. Java la V și M. Arafura la E. Suprafața 695 mii km<sup>2</sup>, adâncimea max. 7360 m, temperatura medie anuală +27° C, salinitatea 33–34,5‰. Curenți puternici care

formează vârtejuri de apă. Flora și fauna marină foarte bogate și variate. Port principal Ambon (Ins. Seram).

**BANDĂ** (*despre navă*) A se înclina temporar în plan transversal ca urmare a acțiunii unor forțe exterioare (valuri, vânt) sau a efectului cârmei. Se spune că nava „se bandează”; în cazul navelor fluviale se folosește și expresia „se zbandează”.

„**BANDA**” *ist.* Navă comercială olandeză care în 1615 a naufragiat în apele Ins. Mauriciu. După mai bine de 350 de ani epava a fost găsită de căutătorii de comori. Au fost recuperate tunurile, obiecte personale și bijuterii ale echipajului și o parte nealterată din încărcătura navei (piper, nucșoară), precum și instrumente de navigație de la începutul sec. XVII.

**BÂNDA** (*despre cârmă*) Cârmă pusă la un unghi maxim.

◇ B. dreapta/stângă! Comandă pentru punerea cârmei la un unghi maxim la tribord/habord (nu se spune „B. dreaptă/stângă”).

**BANDAR’ABBAS** Port și principala BMM a Iranului la G. Persic situate la 8 km SV de orașul cu același nume pe țărmul de N al Str. Ormuz. BMM asigură adăpostirea și reparația navelor militare, inclusiv Ds. Lung. frontului de cheuri 1,1 km cu adâncimi de până la 9–10 m Import: prod. alimentare, îngreșăminte chimice, mărfuri generale; export: minere de crom, fructe. Poziția BMM permite supravegherea traficului maritim prin Str. Ormuz.

**BANDAR MA’SHUR** Oraș-port în vestul Iranului situat în Str. Khor Musa la 95 km de G. Persic. Destinația principală a portului, exportul petrolului adus prin conducte de la exploatarea din interior. Pot acosta petroliere până la 48 000 t. Frontul de cheuri permite încărcarea simultană a 8 tancuri. Traficul anual este de peste 42,5 mil. t.

**BANDĂ 1.** Înclinarea transversală temporară a navei. Se spune că nava „dă B”, „ia B”. **2.** Termen învechit pentru bord. ◇ „Echipaj la B.” *în v.* Echipaj înșirat de-a lungul balustradei, la posturile de salut.

**BANDĂ, în ~** (*despre parâme*) Neîntinsă sau făcând burtă.

**BANDĂ DE TERȚAROLĂ** Fâșie de pânză de vele, paralelă cu marginea de învergare, pe care se prinde o filieră de terțarolă; *sin.* fâșie de terțarolă; v. *fig.* velă.

**BANDĂ REFLECTANTĂ** Bandă metalică așezată pe o geamandură oarbă pentru ca aceasta să fie detectată mai ușor de radiolocatorul navei; v. și reflector radar.

**BANDIERĂ** *în v., sin.* pavilion.

**BANDIRMA** Oraș-port și punct de bazare a forțelor navale turce la M. Marmara. Lung. frontului de cheuri 4,5 km cu adâncimi de până la 10 m. Port de tranzit pentru minereuri, metale, prod. chimice, alimentare etc. Trafic anual de mărfuri 3 mil. t. Asigură bazarea navelor militare, inclusiv Cr. Aeroport militar.

**BANDO!** *fl.* Raport al nostromului indicând că remorcile șlepurilor sunt în bandă.

**BANDONG** Ambarcațiune de transport folosită în zona Singapore. Are unu-două catarge cu vele la treime. Lungimea ambarcațiunii este de 18 m. Poate transporta o încărcătură de 5–9 t.

**BÂNDULĂ** Saulă având la un capăt o pară din lemn, un nod de B., un pumn de maimuță, ori un cerc din

material plastic, care se aruncă pentru a stabili o primă legătură între navă și cheu sau între două nave. Se poate arunca și cu un pistol, cu o rachetă sau cu un tun portbandulă. ♦ „A bate B.” A arunca B. pentru a da apoi, cu ajutorul ei, parâmele de legare, remorcaj etc.



Baterea bandulei

**BANGKOK** Oraș, cap. Thailandei și important port pe malul st. al Fl. Menam la 33 km de G. Siam din M. Chinei de Sud. Prin port se realizează 80% din exportul țării. Cca 2,8 mil. loc. Fabrici de prelucrare a lemnului, de ciment, textile. Sunt dezvoltate ateliere meșteșugărești de obiecte din aur, lemn prețios ș.a. Șantiere de reparații nave. Import: produse petroliere, utilaje industriale; export: orez, esențe de lemn prețios, prod. meșteșugărești. Orașul este străbătut de numeroase canale fiind supranumit „Veneția Orientului”. Cca 300 mii de locuitori locuiesc în ambarcațiuni răspândite pe canalele care străbat orașul. Nod de comunicații. Aeroport. Intemeiat în 1782. Sediul SEATO.

**BANIERĂ** *ist.* Steag de formă trapezoidală având baza mică în coadă de rândunică, iar baza mare prinsă de un baston suspendat printr-o labă de găscă la antena galerelor (a nu se confunda cu pavilionul); v. stindard. ♦ „În B.” (*despre vele*) Atârname pentru uscare.

**BANIYAS** Oraș-port în Siria situat pe coasta M. Mediterane. Punct terminus al magistralei petroliere ce vine din Irak. Actualul port, construit în 1952 asigură exportul anual a 25,1 mil. t petrol. Dispune de 6 conducte submarine cu o capacitate de încărcare de 1200–1500 t/h. Legături directe îndeosebi cu porturile Marsilia, Rotterdam, Augusta ș.a.

**BANKS** (Banks Island) Grup de ins. vulcanice în Oc. Pacific (14° lat S și 167° 30' long. E) între Ins. Santa Cruz și Noile Hebride. Supr. 800 km<sup>2</sup>. Cca 3 mii loc. Climă caldă umedă; vegetație tropicală: trestie de zahăr, cocotieri, palmieri, bananieri. Condominium anglo-francez Noile Hebride. Poartă numele navigatorului englez Joseph Banks (1743–1820).

**BAR MN** Unitate de măsură a presiunii atmosferice egală cu o dină pe cm<sup>2</sup>. Unitatea fiind prea mare pentru a măsura presiunea atmosferică, se folosește în mod curent milibarul 1/1000 bari.

**BARA FURTUNII MN** Perete întunecos format din nori cumulonimbus ce apar la orizont și din care se desprind sporadic părți aruncate de vânt în diferite sensuri, fiind întovărășite de grenuri, ploaie și rafale din ce în ce mai puternice. Între grenuri se poate observa stratul de cirostratus. Pe măsură ce B.F. se apropie, cerul se întunecă, grenurile devin continue, presiunea barometrică scade repede, iar viteza vântului crește. În acest moment centrul ciclonului se poate afla la 100–200 Mm.

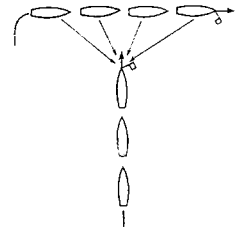
**BARABAFTĂ** *arg.* 1. Navă mare. 2. Navă de construcție rudimentară.

**BARAJ ANTIDESANT** Baraj de mine marine, mine genistice și alte obstacole plantate pe plajă și sub apă pentru a împiedica sau a stânjeni debarcarea desantului maritim al inamicului.

**BARAJ DE GEAMANDURI RADIOHIDROACUSTICE** Disponerea geamandurilor radiohidroacustice pe unul sau mai multe aliniamente, pe una sau mai multe linii pentru a semnaliza prezența sau trecerea submarinelor inamice prin baraj.

**BARAJ DE MINE mil.** Obstacol format din una sau mai multe linii de mine de tipuri diferite, protejate, de regulă, împotriva dragajului prin geamanduri explozive și mine de protecție, pentru a interzice sau a îngreua acțiunile de luptă ale navelor de suprafață și submarinelor inamice. Primul baraj în Marina Română a fost cel de la Nedeia executat de căpitanul M. Drăghicescu și de sublocotenentul E. Koslinski, în octombrie 1877.

**BARAREA T-ului** *ist.* Manevră prin care un grup de nave în formație de șir intersectează prin prova sau pupa drumul unui alt grup de nave dispuse, de asemenea, în formație de șir. Manevra era caracteristică navelor purtătoare de artilerie din sec. XVII până în prima jumătate a sec. XX, având, de regulă, ca scop concentrarea focului întregii artilerii a unui grup de nave asupra navei din capul celeilalte formații (de obicei, asupra navei-comandant); *sin.* învăluirea capului (cozii) formației inamice.

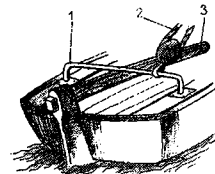


Bararea T-ului

**BARATERIE DM** Act fraudulos comis de comandant și de echipaj, constând în sustragerea unei părți din caric, distrugerea parțială sau totală a caricului sau a navei, în punerea ei pe uscat etc. pentru a realiza un câștig personal (de ex. pentru a încasa asigurarea).

**BARĂ 1.** Prag format sub acțiunea valurilor din depunerile aluvionare la gurile fluviilor ce se varsă în mări fără marea. B. se draghează pentru a se asigura navigația. La gurile Dunării există B. în formă de semicerc cu concavitatea spre gură. Pentru asigurarea navigației pe brațul Sulina se menține la B. acestuia un șenal cu o adâncime de cca 8 m, marcat prin geamanduri, care se draghează permanent. 2. Zonă de brizați formată pe B. (1) la vânt dinspre larg.

**BARĂ DE ȘCOTĂ** Bară metalică pe care alunecă școta ghiului la ambarcațiuni și unele iachтури.



Bară de școtă:

1 – bară de școtă; 2 – școta ghiului; 3 – eche.

**BARĂ FLINDERS** *v. compas.*

**BARĂ LONGITUDINALĂ** *sin. furcă* (1).

**BARĂ TRANSVERSALĂ** *sin. traversă de gabie/de crucetă.*

„**BARBA DE FIER**” *ist.* Nava-comandant a flotei danezo-suedeze în bătălia navală de la Ins. Svold (Svolvaer), în anul 1000. „B.d.F.” era un drakkar de construcție specială, prova fiind întărită cu bare metalice ascuțite (gen arici), iar bordurile erau apărate cu niște plăci de fier care protejau echipajul „B.d.F.” Comandată de Erik Jarl a abordat nava regelui norvegian Olav Trygvason care a fost capturat și ucis. În urma bătăliei, o parte a Norvegiei a fost anexată de danezi.

**BARBADOS** *Ins. din Arh. Antilelor Mici (America Centrală), terit. statului cu același nume. Supr. 431 km<sup>2</sup>; pop. cca 270 mii loc. Relief format dintr-un podiș de mică altitudine (max. 336 m). Coasta este însoțită de recife coraligene. Climă tropicală oceanică, temperatură de vânturile alizee care bat din NE. Temp. ian.-mart. 21° C, iul.-sept. 30° C. Coasta sudică este afectată de furtuni, unele devastatoare de tip uragan (hurricane). Culturi de trestie de zahăr, păduri cu esențe prețioase (mahon, casuarină ș.a.). Orașe: Speightstown, Hometown; port pr. Bridgetown. *ist.* Descoperită în 1518 de spanioli, iar din 1627 colonizată de englezi care aduc pe plantațiile de trestie de zahăr sclavi negri din Africa, ai căror descendenți formează azi 90% din populație. În 1966 și-a dobândit independența de stat în cadrul commonwealth-ului.*

**BARBARESC** *ist.* Nume provenit de la triburile medievale berbere. Se referă la pirații de pe coasta Barbariei (Nordul Africii, la V de Egipt).

**BARBARIA sau STATELE BARBAREȘTI** *ist.* Țările de la V de Egipt: Maroc, Algeria, Tunisia și Tripolitania, locuite de populația berberă. În sec. XVI–XVII, pe coasta B., după expansiunea în această zonă a Imperiului Otoman, pirateria a cunoscut o puternică recrudescență. Între pirați și statele creștine au existat necurmate lupte până în 1830, când amiralul francez Joinville a cucerit Algerul, bastion al piraților barbaresti.

**BARBARIEI (BARBARESCA), coasta** ~ *ist.* Numele vechi atribuit unei părți din coasta Africii de Nord, actualmente aparținând Marocului, Algeriei și Tunisului, locuită de populația berberă.

**BARBAROS** (varianta turcă a lui BARBAROSSA) sau BARBAROS Hayreddin (1466?–1546) corsar otoman, posibil de origine aromână. Devine cunoscut în calitate de căpetenie de pirați cu numele de HIZIR Reis (scris în Occident Khizr Reis). După uciderea de către spanioli a fratelui său Uluc Ali (1473?–1518, numit în general în Occident Arudj, dar Ochiali în Italia) și preluarea de la acesta a stăpânirii Algerului (1518), el a recunoscut suzeranitatea sultanilor otomani Selim I cel Crud (1512–1520) și Soliman Magnificul (1520–1566), sub care a devenit și a rămas guvernator (beylerbeyi) al Algerului. Având sprijinul sultanului, el respinge o încercare a Spaniei de a recuceri Algerul, înfruntând flota condusă de amiralul Don Hugo de Moncada. În 1529, ajungând comandant de facto al flotei piraților de pe litoralul de N al Africii, cucerește ultimul bastion spaniol de pe coasta Berberă – Ins. Peñon – după care „atacă creștinătatea în chiar centrul ei”, jefuiește statele din centrul Mediteranei și ajunge până la Roma, după

care cucerește Tunisul. Este numit amiral de flotă („mare amiral”) al marinei otomane (Kaptan’l Derya) și primește de la sultan titlul de Hayreddin (scris în Occident Khair ad-Din, Khair ed-Din sau Khayr ad-Din), adică „nădejdea creștiniei”. Neacceptând situația ca otomanii să stăpânească M. Mediterană, Spania organizează o expediție cu aspect de cruciadă creștină. Flota condusă de amiralul genovez Andrea Doria (1466–1560) recucerește Tunisul (1535). Se încheie o pace de compromis nerespectată de pirați care-și continuă acțiunile de jaf. O nouă cruciadă la care participă și Veneția se încheie cu înfrângerea gravă a aliaților în largul portului Preveza (Grecia de V). În 1538, o altă încercare, condusă direct de împăratul spaniol Carol Quintul, se termină printr-o nouă înfrângere cauzată de vremea rea, trupele spaniole, debarcate fiind decimate iar flota lui Andrea Doria împrăștiată. În lupta de la Alger (1541) oastea lui Carol Quintul a pierdut peste opt mii de oameni. În vârstă înaintată, B. s-a retras pe malul Bosforului unde a decedat în 1546. În activitatea sa, B. s-a remarcat, între altele, prin organizarea unei bune cooperări între flotă și armata terestră în cadrul acțiunilor din zonele de litoral. Experiența sa militară și navală a fost fructificată de urmași, care încă timp de trei secole au prădat nave și localități de pe coastele M. Mediterane.

**BARBAROSSA** *ist.* 1. Frederic I Barbarossa (1122–1190), împărat și rege al Germaniei (1152–1190) și rege al Italiei (1155–1190) 2. Corsar otoman V. **Barbaros**. 3. Denumirea codificată a planului hitlerist de atacare a URSS.

**BARBĂ 1.** Vegetație submarină depusă pe opera vie a unei nave. 2. *v. boț.*

**BARBETĂ 1.** Parămă matisită la un inel, la prova și pupa unei ambarcațiuni pentru legarea acesteia la tangon, la geamandură etc.; *v. fig. barcă.* 2. *v. apărațoare.* 3. *v. turelă.*

**BARBIERI, Anton** (?–1900; n. Italia). Colonel. Se stabilește la Galați, unde intră în Corpul șalupelor, cu gradul de soldat (1845). Avansat la gradul de sergent (1846) și de slt. (1850), devine instructor al echipajelor șalupelor canoniere moldovene și comandant al goletei „Natalia”, numărându-se printre primii ofițeri ai flotei de război din Moldova. Între anii 1854–1857, se înrolează în marina rusă și participă la Războiul Crimeii. Reprimit în flota Moldovei, primește, după Unirea Principatelor, comanda punctului Ismail (1860). Înaintat la gradul de cpt. (1863), este numit comandant al bastimentului „România” (1864–1867) și comandant al Flotei României (1867–1874). Este înaintat la gradul de maior în 1869. Sub conducerea sa, reședința Corpului Flotei se mută de la Brăila la Galați (1867), se construiește canoniera „Fulgerul” (1873), intrată în serviciu în anul următor, este înființată Școala Flotei (1872) și se modernizează ținuta marinarilor (1873). După retragerea de la comanda Flotei, avansat la gradul de colonel, îndeplinește funcția de comandant al găzii civile din Galați.

**BARBIERI, Nicolae** (1858–1920, n. Galați). Contra-amiral (r). Fiul lui Anton Barbieri. Se înrolează la vârsta de 16 ani în Corpul Flotei, unde este avansat la gradul de caporal (1875) și de sergent (1876). Participă la Războiul de Independență (1877–1878), îndeplinind misiuni de luptă la bateriile de coastă de la Calafat, apoi în calitate de comandant al șalupei „Rândunica”. După război, avansează în grade militare și face parte din

statele majore ale canonierei „Grivița” (1881) și bricului „Mircea” (1883). În anii următori primește noi funcții de răspundere, între care: comandant al Companiei Porturi (1886-1890), căpitan al portului Galați (1891, 1892-1896) și al portului Brăila (1892), comandant al bricului „Mircea” (aprilie 1892; 1896), calitate în care participă cu nava la serbările columbiene de la Genova (1892), comandant al Cr. „Elisabeta” (1898), comandant al Diviziei de Dunăre (1901-1906, cu o întrerupere de câteva luni în 1904), comandant al Arsenalului Marinei (1910), funcție din care trece în rezerva armatei. Avansat la gradul de CAM., în 1923.

**BARBOTIN** v. cabestan.

**BARBOTINĂ** v. barbotin (*termen de șantier*).

**„BARBU ȘTIRBEI”** *ist.* (ex. Artur von Owiner) Petrolier construit în Germania (1912), achiziționat în 1922 de Soc. pentru industria petrolului „Steaua Română” navele „B.Ș” și „Steaua Română” au fost primele tancuri petroliere românești care în perioada interbelică au transportat produse petroliere în Europa și SUA. La 03 iul. 1939 nava a fost rebotezată, primind numele „Câmpina”. Caracteristici: depl. max. 6000 t; capac. max. de încărcare 3650 tdw; dim. 93,8 x 13,4 x 6,5 m; vit. 10 Nd. La 31 dec. 1941 nava a fost scufundată în largul C. Santa Maria de Leuca (G. Taranto) în timpul unui bombardament al Av. britanice asupra unui convoi italian din care făcea parte.

**BARC** (*ol.* – Bark) v. navă-barc.

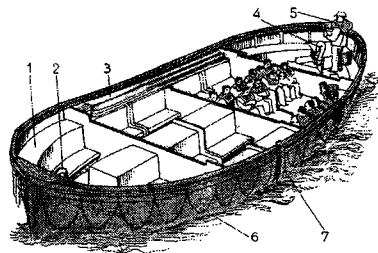
**BARCAGIU** Marinar care conduce în porturi o barcă cu rame sau cu motor pentru transportul pasagerilor, materialelor, parâmelor de legare a navelor la cheu etc.

**BARCAROLĂ** Ambarcațiune fluvială mică folosită pentru agrement în Italia. Aceeași denumire a fost dată și compoziției muzicale lirice, cu mișcare ritmică, cântată de gondolieri, amintind legănatul valurilor.

**BARCAZ** Barcă cu 14-20 rame, de regulă cu doi oameni la fiecare ramă. Are, de obicei, doi arbori cu vele la treime. În trecut B. avea și un bate-pupa; *sin.*, *inv.* șalupă. **B. cu motor.** Barcă mare cu motor de circa 20 CP, destinată efectuării transporturilor și asigurării altor diferite servicii portuare; poate fi punctat sau nepunctat. Caracteristici: Depl. 10 x 2,8 x 0,5 m; vit. 7 Nd. **B. de pește** B. destinat colectării peștelui de la pescarii aflați în mare (deltă) și transportării acestuia la cherhanale.

**BARCĂ** Ambarcațiune nepunctată, propulsată cu rame, vele sau motor, având unul sau doi arbori cu vele la treime și, de regulă, pupa cu tablou. Se utilizează pentru

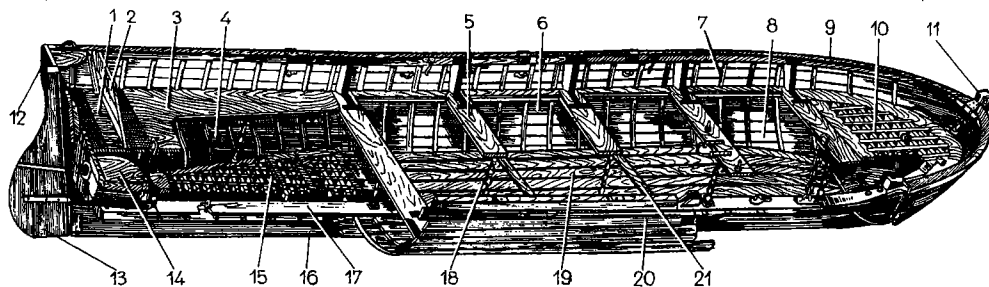
pregătirea marinărească, legarea navei la cheu, legarea la geamandură, efectuarea diverselor lucrări la nave, transportul de oameni și materiale, agrement, salvare, debarcarea grupurilor de diversiune ș.a. **B. cu motor** B. prevăzută cu un motor fix sau mobil. **B. de asalt mil.** B. motopropulsată rapidă, cu motor amovibil, folosită la forțarea cursurilor de apă, debarcarea grupurilor de cercetare-diversiune etc.; poate fi construită din lemn, din aluminiu, din mase plastice etc. **B. de salvare** B. ținută la grui și scoasă în afara bordului, având un braț fals dat la prova navei de la primul banc din prova B. și fiind pregătită a fi lăsată la apă pentru a salva un om căzut peste bord. **B. de salvare pentru navele comerciale** B. destinată evacuării pasagerilor și



**Barcă de salvare cu motor pentru nave comerciale:**

1 – banchet; 2, 4 – cârlig; 3 – rame de rezervă; 5 – șeful bărcii; 6 – țin-te bine; 7 – sanie.

echipajului în caz de naufragiu; de construcție robustă și cu calități nautice foarte bune, este dotată cu toate obiectele de armament stabilite prin convențiile internaționale. **B. de salvare pentru petroliere** B. de construcție specială, capabilă să reziste un anumit timp, în caz de sinistru, la trecerea prin produsele petroliere aprinse ce plutesc pe apă. **B. de salvare cu motor** (în trecut, cu rame). Ambarcațiune de construcție robustă, având mai multe compartimente etanșe și chesoane de aer, precum și valvule de fund automate care permit evacuarea imediată a apei pătrunse în interior. Este echipată, de regulă, cu două motoare de 80-100 CP care pot funcționa chiar în cazul inundării compartimentului mașini, oprindu-se automat numai când ambarcațiunea se răstoarnă cu chila în sus. B. este dotată cu tun portbandulă, un proiector puternic, un dispozitiv de filare a uleiului pentru calmarea valurilor etc. Bazate la mal – în port sau în stații speciale



**Barcă:**

1 – timonieră; 2 – spate; 3 – banchet; 4 – camera bărcii; 5 – banc; 6 – stringher; 7 – crevace; 8 – camera prova; 9 – copastie; 10 – grătar; 11 – etravă; 12 – tablou; 13 – cârmă; 14 – scaun; 15 – grătar; 16 – chilă; 17 – carlingă; 18 – pontil; 19 – panou; 20 – bordaj; 21 – traversă.

„SALVAMAR” – aceste ambarcațiuni sunt folosite pentru salvarea naufragiaților în apropierea coastei. **B. de salvare cu propulsie mecanică.** B. propulsată prin



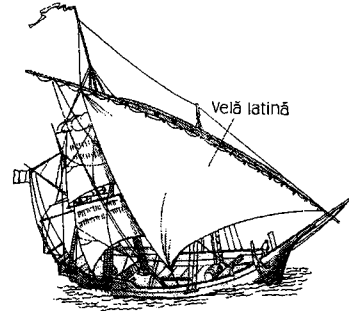
**Barcă de salvare propulsată mecanic:**

- 1 – elice; 2 – cutie de angrenaje; 3 – mânăre cu mișcare alternativă;
- 4 – tijă de cuplare.

acționarea manuală a unor pârghii care imprimă arborelui elicei o mișcare de rotație; *sin.* B. tip drezină. **B. de scafandri** B. amenajată cu pompe de aer și cu alte instalații necesare activității scafandrilor. **B. de serviciu MC.** B. mai puțin robustă decât B. de salvare, folosită pentru diferite servicii în port. **B. Lundin.** B. de salvare de tip ponton cu forme rotunde la prova și pupa. **B. pliantă.** B. confecționată, de regulă, din pânză impermeabilă sau folii de material plastic, care poate fi pliată și transportată cu ușurință. **B. pneumatică** B. de cauciuc instalată pe navele mici și care se umflă pentru a servi ca B. de salvare, pentru executarea de incursiuni etc. ♦ „B la scară / tangon!” Comandă pentru ca B. să acosteze la scară sau să fie legată la

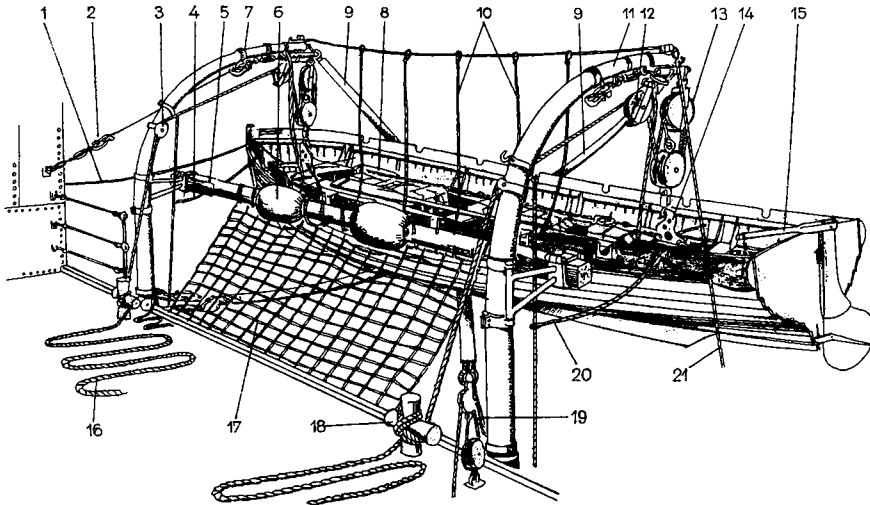
timpul week-end-ului doresc să dispună și de un mijloc de transport pe apă. Ea se pachetizează pentru a fi transportată în portbagajul autoturismului.

**BARCĂ LUNGĂ** *ist.* 1. Navă de transport cu vele, cca 200 t, folosită în M. Mediterană în sec. XVI–XVII. Avea trei arbori cu vele arabe (cu antenă). 2. Navă de luptă de 30 t, cu un echipaj de 30 de oameni și cu șase tunuri, utilizată către sfârșitul sec. XVII. 3. cea mai mare barcă a unei nave cu vele în sec. XVII–XIX; v. *fig.* navă de 74.



**Barcă lungă**

**BARCĂ POPULARĂ** *spt.* Ambarcațiune sportivă prevăzută cu greement huari; v. Huari.



**Barcă de salvare scoasă în afara bordului:**

- 1 – braț fals; 2 – cârlig cu papagal; 3 – rai deschis; 4 – boț alunecător; 5 – școndru; 6 – pernă; 7 – boț de barcă; 8 – centuri de salvare; 9 – chingi; 10 – atârători; 11 – grue radială; 12 – macara; 13 – palanc; 14 – cârlig patent; 15 – eche legată cu cârma în afară; 16 – curent aranjat pentru filare;
- 17 – plasă; 18 – baba în cruce; 19 – cârlig cu papagal; 20 – boț alunecător; 21 – braț pupa.

tangon. „B nr... sub palancuri!” Comandă pentru ca B. să fie adusă sub palancuri pentru a fi ridicată.

**BARCĂ DE INTERVENȚIE** *mil.* Barcă, la dispoziția navei de gardă, pregătită pentru a fi lansată la apă, la semnal, în orice moment.

**BARCĂ DE LOCH** v. loch.

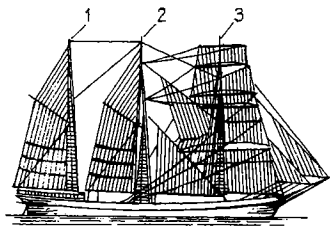
**BARCĂ DEMONTABILĂ** Construcție specială de barcă ușoară din placaj bachelitizat și șipci din lemn, concepută pentru posesorii de autoturisme, care pe

„**BARCĂ SOLARĂ**” *ist.* Ambarcațiune sacră egipteană, destinată să-l ajute pe faraon în „lumea de dincolo”, să însoțească soarele după asfințit. (În anul 1954, pe latura de sud a piramidei faraonului Kheops au fost descoperite două bărci solare).

**BARCELONA** Oraș-port situat în SE Spaniei pe țărmul M. Mediterane cunoscut încă din antichitate. B a devenit principalul oraș din Catalonia și un important centru comercial mediteranean. Portul, apărat de

numeroase diguri, are o suprafață de peste 300 ha. Dispune de un front de cheuri de 9 km dotate cu utilaje moderne pentru operarea navelor. Adâncimi de la 7,5 la 11 m; nu este afectat de marea. Anual portul este tranzitat de cca 6000 de nave. Traficul anual de 4,5–5 mil. t. B are funcții economice complexe legate de industria metalurgică, textilă, construcțiile de mașini, ind. chimică și petrochimică, alimentară ș.a.

**BARCHENTINĂ** Navă cu vele, cu trei-patru arbori, având velatură pătrată la trinchet și velatură aurică la ceilalți arbori.



Barchentină:

1 – arbore artimon; 2 – arbore mare; 3 – arbore trinchet.

**BARCHETĂ** *sin.* barca lochului; v. loch.

**BARDĂ DE MARANGOZ** *inv.* Topor cu lama lată și coada curbă, folosit la construcțiile navelor din lemn.

**BARDESCU, Alexandru** (1892–1970 n. Dorohoi) Contraamiral. Absolvent al Școlii Navale de la Kiel și al cursurilor de artilerie și torpile de la Flensburg și Sanderbeg (1910–1912). În primul RM a participat la misiuni în cadrul Apărării sub Apă. În 1921 aduce în țară, din Veneția, torpilorul „Sborul” (ex. T – 80) preluat de la Austro-Ungaria potrivit prevederilor Tratatului de Pace. În perioada interbelică a ocupat funcții de răspundere pe nave și la uscat. Comandant al Școlii Navale (1939–1941). În al doilea RM a comandat Forța Navală Maritimă (1941–1943), conducând operațiunile acesteia în bazinul de V al M. Negre. Trecut în rezervă după încheierea războiului.

**BARDESCU, Nicolae** (1896–1976 n. Buzău). Comandor. Absolvent al Școlii Militare de Marină, promoția 1916 și al Școlii superioare de război. În primul RM a participat în bătăliile de la Turtucaia, Rașova, la recuperarea Deltei Dunării pe Vedeta nr. 5 „Mr. Cheorghe Soțu” și cu btl. de inf. marină (1916–1918). În perioada interbelică îndeplinește funcții importante la nave și comandamentele de MU. În al doilea RM participă la operațiunile de pe Dunăre (1941–1943), comandant al escadrilei de Ds (1943) și al Apărării Litoralului Maritim (1944–1946). A avut un rol important în prevenirea acțiunilor agresive ale trupelor germane în Dobrogea după 23 aug. 1944.

**BARENTS** Mare situată în V Oc. Înghețat de N, între coastele Europei de N, Arh. Novaia Zemlea, Spitzbergen și Franz Joseph. Comunică nemijlocit cu M. Albă și cu M. Kara prin str. cu același nume. Supr. – 1,4 mil. km<sup>2</sup>, adâncimea medie 229 m, maximă 600 m. Climat mai cald în raport cu Oc. Înghețat datorită prezenței curentului Atlanticului de Nord, ramificație a curentului Golfstrom. Bogat bazin de pescuit. Porturile importante: Murmansk și Arhanghelsk. Navigație

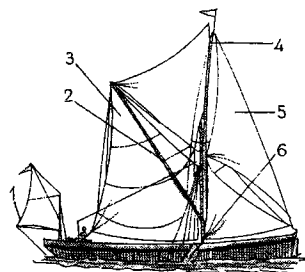
intensă.

**BARENTS (BARENTSZ), Willem** (1550–1597) Navigator și explorator olandez. Între anii 1594 și 1597 a întreprins trei expediții în Oc. Înghețat încercând să descopere drumul maritim de NE din Oc. Atlantic în Oc. Pacific. A descoperit Ins. Novaia Zemlea (1594), iar în ultima sa expediție Ins. Urșilor și Arh. Spitzbergen (1596–1597). În vara anului 1597, pe când echipajul olandez a părăsit nava blocată de ghețari încercând cu două bărci să se întoarcă în bază, W. Barents a murit. El a lăsat o hartă amănunțită a Ins. N. Z. și descrierea situației meteorologice din zonă. Restul echipajului a reușit să ajungă în Pen. Kola. M. Barents îi poartă numele.

**BARI** Oraș-port în Italia meridională situat pe coasta M. Adriatică la încrucișarea unor mari drumuri comerciale către Orientul Apropiat. Complex portuar alcătuit din două porturi (vechi și nou) și un port pescăresc, protejat de două diguri de larg. Adâncimi până la 11 m. Traficul anual de mărfuri cca 4 mil. t. Intrarea în port prezintă unele dificultăți când bate puternic vântul de N.

**BARIERĂ DE GHEAȚĂ** Marginea marilor ghețari din regiunile polare, a căror extremitate este înaintată în mare, fiind în același timp legată și de uscat. Din B.d.G. se rup aisbergurile care sunt antrenate de vânt și curenți către latitudini mai joase.

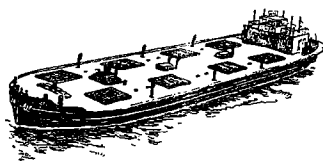
**BARJĂ MC 1.** Ambarcațiune cu vele cu spetează. **2.** Navă fără propulsie proprie cu sau fără echipaj folosită pentru transportul mărfurilor solide. B. sunt în întregime metalice și pot fi punctate sau semipunctate. B. punctate sunt compartimentate prin pereți transversali în 2–3 compartimente



Barjă (1):

1 – bate-pupa; 2 – spetează; 3 – velă cu spetează; 4 – arbore; 5 – ioc; 6 – derivor.

(magazii) acoperite cu capace glisante. Din categoria B. punctate fac parte barjele maritime, care pot avea



Barjă cu corpul de metal

amenajări speciale pentru mărirea flotabilității și ținutei la mare. Spre deosebire de șleपुरi care sunt remorcate, B. se deplasează prin împingere de către un remorcher

împingător plasat în spatele unei B. sau al unui convoi de B. Folosirea B. reduce rezistența la înaintare a convoiului, permite standardizarea acestora și reduce personalul de exploatare. Dimensiunile standard ale barjelor folosite pe Dunăre sunt: 88 × 12 × 3,3 m; capac. de încărcare 3000 t și sunt stabilite de Comisia Dunării. *sin.* șlep împins. **3.** Navă fără propulsie transportată de o navă port-barje, v. Lash, Sea Bee.

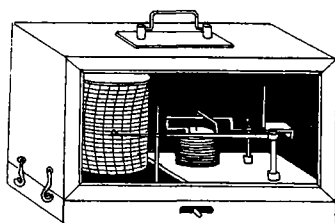
**BARJĂ AUTOPROPULSATĂ** Navă fluvială (mai rar maritimă), de formă paralelipipedică, la fel cu șlepurile împinse numite **Barje**, dar care dispune de 1-2 motoare care-i asigură deplasarea autonomă. Se folosește pentru a transporta pe plan local diverse materiale pentru construcții hidrotehnice (piatră, pietriș, nisip, lemn) etc.

**BARJĂ PENTRU TRANSPORTURI LICHIDE** Navă cu fundul plat, fără propulsie proprie, amenajată pentru transportul încărcăturilor lichide. De obicei intră în compunerea convoaielor împinse, dar pot fi deplasate și prin remorcare.

**BAROCAMERĂ** Încăpere special construită, închisă ermetic, destinată să asigure în condiții artificiale decompresia (presiunea scăzută) sau compresia (presiunea ridicată) a mediului din încăpere. Este prevăzută cu un sistem de alimentare cu amestecul gazos necesar vieții, dispozitive de semnalizare sonoră și luminoasă, de iluminat, de legătură telefonică, prin portavoce, iublouri etc. Servește la antrenamente în vederea ascensiunilor sau coborârilor sub apă, consultări medicale pentru piloți și scafandri, decompresia scafandrilor care s-au aflat la adâncime, verificarea costumelor de scafandri etc.

**BAROCICLONOMETRU MN** Instrument compus dintr-un barometru extrem de sensibil și un platou de vânt, care este folosit în zonele bănuite de cicloane pentru a stabili poziția navei în raport cu centrul ciclonului și cu traiectoria acestuia.

**BAROGRAF MN** Aparat meteorologic cu sistem de orologerie, destinat înregistrării automate a variației presiunii atmosferice dintr-o anumită zonă, pe ore și zile, timp de o săptămână, pe o diagramă specială, denumită barogramă. Studiul barogramei pentru un



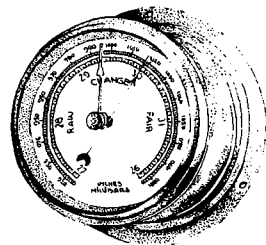
Barograf

anumit interval de timp permite să se prevadă cu aproximație starea timpului și evoluția acestuia; *sin.* barometru înregistrator.

**BAROGRAMĂ MN** v. barograf

**BAROMETRU MN 1.** Instrument meteorologic folosit pentru măsurarea presiunii atmosferice. Poate fi cu

mercur sau aneroid (metalic). Gradarea B. poate fi făcută în milimetri (instrumente vechi) sau în milibari (instrumente moderne). Pentru transformarea mm în mb se înmulțește nr. de mm cu fracția 4/3 (1 mb = 1,33 mm). **2. B. de marină.** Tip obișnuit de barometru tubular fixat de peretele comenzii prin intermediul unor amortizoare și al unei suspensii cardanice, care-



Barometru aneroid

asigură o poziție verticală permanentă și izolarea de vibrațiile corpului navei. **3. B. aneroid** Barometru metalic având ca element sensibil o capsulă vidată până la presiunea de 0,01 mm Hg care se dilată sau se contractă, indicând presiunea printr-un sistem de pârghii ce antrenează o săgeată. Folosit pentru cercetările expeditiv.

**BAROS DE CAZICI** Ciocan mare de lemn folosit la baterea cazicilor; *sin.* ciocan de cazici.

**BAROT** *inv., sin.* traversă (de punte).

**BARRANQUILLA** Oraș-port în NV Columbiei pe malul stâng al Fl. Magdalena la vărsarea sa în M. Caraibilor. Accesul în port se face printr-un canal de 300-500 m lățime, cu adâncimi de 11,5 m, permițând intrarea navelor oceanice. Traficul anual cca 5 mil. t, constând în special din mărfuri de export (cafea și produse petroliere).

**BART, Jean** (1650-1702) *ist.* 1. Amiral francez, născut la Dunkerque. A servit inițial sub ordinele amiralului olandez Ruyter după care a devenit corsar al marinei regale franceze. A devenit celebru participând la numeroase lupte navale în care a obținut succese asupra olandezilor și englezilor. Numai în confruntările din 1674-1675 a capturat peste 20 de nave olandeze. Regele Ludovic al XIV-a al Franței l-a înnobilit (1694) și l-a numit comandant de escadră (1697). **2.** Pseudonimul scriitorului român Eugen Botez, fost ofițer de marină. (v. Botez Eugen).

**„BASARAB“** *ist.* Remorcher cu zburător construit în 1893 la Linz (Austro-Ungaria) și achiziționat de NFR. Caracteristici: depl. 111 t; dim 56,3 × 7 × 1,3 m; mașină cu dublă expansiune 650 CP; vit. 18,5 km/h. În primul RM nava a fost rechiziționată și a făcut parte din grupul port-mine dragaj al Apărării sub Apă fiind folosit ca dragor de mine. Rechiziționat din nou în al doilea RM a făcut parte din Flotila de dragaj fluvial și folosit pentru dragaj mecanic și magnetic. După armistițiul din 1944 a făcut parte din gruparea sovietică destinată să dragheze șenalul navigabil de la Giurgiu în amonte (v. „Amurgul“) „B“ a ajuns cu gruparea de dragaj până în apele Cehoslovaciei, înapoiindu-se în țară la 21.02.1945, când și-a reluat activitatea în Marina Civilă.



**BASARABI** Port la Canalul Dunăre – Marea Neagră situat pe malul drept la km 39+500. Este dotat cu 10 dane operative și 4 dane de așteptare. Suprafața platformelor 9 ha iar cea a acvatoriului este de 14 ha. Portul este dotat pentru un trafic de cca 800 mii tone/an, reprezentând mărfuri generale, produse agricole, materiale de construcție ș.a. Șantier de reparații navale.

**„BASARABIA” 1.** Motonavă de pasageri dintr-o serie de două unități („Transilvania”) construită în Danemarca pentru SMR (1938). Caracteristici: depl. 6850 t; dim. 128,55 × 17,61 × 5,70 m; două mot. Diesel; vit. 25 Nd.; echipaj 146; pasageri 412 oameni. A executat curse regulate pe linia Constanța – Alexandria – Haifa – Beirut – Pireu – Istanbul – Constanța și ocazional croaziere în M. Neagră. În preajma celui de al doilea RM cele două nave de pasageri, care au executat ultima cursă la 19 iunie 1941, au rămas să staționeze la Istanbul. La sfârșitul războiului, conform prevederilor Convenției de Armistițiu, printre navele care au fost predate URSS s-a numărat și „B”. A primit numele de „Ukraina” și a intrat în Compania de navigație de la Odessa.

**2.** Monitor cuirasat provenit din marina austro-ungară (ex. „Inn”), transferat României potrivit prevederilor Tratatului de pace de la Paris (1920) împreună cu nava soră „Bucovina” (ex. „Sava”). Caracteristici: depl. 550 t; dim. 62 × 10,5 × 1,3 m; două mașini cu abur 1700 CP; vit. 22 km/h. Cuirasă 25–40 mm. Armament inițial II × 120 mm, III obuziere × 120 mm, II × 47 mm, IV mitr. Modernizat în 1939 a primit armament nou: IV × 120 mm naval și AA în turele binat, II × 47 mm, II × 37 mm AA, I mitr. binată 13,2 mm. În al doilea RM, datorită lucrărilor de modernizare, nu a participat la operațiuni decât în ultima parte (1944) acționând pe Dunărea de mijloc împotriva convoaielor germane ce se retrăgeau în amonte după 23 aug. 1944. A capturat numeroase șleपुरi și remorchere. Chemat la comandamentul sov. de Reni a fost preluat de acesta iar echipajul debarcat; a arborat pavilionul sovietic și a primit numele de „Kerci”. În continuare a participat la operațiuni pe Dunăre ajungând până la Budapesta. Restituit flotei române în 1951 și-a reluat serviciul în nou înființatul Divizion de monitoare sub indicativul M 406. Casat și dezmembrat în 1960.

**BASEA** Deformare (turtire) a bordajului navei, provocată de o lovitură exterioră, de regulă, ca urmare a izbirii acesteia de cheu sau de o altă navă. ◊ „A face B.” A căpăta o B.

**BASEL** Oraș și port fluvial în Elveția situat pe ambele maluri ale Rinului, unde acesta formează graniță comună cu Franța și Germania. Se compune din două porturi distincte cu suprafața totală de peste 131 ha, cu adâncimi de 2,40–5,20 m. Traficul anual depășește 7 mil. t reprezentând 1/2 din comerțul Elveției. Construit în 1924, portul este punctul terminus al navigației renane și singura legătură a Elveției cu marea. Dezvoltarea orașului și portului B. au luat avânt, în prezent fiind un centru mondial al industriei constructoare de mașini și al produselor chimice.

**BASILISC** *ist.* Tun lung folosit pe galere în sec. XVI–XVII.

**BASRA** (Al Basrah) Oraș-port în Irak situat pe malul drept al fl. Shat-el-Arab, la 120 km de G. Persic. Unic port maritim al Irakului și punct de legătură între India și Orientul Apropiat. La cheuri pot opera simultan 9 nave. Portul are o capacitate de trafic de 2 mil. t; este vizitat anual de cca 850 nave. Dispune de suprafețe mari de depozitare (depozite frigorifice pentru 260 mii t), pentru mărfuri generale, produse provenite din prelucrarea petrolului ș.a.

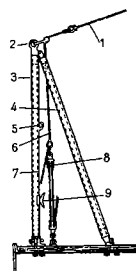
**BASS** (*engl.* Bass Strait) Str. între Australia și Ins. Tasmania care face legătura între M. Tasmaniei și Oc. Indian. Lungimea 317 km, lat. 224 km; ad. până la 97 m. În partea de V se află Ins. King iar în E grupul de Ins. Furno. Curenți permanenți de la V la E. Port Melbourne. Denumire dată în memoria exploratorului englez John Bass care a descoperit Str. B. în 1798.

**BASTARDĂ** *ist.* Galeră cu lățimea mai mare decât cea obișnuită.

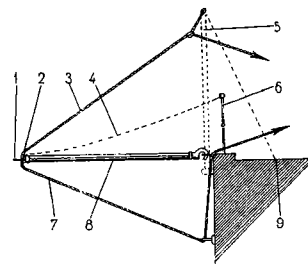
**BASTIMENT** *inv.* Termen folosit în trecut, însemnând „navă mare de luptă”; în prezent se folosește rar în sensul de simplu mijloc plutitor. *sin.* navă.

**BASTINGAJ** 1. Cheson în care se țin hamacele. 2. La navele vechi cu vele, locaș deasupra copastiei în care se păstrau în timpul zilei hamacele echipajului, fiind acoperit cu o plasă de B.

**BASTON** Bară cilindrică din lemn sau din metal. **B. de balustradă** B. uneori rabatabil pe care se întind lanțurile balustradei: v. *fig.* ascuțișuri; **B. de bompres** v. bompres. **B. de desrăucire** B. din lemn tare, care, împreună cu un zbir, servește la desrăucirea parâmelor de sârmă. **B. de pavilion** B. prevăzut cu un măr cu raiuri pentru saule de pavilion. B.d.P. prova servește la ridicarea geacului (în port), iar cel din pupa, la ridicarea pavilionului național (în port). Pe navele de luptă, luminile de ancoră se montează, de regulă, pe mărul B.d.P. prova și pupa. B.d.P. prova poate avea o mică lumină vizibilă dinspre comandă pentru ca noaptea timonierul să poată observa



**Baston de tendă:**  
1 – tendă; 2 – cârlig; 3 – baston de tendă; 4 – propte; 5 – cârlig pentru tendă înclinată; 6 – atârănător de sârmă; 7 – sfârc de cânepă; 8 – palanc de tendă; 9 – tacht.

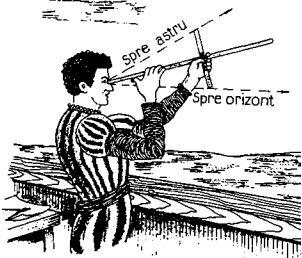


**Baston de tendaelet:**  
1 – vâri; 2 – mătaseală tăiată; 3 – balansină; 4 – tendaelet; 5 – baston de tendă; 6 – baston de balustradă; 7 – subarbă; 8 – baston de tendaelet; 9 – covertă.

axul navei. Pe acest baston pot fi instalate, de asemenea, repere pentru aprecierea distanțelor; v. distanță. Uneori se poate monta un mic B.d.P. și deasupra mărului catargului. **B. de tendă** B. cu vârful în formă de cârlig

dublu prin care trece straja tenzii. **B. de tendalet** B. din lemn, cu un cui metalic la vârf, folosit pentru a scoate tendalețul în afara bordului; v. *fig.* tendalet.

**BASTONUL LUI IACOB** *ist.* Vechi instrument de navigație compus dintr-o riglă pe care poate aluneca o altă riglă dublă, perpendiculară pe prima. Făcând să alunece rigla dublă până când extremitatea sa inferioară se află în dreptul orizontului, iar cea superioară în dreptul unui astru, se putea măsura cu aproximație înălțimea acestuia.



Bastonul lui Iacob

**BAȘE** Tanc colector al apei provenită din condensatorul căldării și din alte surse; după epurare, apa este trimisă din nou la căldări.

**BATANGAS** Oraș-port din Filipine, situat în SV Ins. Luzon pe țărmul g. cu același nume din M. Chinei de Sud. Centru comercial important. Export: orez, zahăr, nuci de cocos și palmieri. Intrep. de prelucrare a lemnului și textile.

**BATARDOU** Baraj provizoriu, care servește la dirijarea apei pe un canal de derivație pentru a se realiza o incintă închisă. Se realizează pentru a permite executarea unor construcții hidrotehnice.

**BATAVIA**, denumire olandeză a orașului Djakarta (v.).

**BATE** (*despre velă*) A avea mișcări violente datorită mascării, adică primirii vântului pe fața din prova (a nu se confunda cu a flutura). **B. bandula** v. bandulă. **B. înapoi** A pune mașinile în sens invers celui normal, pentru mers înapoi. **B. marea** A naviga multă vreme. **B. carturile** v. cart. **B. cheile** v. cheie de lanț.

**BATE-GABIA** Căptușeală a gabierilor în locul unde ar putea bate gabia.

**BATE-PUPA** Catarg mic sau vela respectivă la pupa unor ambarcațiuni; v. yawl.

**„BATEL SUBMARIN”** *ist.* Submersibil proiectat de inginerul român Traian Teodorescu din Galați. Deși inițial (1880) a obținut avizele necesare construirii navei în arsenalele statului, ulterior acestea i-au fost retrase. În 1881 invenția a fost brevetată la Londra. Nefiind sprijinit în țară, inventatorul a început construcția submersibilului pe cont propriu în Elveția (1883); nu avem alte informații despre construcție. Remarcat într-o lucrare de specialitate apărută în Franța (1900) pentru principiul original adoptat de inventator bazat pe variația flotabilității prin transferarea unei cantități de mercur între două rezervoare de volum variabil.

**BATERIE 1. ml.** Ansamblul tunurilor de același calibru de pe o navă. Navele de linie aveau, de regulă, o **B. principală**, cu tunuri de peste 280 mm, o **B. secundară**,

cu tunuri de 150 mm și o **B. antiaeriană**, cu tunuri de 20–130 mm. Uneori ultimele două se confundau. **2. ml.** Ansamblul turelelor sau tunurilor dispuse în aceeași parte a navei și având același scop, de ex., **B. prova/pupa**. **3. ist.** Ansamblul tunurilor de pe aceeași punte a unei nave cu vele. **4. ist.** Spațiul dintre două punți (întrepunți) unde se dispuneau tunurile și unde locuia echipajul.

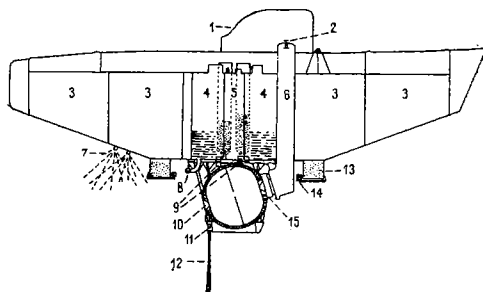
**BATERIE DE COASTĂ** *mil.* Subunitate de artilerie destinată apărării litoralului. Tunurile sunt amplasate în turele sau în diferite lucrări de fortificații.

**BATERIE PLUTITOARE** *ist.* Navă, cu sau fără propulsie, armată cu tunuri de calibru mare, destinată luptei de artilerie în acțiuni ca: bombardarea fortificațiilor de coastă ale inamicului, apărarea bazelor proprii și a navelor aflate în radă, duel de artilerie cu navele atacatoare. Primele B.P. au fost folosite în marina franceză la bombardarea forturilor rusești de la Kinburn (estuuarul Niprului) în timpul războiului Crimeii (1853–1856). Aveau corpul de lemn acoperit cu o cuirasă de oțel. B.P. franceze participante la operație („Tonnante”, „Lave” și „Devastation”) aveau caracteristici ca: L–53 m; l–13 m; vit.–5 Nd; mașină alternativă cu abur de 150 CP, elice. Centura blindată avea 100 mm grosime și proteja corpul și cele 10 tunuri cal. 160 mm.

**BATERISIRE** v. călăfătuire.

**BATIMETRIC** *oc.* Referitor la adâncimea mării; v. izobată și hartă batimetrică.

**BATISCAF** *oc.* Submersibil autonom destinat cercetărilor oceanografice la mari adâncimi. Depl. 100–200 t. Constă dintr-o sferă (nacelă) de oțel rezistentă la presiuni mari (1600 atm) fixată la un corp de flotabilitate. Nacela adăpostește echipajul (1–3 oameni), aparatura de cercetare și cea de comandă și control. Pe corpul de flotabilitate și în interiorul lui sunt montate motoarele electrice care acționează elicele de propulsie și dirijare, bateriile de acumulatori, sursele de



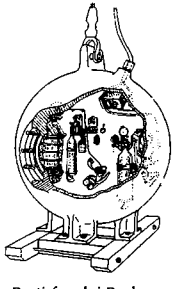
Schema batiscafului FNRS:

1 – baie; 2 – panou superior; 3 – rezervor de benzină; 4 – rezervor de echilibru; 5 – rezervor de benzină evacuabil; 6 – tub de acces în sferă; 7 – proiectoare; 8 – vană de echilibrare; 9 – pilitură de fier, (lest de manevră); 10 – fereastră de plexiglas; 11 – comandă electrică a cârmei de frânghie; 12 – cârmă de frânghie; 13 – casetă de siguranțe; 14 – siguranțe; 15 – ușa sferei.

iluminat, dispozitivele de luat probe, aparatura foto etc. Corpul de flotabilitate conține rezervoarele de balast, tubulatura de echilibrare și silozurile pentru lest (bile de oțel, pilitură de fier etc.). Principiul de funcționare al B. este similar celui al unui balon umplut cu gaz mai ușor decât aerul. Înainte de intrarea în imersiune rezer-

voarele de balast sunt umplute cu benzină (mai ușoară decât apa), care asigură flotabilitatea aparatului. La deschiderea valvulelor, apa pătrunde în rezervoare comprimând benzina iar B. se îngreunează și se scufundă. Deoarece benzina se comprimă proporțional cu adâncimea, viteza de scufundare crește rapid. Pentru încetinirea ei sau pentru silozeperea ridicării B. se eliberează de lestul din silozuri. Pe măsură ridicării, benzina se decomprimă evacuând apa și redând submersibilității flotabilitatea necesară. *ist.* Primul B. funcțional a fost realizat în Franța de prof. Auguste Piccard (FNRS 2) în 1931. A efectuat mai multe imersiuni atingând ad. de 4000 m în Oc. Atlantic (1954). Un al doilea B. a fost construit în Italia (Trieste) în 1953. Sub supravegherea prof. Piccard acesta a atins în 1960 în Oc. Pacific adâncimea de 10919 m, în groapa Marianelor.

**BATISFERĂ** *oc.* Aparat destinat explorării adâncimii mărilor (oceanelor). Constă dintr-o sferă de oțel inoxidabil, foarte rezistentă, prevăzută cu iublouri suspendată de un cablu ce poate fi lăsată în adâncime de pe o navă. În interior se pot afla 1-2 observatori sau numai aparatul de cercetare de la distanță. Observatorii sunt înzestrați cu aparatul de iluminat apa, de fotografiat, de legătură etc. Se folosește pentru descoperirea epavelor, cercetarea mediului subacvatic ș.a. Construită inițial de către americanii William Beebe și Otis Barton, B. a efectuat primele scufundări în 1930, atingând adâncimea de 400 m. În 1932 B. a coborât la 900 m. Prin aceste scufundări batisfera și-a dovedit calitățile, dar și punctele slabe, deoarece implica riscuri potențiale considerabile. O ruptură în cablul de suspensie ar fi însemnat moartea sigură a observatorilor. Valurile mari și balansul navei puteau avea consecințe grave.



Batisfera lui Beebe și Barton

Din cauza acestor dezavantaje, batisfera a fost înlocuită cu batiscaful și mezoscaful, mai sigure și mai ușor de manevrat.

**BATOMETRU** *oc.* Instrument folosit în lucrările oceanografice pentru luarea probelor de apă de mare de la diferite adâncimi. B. moderne sunt prevăzute și cu un termometru ce măsoară temperatura apei la adâncimile de la care se iau probele.

**BATON ROUCE** Oraș și important port din S SUA (Louisiana) situat pe malul st. al Fl. Mississippi. Cca 200 mii loc. Accesibil navelor oceanice. Centru de prelucrare a țigieiului, cimentului, sticlei, cauciucului sintetic. Traficul anual de mărfuri 75 mil. t. Legat de zonele petrolifere din E prin conducte de gaz și petrol.

**BATTENBERG, platou** ~ Platou folosit la rezolvarea problemelor de cinematică navală. Constă dintr-un platou circular gradat la periferie, un disc din aluminiu cu linii negre continue pe o direcție și cu linii negre întrerupte pe o altă direcție perpendiculară pe prima, un disc din material plastic transparent cu raze trasate din  $10^0$  în  $10^0$  și cu cercuri concentrice reprezentând distanțe sau viteze, două bare metalice, denumite bare

de viteze; v. cinematică navală.

**BATUMI** Port pe țărmul de SE a M. Negre, în apropiere de frontiera Adjariei cu Turcia. Cap. Rep. Autonome Adjare din compunerea Gruziei. Slab protejat de vânturile dispre V. Dispune de cheuri pentru pasageri, produse petroliere, mărfuri în vrac, mărfuri generale ș.a. la care pot acostă nave cu un pescaj de până la 10 m. Prin port se derulează o cantitate apreciabilă de produse petroliere. Capacitatea totală de trafic pe an 10 mil. t. Este zona cu cea mai blândă climă de pe coasta Caucazului.

**BATURĂ** Șaș pe chila, etrava și etamboul din lemn în care se prind scândurile bordajului; v. *fig.* chilă.

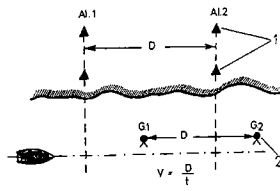
**BAYAMO** Gren violent, însoțit de descărcări electrice, pe coasta de sud a Cubei. Pornește din baia Bayamo și se risipește sub formă de ploaie.

**BAZA MATEMATICĂ A HĂRȚII** Totalitatea datelor care au fost determinate prin calcul și care se referă la stabilirea sistemului de proiecție, a canevasului cartografic, a scării și a dimensiunilor cadrului hărții.

**BAZA VERGII** v. vergă.

**BAZĂ DE PESCUIT** Navă frigorifică de transport destinată colectării de pe traulere și transportului din zonele de pescuit în porturile de destinație a produselor de pește oceanic ambalate în cutii și saci. B.d.P. românești sunt de două tipuri: Polar I și Polar II, care au următoarele caracteristici: depl. 9800 t; tdw 5170 t; dim. 130 x 16,8 x 7,20 m; vit. 16,4 Nd. Tipurile Polar III și Polar IV, construite în 1973, au următoarele caracteristici: depl. 16 382 t; tdw 9288 t; dim. 151,88 x 22,24 x 7,79 m; vit. 17,5 Nd.

**BAZĂ DE VITEZĂ** Sistem format din cel puțin două aliniamente instalate pe uscat sau două geamanduri instalate pe mare, distanța între acestea în plan perpendicular fiind calculată cu precizie. O navă care



Bază de viteză:

Al 1, Al 2 - aliniamente pe mal;  
G 1, G 2 - geamanduri.

se deplasează perpendicular pe cele două aliniamente (geamanduri) și înregistrează exact durata parcurgerii distanței își poate determina viteza folosind formula  $V = \frac{D}{t}$ .

Pentru ca rezultatele să fie cât mai exacte, ca urmare a eliminării efectului curentului și vântului, baza se parcurge cel puțin o dată în fiecare sens. În același scop este necesar ca B.d.V. să aibă o adâncime suficientă pentru a elimina influența fundului mic.

**BAZĂ MARITIMĂ MILITARĂ** *mil.* Raion de litoral și de mare de dimensiuni limitate, amenajat și înzestrat pentru dislocarea în siguranță a navelor militare împotriva atacurilor inamicului din aer, de pe apă, de pe submarine și de pe uscat, în care scop dispune de unități proprii de apărare și protecție (navale, terestre și aeriene) și de formațiuni (depozite, ateliere de reparații, șantiere), cazărmi și spitale, poligoane de instrucție etc. constituite, de regulă, într-o mare unitate maritimă. Un

element principal al BMM este portul care trebuie să ofere condiții pentru desfășurarea activităților de pregătire de luptă și odihna echipajelor; *sin.*, *înv.* bază navală.

**BAZĂ MARITIMĂ PLUTITOARE** Tip de construcție plutitoare proiectată în SUA care poate fi deplasată, în timp relativ scurt, într-o anumită zonă de interes de pe oceanul planetar. Este o structură autopropulsată care îi asigură o viteză de 1–2 noduri cu ajutorul unor motoare convenționale. Lungă de 1 600 m și lată de 140 m, structura dispune de o pistă de decolare-aterizare și compartimente de locuit pentru cca 10 000 militari, ateliere, depozite, avioane, armament și alte dotări necesare funcției de bază.

**BAZĂ MILITARĂ** Raion (teritoriu) special amenajat, situat pe o poziție avantajoasă din p.d.v. militar, unde sunt dislocate unități (MU) ale diferitelor categorii de forțe armate, cu tehnica din dotare și rezervele de muniție, combustibil, hrană etc. B.M. pot fi de folosință permanentă sau temporară. Cele mai importante obiective ale B.M. trebuie să fie bine apărate și mascate. B.M. pot fi de aviație, maritime, de rachete, ale trupelor de uscat ș.a.

**„BAZIAȘ”** Navă tip Ro-Ro (roll on/roll of) de 4700 tdw, cap de serie din alte 7 nave de același tip construite în România și la șantiere străine în perioada 1982 – 1988 pentru Societatea „NAVROM”.

Acest tip de navă modernă permite scurtarea timpului de încărcare/descărcare a vehiculelor rutiere sau a vagoanelor de CF prin introducerea lor în spațiul navei direct pe roți. De același tip au mai fost construite în anii 1982–1988 navele Ro-Ro tip „Tutova” de 6700 tdw (2) și tip „Pașcani” de 4100 tdw (4).

**BAZIN 1.** Spațiu acvatic dintr-un port (B. portuar) sau de la țărmul unei ape (ocean, mare, fluviu, lac ș.a.), în general de formă dreptunghiulară, protejat contra vântului, curenților, valurilor, furtunilor, ghețurilor, folosit pentru staționarea în siguranță a navelor. Poate fi natural sau artificial. *Sin.* Golf mic. **2.** Mare sau porțiuni de mare, mărginită de coastă.

**BAZIN DE ARMARE** Bazin într-un șantier naval folosit pentru armarea navelor; v. cheu de armare.

**BAZIN DE CARENĂ** Bazin mic în porturile pescărești cu maree în care pe timpul mării joase navele de pescuit intrate eșuează. După eșuare se poate face întreținerea operei vii prin aplicarea abaterii în carenă v. abaterie în carenă. *sin.* Bazin de eșuare.

**BAZIN DE CARENARE** Bazin cu o anumită lungime în care se studiază formele cele mai favorabile ale operei vii pe un model de navă în miniatură, confecționat din ceară sau din material plastic, care se deplasează cu o viteză proporțională cu viteza navei reale. Mai există și B.d.C. specializate pentru elice, pentru studiul cavitației și pentru analiza interacțiunii între două nave care trec aproape una de alta (v. sugere) sau pentru a analiza comportarea navei pe valuri etc. *Sin.* Bazin de experimentare.

**BAZIN DE CONSTRUCȚIE** Bazin special amenajat lângă un șantier de construcții navale. Funcționează ca un doc uscat, fiind amenajat cu porți de închidere etanșe, pompe pentru golire și umplere și cu toate amenajările necesare calării navei și lucrărilor de asamblare a corpului, suprastructurilor, montării instalațiilor etc.; v. doc.

**BAZIN DE IERNAT** Bazin special amenajat în porturile supuse înghețului, în care navele staționează iarna când navigația este întreruptă. Pe cursurile de apă se pot folosi bazine naturale de iernat (zătoane, brațe secundare) sau bazine special amenajate în paralel cu albia, având gura în aval pentru a împiedica pătrunderea sloiurilor.

**BAZIN DE ÎNTOARCERE** Loc într-un canal sau șenal suficient de larg pentru a permite întoarcerea navei.

**BAZIN DE JONCȚIUNE** Locul în care se leagă două bazine portuare mai mari; v. bazin portuar.

**BAZIN DE MAREE** Bazin portuar în care adâncimea necesară staționării navelor pe timpul mării joase se menține prin închiderea unor porți înainte ca nivelul mării să scadă sub valoarea sa medie. Accesul într-un astfel de bazin este posibil numai în timpul mării înalte, când nivelul mării asigură adâncimea necesară și când porțile bazinului se deschid. B.d.M. se amenajează de obicei numai în porturile în care amplitudinea mării depășește 3–4 m.

**BAZIN DE RADUB** *sin.* Doc uscat v. doc.

**BAZIN DE SPĂLARE** Bazin portuar în care la marea înaltă se acumulează apă în cantitate suficientă; la marea joasă acestea i se dă drumul cu viteză mare pentru a spăla depunerile de pe fund, menținând astfel o adâncime convenabilă a portului.

**BAZIN HIDROGRAFIC** Suprafața de uscat de pe cuprinsul căreia un fluviu (râu) își adună apele. Se măsoară în km<sup>2</sup>.

**BAZIN PORTO-FRANCO.** Bazinul unui port, separat de restul teritoriului portului printr-un cordon valal, în care se pot importa mărfuri fără taxe vamale.

**BAZIN PORTUAR** Parte din acvatoriul unui port mărginită din trei părți de moluri cu cheuri unde navele pot staționa și opera mărfuri.

**BĂCESCU, Mihai** (1908–1999 n. Broșteni, Suceava). Biolog, membru corespondent al Academiei Române. Fost director al Muzeului de Științe Naturale, oceanolog de reputație mondială. A participat la expediții oceanografice internaționale pe nave de cercetare franceze și rusești. Membru a numeroase societăți și comisii internaționale de profil, între care Comisia pentru cercetarea M. Mediterane. Președinte onorific al Soc. de hidrobiologie din Moscova, membru corespondent al Academiei de științe „Liguria” (Italia) etc. A publicat peste 300 lucrări de prestigiu în domeniul hidrobiologiei.

**BĂLAN, Iacob** (1893–1983 n. Mahmudia, Tulcea) Contraamiral. Absolvent al Școlii de Artilerie, Geniu și Marină (1915). În primul RM participă la acțiunile de luptă de la Turcuia și la operațiunile din Delta Dunării, conducând primele trageri de pe monitoare românești cu observare aeriană de la bordul unui balon remorcat de Rem. „Lori”. În al doilea RM a fost

director ad-tiv al Stabilimentelor industriale ale marinei (ASIM). Pensionat în 1946 a continuat să fie atașat marinei elaborând studii legate de artileria navală, arme sub apă etc. Membreu activ al Cursii Supreme de prize maritime, al Asociației române de drept internațional și al Ligii Navale Române.

**BĂLĂBĂNESCU, Eugen** (1910–1990) profesor emerit, comandor. S-a distins în activitatea didactică, funcționând fără întrerupere ca profesor de matematici superioare la Școala Navală, Școala Militară Superioară de Marină și Institutul de Marină între anii 1938–1963. A contribuit la pregătirea a 25 de promoții de ofițeri de marină.

**BĂLĂNESCU, Ion** (1878 –? n. Giurgiu) Viceamiral. Absolvent al Școlii militare de Artilerie, Geniu și Marină, promoția 1899. Participă la războiul balcanic (1913) și în primul RM (1916–1918) ambarcat pe navele de luptă ale Diviziei de Dunăre și ale Flotei de operațiuni. Comandant al Forței Navale Fluviale cu gradul de comandor (1923–1926), comandant al Diviziei de Mare, cu gradul de Contramiral (1930–1934), apoi comandant al Marinei Militare (1934–1937). Trecut în rezervă (1937) a continuat să activeze pentru a promova interesele marinei. Membru fondator al LNR și inițiatorul înființării unui muzeu al Marinei Române. Pr. lucrări publicate: **Apele Dunării și Marea noastră, „Puterea maritimă” ca factor de civilizație și de apărare națională, Războiul naval pe înțelesul tuturor** ș.a.

**BĂLESCU, Constantin** (1864–1929, n. Turnu Severin) Viceamiral. Din 1881 este elev la Școala navală din Brest (Franța), când participă la o călătorie circumterestră cu nava-școală franceză „Reine Blanche” (1882–1883). Încadrat în Corpul Flotei cu gradul de slt. (1883). Șeful comisiei de supraveghere a construcției Cr. „Elisabeta” și a torp. „Năluca”, „Sborul” și „Smeul”. Comandă navele „Bistrița”, „Mircea”(i), „Elisabeta” (1892–1901). Director al Arsenalului Marinei din Galați, funcție pe care o va îndeplini alternativ cu cea de Comandant al Diviziei de Dunăre (1906–1911). S-a remarcat prin măsurile luate în conformitate cu normele internaționale în legătură cu prezența la Constanța a cuirasatului rusesc răsculat „Potemkin”. Șef al Direcției marină din Ministerul de Război (1911–1917). Comandant al Marinei Militare cu gradul de VAm, conduce operațiunile Flotei în campaniile din 1917–1918. Lucrări publicate: **Curs de morală și disciplină militară, Curs de manevră și tactică navală, Manualul debarcărilor** ș.a. A fost membru al Societății Geografice Române.

**BĂRBUNEANU, Petre** (1881–1976, n. Zvorsca, Dolj) Amiral. Absolvent al Școlii Navale din Fiume, Austro-Ungaria (1897–1902), cu stagii de practică pe navele flotei din M. Adriatică și M. Mediterană (1903). Ambarcat pe nava-școală „Mircea” (I) ca ofițer secund, apoi comandant pe Torp. „Năluca” și al grupului de Torp. din Divizia de Dunăre. La intrarea României în primul RM a participat la atacul asupra Flotei de Dunăre Austro-Ungară din portul Rusciuk (15 aug. 1916). Comandă monitorul „Brătianu” în campania de

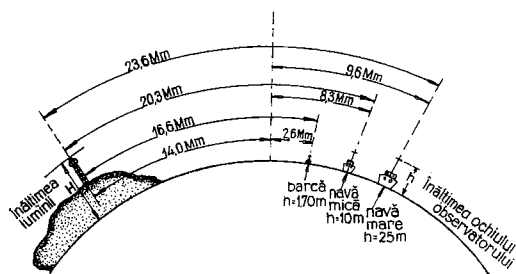
recuperare a Deltei Dunării (1917–1918). Director al Arsenalului Marinei (1921–1922), inspector de specialitate mine-torpile (1922–1924), comandant al Școlii Navale (1924–1926; 1928–1932), comandant al Diviziei de Dunăre cu gradul de CA. (1933). Comandant al Marinei Militare (1937–1941). Îndepărtat din armată împreună cu alți 10 generali de regiment Antonescu; reactivat în 1945 și avansat amiral, a condus Subsecretariatul de Stat al Marinei până la desființarea acestuia (1947), când a fost pensionat. Autor al lucrării de referință **Mările și Oceanele Pământului** (1960) și al altor lucrări de specialitate.

**BĂTAIA RADIOLOCATORULUI/RADARULUI** Distanța până la care pot fi recepționate în bune condiții semnalele transmise de radiolocator; acesteia depinde de puterea emițătorului, de tipul antenei, de gama de frecvență a semnalelor și de condițiile de propagare (raportul semnal-zgomot) și se poate determina cu

aproximație cu ajutorul formulei:  $D = \sqrt{h_1} + \sqrt{h_2}$ , în care:  $D$  este bătaia radiolocatorului (în Mm);  $h_1$ -înălțimea antenei radiolocatorului (în m);  $h_2$ -înălțimea obiectului observat (în m).

**BĂTAIE** Distanța până la care poate acționa o instalație de tragere, lansare, gură de foc, radioemițător, radiolocator etc.

**BĂTAIE CALCULATĂ** (*despre lumini*) Distanța la care poate fi observată lumina calculată în funcție de bătaia nominală, înălțimea sursei de lumină și înălțimea ochiului observatorului.



Bătaie calculată

**BĂTAIE DE RAMĂ** Mișcarea de ansamblu a unei rame, într-un ciclu complet de ramare.

**BĂTAIE GEOGRAFICĂ** (*despre lumini*) Distanța maximă la care poate fi văzută o lumină de un observator în condiții de vizibilitate bună, fiind limitată de curbura Pământului, înălțimea sursei de lumină și înălțimea ochiului observatorului. În cartea farurilor, B.G. este calculată pentru o înălțime a ochiului observatorului de 5 m (egală cu înălțimea comenzii unei nave mici de pescuit).

**BĂTAIE LUMINOASĂ** (*despre lumini*) Distanța maximă la care poate fi văzută o lumină la un moment dat. B.L. depinde numai de intensitatea luminii și de vizibilitatea meteorologică din acel moment, fără a ține seama de înălțimea sursei de lumină, înălțimea ochiului observatorului și curbura Pământului.

**BĂTAIE NOMINALĂ** (*despre lumină*) Distanța maximă exprimată în Mm la care poate fi observată o lumină în condițiile în care vizibilitatea meteorologică este de 10 Mm.

**BĂTAIE OPTICĂ METEOROLOGICĂ** (*despre lumină*) Distanța maximă la care poate fi observată o lumină în funcție de transparența atmosferei specificată în tabela de mai jos.

Cod	Atmosfera	Bătaie
0	Ceață deasă	50 m
1	Ceață groasă	50–200 m
2	Ceață moderată	200–500 m
3	Ceață ușoară	500–1000 m
4	Ceață subțire	0,5–1 Mm
5	Pâclă	1–2 Mm
6	Pâclă ușoară	2–5,5 Mm
7	Limpede	5,5–11 Mm
8	Foarte limpede	11–27 Mm
9	Exceptional de limpede	peste 27 Mm

**BĂTĂLIE NAVALĂ** *mil.* Angajament naval de mare amploare, la care participă importante grupări de nave de suprafață, submarine și aviație, având ca scop nimicirea unei grupări de forțe navale inamice, câștigarea supremăției pe căile maritime dintr-o anumită zonă etc.

**BĂTĂTURĂ** *v.* pânză de vele.

**BĂSTROE** Proiect ucrainean (devenit cunoscut în 1994) de amenajare pentru nave de mare tonaj a Brațului Chilia (lung. de 116 km). Canalul presupune adâncirea și lărgirea Brațului Stambulul Nou (pe care ucrainenii îl numesc Băstroe), cu o lungime de 8 km, ce unește brațul Chilia cu M. Neagră (la Nord de orașul-port Sulina). Lucrările la canalul Băstroe au început efectiv la 11 mai 2004, fiind executate de o firmă germană, dar au fost inaugurate oficial la 27 aug. 2004, în condițiile unei puternice opoziții internaționale (mai ales din partea României care în această zonă are graniță comună cu Ucraina), deoarece săparea acestui canal poate afecta flora și fauna Deltei Dunării, dacă partea ucraineană nu va respecta normele internaționale de protecție a mediului natural.

**BĂTĂ** *MC* Bară de lemn cu care se sprijină marfa cărată pe umeri (cherestea). Operația de încărcare și descărcare se numește în acest caz încărcare-descărcare „la băță”.

„**BEAGLE**” *ist.* Navă-barc construită în 1820 în Anglia. „B” comandat de cpt. Robert Fitzroy a participat la o expediție circumterestră (1831–1836) organizată de Amiralitatea britanică, având la bord pe cunoscutul naturalist britanic Charles Darwin. Pe timpul expediției s-au executat importante cercetări biologice care au marcat succesul activității științifice a lui Ch. Darwin, cercetări geologice asupra structurii ins. coraligene și vulcanice, lucrări de ridicare a coastei Americii de S, Noii Zeelande, Australiei ș.a. Caracteristici: depl. 235 t; dim: 28 x 7,2 x 3,8 m; VIII tunuri; echipaj 26 membri.

„**BEARNAIS, Le**” Fregată, prima navă militară franceză care a vizitat România după cel de-al doilea RM (1966). **BEATTY, David** (1871–1936) Amiral britanic (1919). În serviciul flotei din 1884. În primul RM a comandat escadra crucișătoarelor de bătlie. A participat la atacul asupra BMM germane de la Ins. Helgoland, reușind să scoată din luptă 3 Cr. și un Ds. și la lupta de la Dogger Bank, unde a interceptat escadra germană comandată de Am. Von Hipper scufundând Cr. G german „Blücher”. În bătlia din Yutlanda (31 mai–1 iun. 1916) a comandat avangarda flotei britanice îndeplinind parțial misiunea de a atrage flota germană în înclătarea cu grosul flotei engleze. Prim lord al Amiralității (1919–1927). A făcut o vizită la Galați ca oaspete al Marinei Române (1922).

**BEAUDOUT, Henry** (n. 1927) Navigator francez care împreună cu doi însoțitori a traversat în 1956 pe o plută Oc. Atlantic de la V la E între Halifax (Canada) și Falmouth (Anglia) parcurgând în condiții grele 3000 Mm în 87 de zile. Pluta botezată „L'Egare II”, construită din 8 trunchiuri, avea 10 m lungime iar pentru propulsie un catarg cu o velă. Era a doua încercare a echipajului de a efectua o astfel de expediție.

**BEAUFORT, notație** ~ Prescurtări foarte răspândite, deși nereglementate printr-un acord internațional, folosite pentru a nota starea timpului: *b* – cer senin (acoperit mai puțin de 1/4); *bc* – cer parțial noros (acoperit 1/4–3/4); *c* – cer noros; *d* – burniță sau ploaie fină; *e* – aer umed (fără precipitații); *f* – ceață; *fs* – ceață pe mare; *g* – furtună (forța 8–9 cel puțin 10 minute); *G* – tempestă (forța 10 cel puțin 10 minute); *h* – grindină; *ip* – precipitații în vederea navei (stației); *Ks* – viscol; *Kz* – furtună cu nisip, cu praf; *l* – fulger, *m* – pâclă; *o* – cer complet acoperit cu nori groși; *p* – grenuri cu ploaie trecătoare; *q* – gren; *r* – ploaie; *rs* – lapoviță; *s* – zăpadă; *t* – tunet; *tir* – furtună cu ploaie; *tiz* – furtună cu zăpadă; *u* – cer amenințător; *v* – vizibilitate excepțională; *w* – rouă; *x* – brumă; *y* – cer uscat; *z* – pâclă cu praf. Alte semnificații: literă mare – intensificare; sufixul *O* – ușor (slăbire); repetarea literei – continuitate; prefixul *i* – intermitență.

**BEAUFORT** Mare de bordură în bazinul Oc. Înghețat, în NV Americii de Nord, între Ins. Banks și țărmul de N al Pen. Alaska. Supr. 481.mii km<sup>2</sup>. Ad. med. 1536 m, max. 3683 m. Temp apele de la 4° C la S la 1, 5° C la N; salinitatea 28–32‰ Acoperită de ghețuri tot timpul anului cu excepția fâșiei de lângă țărm de 50–100 km lățime, liberă de ghețuri în aug.

**BEAUFORT, scară** ~ *MN* Scară a forței vântului, elaborată în anul 1806, internaționalizată în anul 1926 și reglementată ulterior prin diferite acorduri internaționale, ultimul datând din anul 1956.

**BEAUFORT, Sir Francis** (1774–1857) *ist.* Navigator și hidrograf, șef al Direcției Hidrografice a Amiralității britanice. Contraamiral. A luat parte la numeroase expediții hidrografice deosebit de importante în apele Americii de Sud, Indoneziei, coastei Libanului, Turciei etc. A imaginat în 1806 o scară etalon pentru măsurarea vântului împărțind forța acestuia de la 0 la 12, corespunzător calmului plat până la uragan (vit. vântului 64 Nd), asociată cu descrierea aspectului mării, utilizată și astăzi sub numele de „scara Beaufort”.

SCARA BEAUFORT (1956)<sup>1</sup>

Forța vântului	Viteza vântului (Nd, m/s)	Presiunea vântului (kgf/m <sup>2</sup> )	Denumirea vântului	Criterii de apreciere pe o navă cu vele <sup>2</sup>	Aspectul mării <sup>3</sup>	Denumirea stării mării și înălțimea medie (max. probabilă) a valurilor (m)	Forța mării după scara internațională
1	2	3	4	5	6	7	8
0	$\frac{\text{sub } 1}{0,0-0,2}$	0-0,1	Calm	Nava stă pe loc; nu simte	Marea ca oglinda	Calm plat 0,0	0
1	$\frac{1-3}{0,3-1,5}$	0,2	Adiere ușoară	Nava, cu toate velele întinse, are viteza foarte mică, atât cât să asculte cârma	Se formează încreșturi fără creste de spumă	Calm plat 0,1-(0,1)	0
2	$\frac{4-6}{1,6-3,3}$	0,7	Briză ușoară	Nava cu toate velele întinse, plin și strâns; v = 1-2 Nd	Valuri mici, însă scurte, dar mai pronunțate; creste cu aparență sticloasă, care nu se sfărâmă	Încreștită 0,2-(0,3)	1
3	$\frac{7-10}{3,4-5,4}$	1,6	Briză bună	Nava cu toate velele întinse, plin și strâns; v = 3-4 Nd	Valuri mai mari, cu creste care se sfărâmă; berbeci izolați	Frumoasă 0,6-(1)	2
4	$\frac{11-16}{5,5-7,9}$	3,1	Briză moderată	Nava cu toate velele întinse, plin și strâns; v = 5-6 Nd	Valuri mai mari; berbeci ușori	Ușor agitată 1-(1,5)	3
5	$\frac{17-21}{8,0-10,7}$	5,6	Briză rece	Se strâng rândunicile	Valuri moderate, de formă alungită; mulți berbeci (eventual, sar stropii)	Moderat agitată 2-(2,5)	4
6	$\frac{22-27}{10,8-13,8}$	7,9	Briză tare	Se strâng zburătorii	Încep să se formeze valuri mari	Agitată 3-(4)	5
7	$\frac{28-33}{13,9-17,1}$	11,6	Aproape furtună (furtună moderată) <sup>4</sup>	Nava poate purta contragabierii	Marea îngrămădește valurile; dăre de spumă albă în direcția vântului	4-(5,5)	
8	$\frac{34-40}{17,2-20,7}$	17,6	Furtună	Nava poate purta contragabierii și velele inferioare cu o terțarolă	Valuri de înălțime mijlocie, dar lungi; crestele se sparg în stropii; spuma aruncată în dăre precise pe direcția vântului; stropii de apă îngreuiază vizibilitatea	5,5-(7,5)	6

1	2	3	4	5	6	7
9	$\frac{41-47}{20,8-24,4}$	23,2	Furtună puternică	Nava poate purta gabierii și velele inferioare	Valuri înalte; dâre groase de spumă; marea mugește; vizibilitate redusă (stropi mari)	7-(10)
10	$\frac{48-55}{24,5-28,4}$	30,0	Tempestă (furtună deplină) <sup>4</sup>	Nava poate purta încă vela mare și trinca la ultima terțarolă	Valuri foarte înalte, cu creste defelante; spumă în pete mari; suprafața mării albă; muget puternic; vizibilitate redusă	9-(12,5)
11	$\frac{56-63}{28,5-32,6}$	38,5	Tempestă violentă (tempestă) <sup>4</sup>	Capă sub velele de furtună	Valuri excepțional de înalte; mare complet acoperită cu pete mari de spumă; vârful creștelor valurilor sunt pulverizate; vizibilitate redusă	Mare foarte înaltă 11,5-(16)
12	$\frac{64-71}{32,7-36,9}$	45			Aer îmbibat cu spumă și stropi; mare complet albă; vizibilitate foarte redusă	Mare fenomenală peste 14
13	$\frac{72-80}{37,0-41,5}$	peste 45	Uragan	Nava nu mai poate purta nici o velă, dar are oarecare viteză datorită efectului vântului asupra operei moarte și greementului		
14	$\frac{81-89}{41,5-46,1}$					
15	$\frac{90-99}{46,2-50,9}$				Condițiile de mai sus se accentuează treptat	idem
16	$\frac{100-108}{51,0-56,0}$					
17	$\frac{109-118}{56,1-61,0}$					

1. Acest tabel servește numai ca ghid pentru largul mării. În ape închise sau în apropierea coastei cu vânt spre larg, r mai corespund. Cifrele între paranteze din coloana 7 indică înălțimea probabilă (10% din valuri).

2. Înainte de 1939, criteriu pentru aprecierea forței vântului. Nu mai face parte din Scara Beaufort oficială.

3. Din 1939, criteriu de apreciere a forței vântului.

4. Înainte de 1956.



**BECHEȘ, Gheorghe** (n. 1937 Zalău). Contraamiral inginer. Absolvent al Școlii Superioare de Marină promoția 1959, al cursurilor de specializare la Academia Militară „Krâlov” de la Leningrad (1963–1965) și al Academiei Militare Tehnice București (1965–1970). A îndeplinit funcția de șef al Direcției Tehnice și Înzestrare și loctiitor al comandantului Marinei Militare la Inspectoratul General al Armatei (1990–1996). Pensionat în 1997.

**BEIJI** Diagramă bazată pe faptul că latitudinea și timpul sideral local sunt riguros definite prin înălțimile simultane a doi aștri ale căror coordonate sunt cunoscute. Verticala, trecând prin intersecția a două curbe de înălțime, dă latitudinea, iar orizontala, timpul sideral local. Diferența dintre timpul sideral local și timpul sideral la Greenwich este longitudinea.

**BEIRA** Oraș-port în Mozambic. Cca 50 mii loc. Unul din cele mai importante porturi din E Africii situat în G. Sofala din Oc. Indian. Este punctul terminus al căii ferate transafricane (Lobito–Beira). Prin port se exportă cea mai mare parte a producției miniere (cupru, cromăți) din zonele de N și S ale Rhodesiei. Aeroport.

„**BEIRUT**” *ist.* Navă de pasageri sub povilion turc, care la 24.05.1864 a plecat de la Constanța la Istanbul având la bord pe primul domnitor al Principatelor Române, Alexandru Ioan Cuza, ce făcea o vizită la Curtea Suzerană Otomană în scopul de a obține aprobarea noii constituții. A fost prima călătorie oficială în străinătate a primului domnitor al României.

**BEIRUT (BEYROUTH)** Oraș-port al Libanului, situat pe țărmul E al M. Mediterane. Pop. cca 600 mii loc. Portul de formă triunghiulară se întinde pe o suprafață de peste 40 ha. Apărat de 3 diguri, are 3 rade unde pot staționa 20 de nave mari. Adâncimea la cheuri permite acostarea navelor cu un pescaj de 7–10,7 m. Anual poate fi vizitat de peste 3000 de nave. Traficul anual al portului se ridică la peste 4,5 mil. t. Dispune de o zonă liberă unde mărfurile pot fi tranzitate fără plata taxelor vamale. *ist.* Așezat pe locul fostului port fenician Beryte, în ev. med. B. s-a aflat sub stăpânirea arabilor, cruciaților iar mai târziu a turcilor otomani. Din 1920 sub mandat francez. Din 1943 capitala Rep. independente Liban.

**BELAT** Vânt de Nord – Nord – Vest ce bate cu putere pe coasta de Sud a Peninsulei Arabice în perioada decembrie–martie.

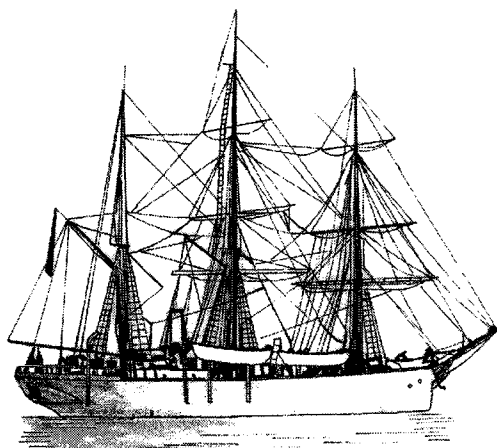
**BELĒM** v. balam.

**BELĒM (Para)** Important oraș-port și BMM în N Braziliei situat pe Amazonul de Jos în estuarul Rio de Para (145 km de Oc. Atlantic). Cca 495 mii loc. Centru comercial de unde se exportă cauciuc, materiale lemnoase, cacao ș.a. Șantier naval. Întemeiat la începutul sec. XVII sub denumirea de Santa Maria de Belem du Gran Para.

**BELFAST** Oraș-port și capitala Irlandei de Nord situat la vărsarea R. Lagan în estuarul Belfast Laugh. Are 3 canale de acces și adâncimi între 6 și 9 m. Frontul de cheuri echipat cu utilaje moderne de manipulare a mărfurilor are o lungime de peste 12 km. Dispune de numeroase bazine și docuri pe o supr. de 150 ha. Trafic anual de cca 7 mil. t cu o capacitate anuală de tranzit de 7300

nave. Importante șantiere navale specializate în construcția de nave militare și civile. Cale de lansare pentru superpetroliere (240 000 t).

„**BELGICA**” Navă belgiană de explorări polare, cu vele și mașină auxiliară, folosită în expediția la Polul Sud (1897–1899) condusă de Adrien de Guerlache. La expediție au participat norvegianul Roald Amundsen și savantul român Emil Racoviță. Guerlache a explorat partea nordică a Țării Graham și a dovedit că acest pământ reprezintă un grup de insule. A ieșit apoi în M. Bellingshausen unde „Belgica” a fost blocată de gheață. Echipajul fiind nevoit să petreacă iarna acolo. Nava s-a eliberat de ghețuri abia după 13 luni. Acesta a fost primul iernat din istorie în apele antarctice la latitudini mari (70°–71° lat. S).



„Belgica”

**BELGRAD (BEOGRAD)** Capitala Federației Serbia-Munteneștii; port situat pe malul drept al Dunării la km 1167,5. Portul se compune din 2 bazine (superior și inferior) cu o intrare comună. Lung. totală a celor două bazine este de cca 1300 m, lățimea 85 m, adâncimea 3 m. Port protejat contra ghețurilor putând fi folosit ca iernatic. Se află la cca 1 km de oraș. *ist.* În Evul Mediu a avut un rol strategic. Apărat de lăncu de Hunedoara împotriva asediului otoman din 1456. Cucerit de turci în 1521 și eliberat în 1806. Din 1918 capitala Iugoslaviei. Ocupat de armata hitleristă în 1941 și eliberat în oct. 1944 de trupele sovietice și ale armatei de eliberare iugoslave.

**BELIZE** Oraș-port la M. Caraiilor în America Centrală, în statul cu același nume. Import: prod. alim., materii prime, prod. de larg consum; export: în principal esențe de lemn prețios, banane, citrice, rășini, zahăr. *ist.* Descoperit în 1502 de Cristofor Columb și inclus în regatul Noua Spanie. Din 1836 face parte din posesiunea britanică denumită Hondurasul britanic. Din 1981 port principal al statului independent B. în cadrul Commonwealth-ului.

**BELLATRIX** Steaua nautică  $\gamma$  Orionis (Orion), mărimea 1,7; în latină „Războinica”.

„**BELLEROPHON**” *ist.* 1. Navă de linie cu vele britanică pe care la 15 iulie 1815 s-a ambarcat Napoleon I Bonaparte, împăratul Franței, după abdicarea sa, aflându-se sub protecția guvernului englez. Nu i s-a aprobat debarcarea în Anglia și la 4 aug. 1815 „B” iese în mare unde fostul împărat este luat la bordul navei de linie „Swiftsure” care îl va transporta în Ins. Sf. Elena, locul său de exil 2. Cuirasat britanic intrat în serviciu în 1864. Prima navă militară din lume construită cu dublu fund pentru a i se mări siguranța de navigație.

**BELLINGSHAUSEN** Mare de bordură în bazinul antarctic al Oc. Pacific, situată la E de Țara Graham, între 68° și 100° long V. Climă extrem de aspră caracterizată prin vânturi puternice și ninsori care bat și cad aprox. 250 zile pe an. Coastele mării sunt formate în cea mai mare parte din bariere de gheață abrupte, aproape inaccesibile. Ad. max. 4792 m. Curenți circulari; temp apei 0°–1°C; salinitatea cca 33,5‰. În lunile de iarnă și primăvară supr. mării este acoperită de câmpuri de gheață și aisberguri. A fost descoperită și cercetată prima dată de expediția rusă condusă de Bellingshausen și Lazarev (1819–1821).

**BELLINGSHAUSEN, Faddei Faddeevici** (1778–1852) Navigator și explorator rus. În 1803–06 a participat, sub comanda navigatorului Krusenștern A.J., la prima călătorie a unei nave rusești în jurul lumii. În 1820–21, împreună cu M.P. Lazarev a descoperit Antarctida. A descris particularitățile climatice ale zonelor polare și tropicale. Numele său a fost atribuit mării omonime și unor puncte geografice.

**BELTUL MARE** (*dan.* Store Bælt) Str. situată în partea centrală a strâmtorilor care unesc M. Baltică cu Str. Kattegat, între Ins. daneze Fionia la V și Seeland la E. Lungimea cca 120 km, lățimea 11–78 km; ad. șenalului navigabil 11–71 m. Trecerea este fără restricții pentru navele comerciale și simultană a 3 nave militare. În cazul unui număr mai mare de nave militare este obligatorie înștiințarea cu 3 zile înainte pe cale diplomatică a autorităților daneze. Str. este traversată către N de un curent de supr. cu vit. de 3,3 Nd.

**BELTUL MIC** (*dan.* Lille Bælt) Str. situată în partea vestică a strâmtorilor care unesc M. Baltică cu Str. Kattegat, între Ins. Fionia la E și Pen. Iutlanda la V. Lung 125 km, lățimea 0,5–41 km. Ad. șenalului navigabil 12–81 m. Este traversată către NV de un curent de supr. cu o vit. de 3,3 Nd. Pe un pod de CF peste str. trece magistrala Hamburg–Copenhaga–Stockholm. Condițiile de trecere prin Str. B. Mic sunt identice cu cele ale Str. B. Mare.

„**BEN FRANKLIN**” *oc.* Mezoscaf francez, construit în Elveția sub îndrumarea prof. J. Piccard. A fost conceput pentru a naviga în apele curentului Golfului (Golfstrom), pentru cercetări la adâncimi medii, respectiv 200–300 m cu sonde până la 600–700 m. Expediția a avut loc în a doua jumătate a anului 1969. Au fost făcute cercetări asupra temperaturii și salinității

apei, vitezei curentului, propagării sunetelor etc și au fost scoase fotografiile stereoscopice asupra fundului oceanului în zona cercetată. Caracteristici: depl. 130 t; L 14,75 m; I 6,10 m; diametrul sferei 3,15 m; 24 iublouri prin care se efectuau observații la lumina proiectoarelor.

**BENGAL** Golf situat în partea de NE a Oc. Indian, între Pen. Indusian, Ins. Sri Lanca la V, Pen. Indochina, Ins. Andaman și Nicobar la E și extremitatea de N a Ins. Sumatra la S. Supr 2191 mii km<sup>2</sup>; ad. med. 2507 m; ad. max. 4490 m. În partea de N a G.B. se varsă marile Fl. Gange și Brahmaputra. Temp apei în feb. 25°C, în aug. cca 30°C; salinitatea 30–34‰, marea semidiurne până la 10,7 m înălțime. Din apr. până în dec. în G.B. se pot declanșa cicloane care produc efecte devastatoare pe apă și pe țărm. Principalele porturi: Calcutta, Madras (India), Chittagong (Bangladesh), Sandoway (Birmania). **BENGHAZI** (Bengazi) Port și BMM a Libiei situate într-o baie a G. Sirta din M. Mediterană. Este protejat dinspre mare de moluri. Lung. frontului de cheuri 1,6 km cu adâncimi până la 12 m. Are 3 puncte de acostare în radă pentru tancurile petroliere. În port au acces nave cu un deplasament de până la 30 mii t. Traficul anual cca 1 mil. t. Import: mașini și utilaje industriale; export: petrol. Șantier de reparații navale. Aeroport internațional.

**BENGUELA 1.** Golf larg din Oc. Atlantic la coasta Angolei străbătut de apele curentului cu același nume. **2.** Curent rece, cunoscut și sub numele de curentul Subtropical de Sud, care scaldă țărmurile Africii Occidentale. Vit. 1–2 km/h. Temp. apei la suprafață: vara +19° în S, +26° la N; iarna +5° în S, 22° la N. În apropierea țărmului, sub influența curenților ascendenți, care ridică apa din adâncuri la suprafață, temp. apei scade sub +12°C. **3.** Oraș-port în S Angolei la Oc. Atlantic. Cca 24 mii loc. Este legat de calea ferată Transafricană care pleacă din Beira. Export: cafea, cauciuc, fildeș, argint. Important pentru exportul produselor miniere din Katanga (Congo).

**BENIN** Golf la V de delta Nigerului, cuprinzând coastele Dahomeyului și ale Nigeriei Occidentale (coasta sclavilor).

**BENTOGRAF** *inv.* Batisferă construită după modelul bentoscopului Barton, la scară redusă, folosită pentru executarea de fotografii în mediul subacvatic. Cu B. au fost realizate în 1950 fotografiile la adâncimea record pe atunci de 1350 m. Are 1150 kg greutate și poate executa 375 clișee la intervale regulate.

**BENTOS** (*gr.* benthos–adânc) Totalitatea organismelor animale și vegetale care trăiesc pe fundul apelor. Componența B. depinde de curentul apei, salinitate, temperatură, transparență etc

**BERBEC 1.** *hd.* Creastă albă a unui val. B. apar, de regulă, la vânt de forța 4 după scara Beaufort. **2.** *ist* Navă utilizată către sfârșitul sec. XIX, în special pentru ducerea luptei cu pintenul.

**BERBERA** Port și BMM a Somaliei pe țărmul G. Aden din Oc. Indian. Portul are un front de cheuri de cca 1 km, cu adâncimi până la cca 10 m. Puncte de acostare în radă pentru petroliere. Din 1980, în baza unui acord, SUA folosesc pentru bazarea unor forțe portul și

aeroportul de la B. care servește ca punct de control în Orientul Apropiat al transporturilor de petrol prin Canalul Suez.

**BERBOT** (*engl.* bare boat) MC Navă fără echipaj, oferită pentru închiriere. *sin.* navă nudă.

**BERCEA, Alexandru** (1901 – ?) Cpt. Cdr. Reprezentant de frunte al sportului cu vele românesc. A participat la numeroase regate naționale și internaționale ca membru al Yacht Clubului Român. Comandant al navei-școală „Mircea” (I) 1919–1931; ambarcat ca ofițer pe nave de luptă unde s-a distins ca un foarte bun navigator. Și-a încheiat cariera militară în funcția de comandant al Ds. „Regina Maria”. În rezervă după încheierea celui de al doilea RM.

**„BERETĂ”** Șapcă fără cozoroc, purtată de soldații din marina militară. *sin.* bonetă

**„BEREZINA”** *ist.* Cargou construit în Anglia în 1918 (4849 tdw) care, împreună cu alte 3 nave: „Plehanov” (5200 tdw, constr. 1900), „Dimitrov” (6096 tdw, constr. 1920) și „Friedrich Engels” (5500 tdw, constr. 1930), a constituit cota de participare a părții sovietice la înființarea societății mixte de navigație Sovromtransport (1945). Între 1957–1958, nava a fost supusă la transformări și reparații capitale. În 1961 i s-a schimbat denumirea în „Eforie”.

**BERGEN** Oraș în S Norvegiei și port important la Oc. Atlantic. Cca 250 mii loc. Lung. frontului de cheuri – 15,5 km cu adâncimi de cca 17 m. Dispune de dane specializate pentru nave Ro-Ro, feriboturi, tancuri petroliere ș.a. Șantiere navale având docuri uscate și plutitoare, unde se pot repara nave până la 22 mii tdw. Capacitatea de trafic 3,8 mil. t anual. La 8 km SV de B. se află BMM principală a flotei norvegiene.

**BERING, Marea** ~ M. de bordură în Oc. Pacific separată de acesta de șirul Ins. Aleutine și Komandore. Prin Str. Bering comunică cu Oc. Înghețat. Supr 2315 mii km<sup>2</sup>; ad. med. 1640 m, max. 5500m. G. mai importante: Anadâr, Norton, Bristol. Marea cu ampl. de la 1,5 la 6 m. Temp. apei vara 6–10°C, iarna îngheață cu excepția părții de S. Salinitatea max. 33%. Ghețari în derivă din iun. până în aug. în partea de N. În M.B. se varsă Fl. Anadâr și Yukon. Principalele porturi: Anadâr, Providenia (Rusia), Nom (SUA). Faună marină bogată: pești, balene, foci.

**BERING** Str. care desparte în N Asia de America unind apele Oc. Înghețat de N (Arctic) cu cele ale Oc. Pacific. Lung. 96 km, lăț. 86–198 km. Ad. șenalului navigabil 36–60 m. Curentul Oya-Shivo, care duce apele reci din Arctica în Oc. Pacific, are o vit. de 0,7 Nd. Din cauza ghețurilor este închisă în lunile de iarnă. Descoperită în 1648 de corăbierul rus S.I. Dejnev, a fost redescoperită în 1728 de V.J. Bering al cărui nume îl poartă.

**BERING, Vitus Jonassen** (1681–1741) Navigator și explorator rus de origine daneză. A condus două expediții în Pen. Kamceatka (1725–1730) și (1735–1743). A traversat marea care-i poartă numele ajungând pe țărmul de NV al Pen. Alaska și în Arh. Aleutine.

**BERLINĂ** (*rus.* Berlina) Denumire regională care are următoarele sensuri: **1.** Lotcă (barcă) mare folosită în trecut pe Nistru. **2.** Șleپ fără propulsie proprie folosit pe

Nipru. **3.** Baidac sau semibaidac folosite pe Nistru și Nipru. (v.)

**BERMUDE, Insulele** ~ Posesiune britanică în NV Oc. Atlantic, la o distanță de 900 km de America de Nord. Arhipelagul B. este format din cca 360 de insule mici de corali și stânci. Supr. totală 53,3 km<sup>2</sup> și o populație de 60 mii loc. răspândită pe 20 de ins. locuibile. Două porturi oceanice Hamilton (centru ad-tiv) și San George, care dispun de docuri de reparații nave și depozite pentru aprovizionarea navelor Marinei Militare Britanice. Climă tropicală umedă, cu temperaturi între 17° și 27° C. Economie bazată pe turism (90% din venituri), agricultură și pescuit; v. și „Triunghiul Bermudeilor”.

**BERMUDIAN** v. velă

**BERNĂ, în** ~ Poziție a pavilionului național sau a mărcii de comandament la jumătatea catargului sau a bastonului, în semn de doliu național sau în cazul în care există un mort la bord. Dacă decedatul are dreptul la marcă de comandament, aceasta se arborează în B. odată cu pavilionul național.

**BERTIN, grafic** ~ Grafic pentru calculul înălțimii, compus din trei fascicule de drepte, trasate cu ajutorul formulelor:

$$\operatorname{tg}^2 \frac{1}{2}P = \operatorname{tg} \frac{1}{2} (90^\circ - \alpha) \operatorname{tg} \frac{1}{2} (90^\circ - \beta) \text{ și}$$

$$\operatorname{tg}^2 \frac{1}{2}Z = \frac{\operatorname{tg} \frac{1}{2} (90^\circ - \alpha)}{\operatorname{tg} \frac{1}{2} (90^\circ - \beta)} \text{ unde}$$

$$\operatorname{tg}^2 \frac{1}{2}\alpha = \operatorname{tg} \frac{1}{2} (h + \delta) \operatorname{tg} \frac{1}{2} (90^\circ - \varphi) \text{ și}$$

$$\operatorname{tg} \frac{1}{2}\beta = \frac{\operatorname{tg} \frac{1}{2} (h + \delta)}{\operatorname{tg} \frac{1}{2} (90^\circ - \varphi)}$$

în care:  $\varphi$  este latitudinea,  $\delta$ -declinația,  $P$ -unghiul la pol,  $Z$ -unghiul la zenit.

**BERTIN, riglă** ~ **1.** Riglă de calcul pentru înălțime și azimut, bazată pe formulele graficului B. **2.** Riglă de calcul circulară, constând în esență din două spirale, una fiind așezată pe un disc, iar cealaltă pe un inel suprapus. Gradajile reprezintă log. cotangente de jumătăți de unghiuri.

**BERTIN, table** ~ Table ce folosesc pentru înălțimi formulele lui Souillagouet, iar pentru azimut formulele:  $\sin. Z_1 = \sin c \sec \varphi$ ,  $\operatorname{ctg} Z_2 = \sin b$ ,  $\operatorname{tg} (a - \delta)$  și  $Z = Z_1 + Z_2$ , în care  $b$  și  $c$  sunt respectiv  $a$  și  $b$  din formulele lui Souillagouet,  $\varphi$ -latitudinea,  $\delta$ -declinația.

**BERTON** Barcă plantă de dimensiuni mici, cu osatură din lemn sau metal și bordaj din pânză.

**BICAZ** Lac de acumulare navigabil în Valea Bistriței la Izvorul Muntelui. Supr. 40 km<sup>2</sup>; lung. 35 km, lățimea 2 km; ad. max. 96 m. Capacit. 1,3 miliarde m<sup>3</sup> de apă. Construit pentru alimentarea cu apă a hidrocentralei cu același nume de 210 MW (lată total în folosință în 1962) și pentru irigații. Complex turistic.

**BICI fl.**, *sin.* bintă prova, pici.

**BICICOMĂR** (*engl.* beach-comber) *arg.* Persoană care caută și culege bunuri refolosibile aruncate de valuri pe plajă.

**BICON 1.** Semn de zi de culoare neagră, constând din două conuri cu baza comună, care este purtat în locul cel mai vizibil de nava ce remorchează sau de un mijloc plutitor remorcat, când lungimea convoiului depășește 200 m; *v. fig.* semne de zi. **2.** Idem, folosit ca semn pe geamanduri; *v. geamandură.*

**BICORN** *ist.* Pălărie cu două colțuri, folosită de ofițerii de marină începând din sec. al XIX-lea, inițial, la ținuta zilei și, ulterior, la ținuta de ceremonie. A fost scos din uz după cel de-al doilea război mondial.

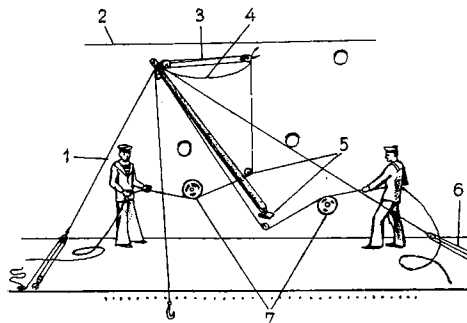
**BIEF** Porțiune a unui curs de apă, cuprinsă între două puncte caracteristice (de ex. între brațe, baraje, ecluze etc.) B. poate fi situat în amonte sau în aval de un punct caracteristic.

**BIGĂ 1.** Instalație de ridicare a greutăților, compusă dintr-un braț de lemn sau metal, ce se sprijină cu capătul



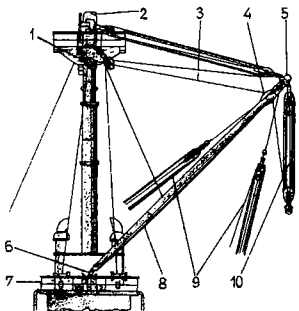
Bicorn de amiral (secolul XIX)

ridică greutatea. Brațul este ținut sau manevrat lateral de gaiuri sau brațe. Călciile B. pentru greutate mari se sprijină pe punte; *v. cranic, granic, gruie, încărcare, telefon.* **2.** Instalație improvizată pentru ridicarea greutateilor, compusă dintr-un școndru ce se sprijină cu călcâiul pe o talpă de lemn, ținut de palancuri de picior, de o balansină și de gaiuri (brațe), formând o foarfecă așezată pe o legătură sau pe fâlcii de lemn. Palancul de ridicare se prinde cu ajutorul unui zbir; *v. capră*, manevră de forță, școndru în bătaie, tripod. **B. de greutate** B. pentru greutate mari. Brațul B. este așezat cât mai jos, uneori chiar pe punte. **B. de muradă** *sin.* bigă (2). **B. de perete** B. (1) de



Bigă de perete:

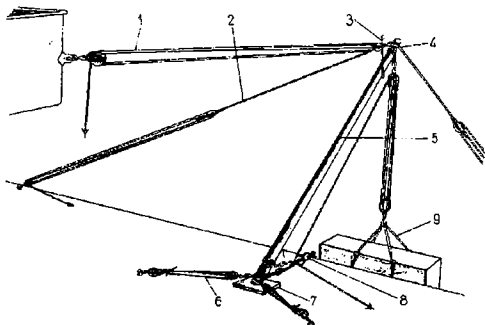
1 – braț (gai); 2 – perete; 3 – balansină cu palanc; 4 – balansină fixă; 5 – pastică; 6 – palancul brațului; 7 – baba cu motor.



Bigă:

1 – pastică;  
2 – catarg;  
3 – balansină,  
4 – rat;  
5 – cap;  
6 – călcâi;  
7 – vinci;  
8 – brațul bigii;  
9 – gai;  
10 – palanc de ridicare.

inferior (călcâiul), printr-o articulație (gât de lebădă), pe un catarg obișnuit sau pe un catarg (coloaună) de încărcare.



Bigă improvizată:

1 – balansină cu palanc; 2 – braț; 3 – baston pentru împiedicarea răsucirii; 4 – guler de parămă; 5 – școndru; 6 – palancuri de picior; 7 – talpă; 8 – pastică; 9 – sapan.

Capătul superior este ținut de o balansină fixă sau mobilă, care se prinde de braț cu o brățară sau cu un ochi. De același capăt atârnă o macara sau un palanc cu care se

dimensiuni reduse, având călcâiul fixat pe peretele unei suprastructuri și fiind folosită în scopuri secundare.

**BIKINI** Atol făcând parte din Arh. Marshall (Pacificul Occidental) cu supr. de 5 km<sup>2</sup>, aflat sub protectoratul SUA (1946). A fost folosit de SUA ca poligon pentru experiențe cu arma nucleară (1946–1969), în care scop populația insulei-atol (167 oameni) a fost evacuată. Experimentările au fost sistate în urma protestelor, îndeosebi ale organizațiilor ecologiste, iar populația s-a reîntors pe insulă (1973).

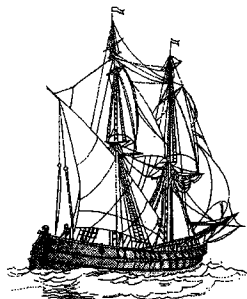
**BILANCELĂ** Navă de cabotaj cu vele latine utilizată în M. Mediterană.

**BILANDER** *ist.* Navă de cabotaj cu doi arbori cu vele aurice, folosită în mările nordice.

**BILĂ 1.** *v.* ancoră amiralitate.

**2.** *arg.* „A pune B. pe cinci” A se culca.

**BILBAO** Oraș-port în N Spaniei (Țara Bascilor) situat pe râul Nervion la 15 km de vărsare în G. Biscaya. Lungimea frontului de cheuri 15 km, cu adâncimi de 15,7 m. Prevăzut cu terminale de containere, nave Ro-Ro, dane pentru mărfuri în vrac, pentru petroliere la o capacitate de 400 mii tdw. Este legat printr-o autostradă directă de portul Barcelona, pentru a înlesni traficul de mărfuri între porturile vest-europene și cele din M. Mediterană.

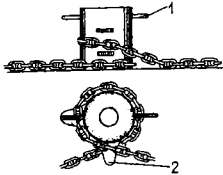


Bilander

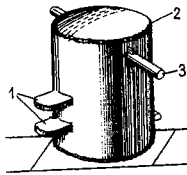
**BINOCLU** Instrument optic constând din două lunete (tuburi) identice, folosit pentru observarea obiectelor

îndeprătat. Lunetele au axele longitudinale paralele și se pot apropia sau îndeprăta cu ajutorul unui șurub, astfel încât distanța dintre centrele optice ale ocularilor să fie egală cu distanța dintre pupilele observatorului. B. are luminozitate și câmp de vedere mai larg decât luneta, dar puterea sa de mărire este mai mică. Face parte din dotarea navelor.

**BINTĂ 1.** Baba cu un cui longitudinal și urechi în borduri, instalată pe teugă, la care se ia volta lanțului ancorei. În ultimul timp se folosesc B. sudate. **2. fl., sin. baba. B. prova fl.** Baba instalată la prova, la care se ia volta remorcii la remorcarea grecească. **B. tambur fl.** Baba așezată pe galeria unei nave cu zbuturi.



**Bintă:**  
1 – cui; 2 – ureche.

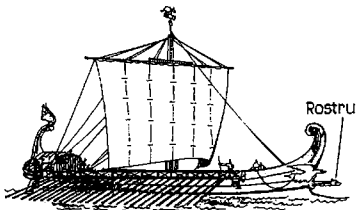


**Bintă sudată:**  
1 – ureche; 2 – sudură;  
3 – cui.

**BIOHIDROACUSTICĂ** Domeniu al bioacusticii care studiază capacitatea organismelor vii de a produce și de a recepționa undele sonore în mediul acvatic, precum și efectul nociv al șocului sonor produs de aparatura de detecție în scopuri militare sau în alte scopuri asupra faunei marine.

**BIPOD** Catarg cu două picioare; v. catarg.

**BIREMĂ 1. ist.** Navă antică cu două rânduri de rame. **2.** Galeră medievală cu ramele grupate două câte două.



**Biremă**

**BIROU DE PILOTAJ MC.** Sediul din incinta portului al serviciului de pilotaj, unde șeful pilot organizează operațiile privind intrarea (ieșirea) navelor în port, acostarea lor la dane sau efectuarea diverselor manevre conform cererilor primite de la agențiile de vapoare și aprobate de autoritatea portuară.

**BIROUL HIDROGRAFIC INTERNAȚIONAL (B.H.I.)** Instituție științifică formată din reprezentanți ai statelor maritime, întemeiată în 1921 cu scopul coordonării activității hidrografice pe întreg globul. Sediul B.H.I. este la Monte Carlo (Monaco). Principalele atribuțiuni: asigurarea legăturii dintre serviciile hidrografice ale statelor membre, coordonarea activităților hidrografice, uniformizarea sistemelor de balizaj și a procedeeilor de cartografiere, studiul și elaborarea celor mai bune metode de hidrografie și navigație etc.

**„BIRUINȚA” ist.** Petrolier românesc dintr-o serie de 4 unități identice construite între anii 1977–1981 la Șant.

Naval Constanța pentru Soc. NAVROM („Independența”, „Libertatea”, „Unirea”). Caracteristici: depl. 150 000 t; dim: 304 × 46 × 22,5 m; mot. pr. 28 000 CP; vit. 16 Nd; autonomie 18 000 Mm. Din această serie, două nave au fost pierdute: „Independența” incendiată și eșuată în fața portului Haidar Pașa (Bosfor) în urma coliziunii cu cargoul grec „Evrialis” la 14.11.79 și „Biruința”, scufundat în urma unei explozii de gaze la bord în fața coastei bulgare, la larg de C. Emine (1982).

**BIRUL ȘEICILOR ist.** Impozit instituit în Țara Românească prin hrisov domnesc în anul 1694 și care se percepea proprietarilor de șeci și corăbii.

**BISCAYA** (Viscaya sau Gascogne) Golf în Oc. Atlantic între coasta de N a Spaniei și cea de V a Franței. Deschiderea către ocean 460 km; înaintat în uscat cu 400 km. Supr. 200 mii km<sup>2</sup>; acl. medie 151 m; ad. max. 5100 m; temp. apei iarna 5°–13° C, vara 10°–22° C. Salinitatea la supr. 35‰. Marea semidiurnă de ampl. 6–7 m. De-a lungul coastei sunt înșirate mai multe insule. Adeseori furtuni violente. În g. se varsă Fl. Garonne, Loire și alte râuri. Principalele porturi și BMM: Brest, Saint-Nazaire, La Rochelle (Franța), San Sebastian, Bilbao, Santander (Spania). Importantă zonă de pescuit.

**BISHOP, Eric** (1891–1958) Navigator și cartograf englez, partizan al ipotezei că în timpuri preistorice, triburi de navigatori din regiunea insulelor Pacificului Central și Estic au navigat către V, stabilind legături cu continentul american. Pentru a-și susține ipoteza, a organizat și a realizat două expediții cu o plută din trunchiuri de bambus, aidoma cu cele folosite de insulari, având caracteristicile: L 13,5 m; l 4,8 m; două vele 50 m<sup>2</sup>. În prima expediție botezată „Tahiti Nui I” (nov. 1956–mai 1957) a parcurs 4000 Mm în 199 de zile de la Tahiti spre Chile, fără să atingă țelul fixat. În a doua expediție „Tahiti Nui II” (feb.–aug. 1958) a parcurs 6000 Mm în 141 de zile din Chile până în Tahiti, traversând cu succes Oc. Pacific de la E spre V.

**BISMARK** Arhipelag în Oc. Pacific situat la NE de Ins. Noua Guinee, aflat sub administrație australiană. Cuprinde două insule mari (Noua Britanie 24 mii km<sup>2</sup> și Noua Irlandă 12 mii km<sup>2</sup>) și altele mai mici. Suprafața totală: 49 720 km<sup>2</sup>; cca 180 mii locuitori. Centrul principal Rabaul. În al doilea RM Arh. B. și zonele adiacente au fost teatrul unor mari confruntări aero – navale între forțele japoneze și cele americane.

**„BISMARK” ist** Cea mai puternică NL a Germaniei hitleriste. A intrat în serviciu în 1940. Depl. 53 000 t; vit. 30 Nd. Artilerie: IX × 381 mm; XII × 152 mm; XVI × 105 mm AA; XVI × 37 mm AA; cui rasă: 100–381 mm; 4 Hd Av. A participat la Bătălia Atlanticului în operația „Rheinübung” cu misiunea lovirii traficului maritim aliat, împreună cu CrG „Prinz Eugen”. Plecat din M. Baltică a ajuns în Str. Danemarcei, unde a străpuns dispozitivul britanic de supraveghere, scufundând într-o luptă scurtă NL „Hood” și avariind NL „Prince of Wales” (24.05.41). Dispărut în largul oceanului „B” a făcut obiectul unei căutări și urmăriri neîntrerupte, în

care flota britanică a angajat forțe mult superioare (8 NL și CrL, 2 PA, 15 CrG și CrU, 22 Ds., 6 Sm. și aviație terestră). Reperat de cercetarea aeriană și atacat de AvTorp „B”. a suferit avarii care l-au obligat să se retragă către Brest. Ajuns din urmă a fost supus atacurilor cu artileria și cu torpile, fiind scufundat la 27.05.41 la 450 Mm NV de baza navală de la Brest. Odată cu nava au pierit cca 2000 de marinari între care și comandantul crucierei Am. Lutjens. CrG „Prinz Eugen” a scăpat urmării refugiindu-se la Brest.

**BISSAU** Oraș, centru ad-tiv și principalul port al Rep. Guineea-Bissau (Africa de Vest) situat pe țărmul estuarului Fl. Gebu la Oc. Atlantic. Cca 20 mii loc. Export nuci și ulei palmier, vite, copra, lemn prețios. *ist.* Fondat în 1687. În 1942 centru ad-tiv al Guineei portugheze. Din 1974 centru principal al Rep. Guineea-Bissau.

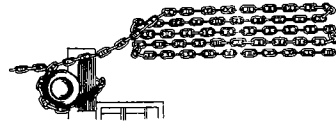
**BISCUIT DE MARE** *sin.* galet.

„**BISTRIȚA**” *ist.* 1. Canonieră din seria de 3 unități identice („Olt”, „Siret”) construite în Anglia potrivit programului de dezvoltare a Marinei Militare (1886–1888). Caracteristici: depl. 100 t; dim. 30,5 × 4 × 1,8 m; mașină cu aburi triplă expansiune 360 CP; vit. 12,5 Nd. Armament: II × 57 mm, 1 mitr. Nordenfeld. A fost folosită pentru supravegherea și siguranța navigației pe Dunăre și în zona Constanța, precum și ca navă-școală. A participat în primul RM (1916–1918) în bătăliile de la Turtucaia și Rasova, acționând cu foc în sprijinul trupelor proprii. În 1919 nava a fost dezarmată și casată după 31 ani de serviciu. 2. Cargou construit în Anglia (1915) și achiziționat de Soc. de navigație maritimă „România”, împreună cu alte 4 nave cu caracteristici asemănătoare („Jiul”, „Milcovul”, „Oltul”, „Siretul”). Caracteristici: cap. max. de încărcare 6500 tđw; dim. 111,3 × 15,5 × 6,7 m; vit 9 Nd. În 1915 a fost închiriat Ministerului de Război (împreună cu nava „Jiul”) pentru transporturi militare și civile necesare statului român și aliaților săi pe ruta Brest și St. Nazaire (Franța) – Arhanghelsk (Rusia). La 11 nov. 1916 „B” a fost interceptat de Sm. german U – 43 și scufundat la aprox. 50 Mm de C. Nord (Norvegia). Echipajul a fost luat la bordul Sm. care l-a transferat micului velier rusesc „Ceaika” cu care a ajuns în portul norvegian Vardö, de unde a fost apoi repatriat.

**BITOLEANU, Ion** (n. 1936 Castelu, Constanța) Istoric. Prof. univ. dr. Absolvent al Facultății de istorie de la Univ. București (1960). În calitate de cadru universitar a predat istoria națională și istoria Marinei la Academia Navală „Mircea cel Bătrân” (1974–1999). A susținut peste 70 de comunicări științifice la sesiuni naționale și cu participare internațională. Volume publicate: **Istoria Românilor dintre Dunăre și Mare** (coautor 1979), **Tradiții navale românești** (coautor 1990), **Istoria Dobrogei** (coautor 1998), **Monografia Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, Tradiții. Prezent. Perspective.** (coordonator). ș.a. Este membru al Asociației Oamenilor de Știință din România.

**BITON** *fl.* Babă mică.

**BITURĂ** Lanț de ancoră aranjat pe punte în vederea unei manevre.



Bitură

**BIZERTA** Oraș în N Tunisiei și port situat la ieșirea lacului cu același nume în M. Mediterană. Fostă bază militară navală franceză din anii 1882 și până în 1963, când Tunisia și-a obținut independența. Dispune de un arsenal, docuri uscate, ateliere de reparații nave. Activitatea economică se bazează pe prelucrarea petrolului, metalurgie, pescuit.

**BJÖRNE** *ist.* Navigator islandez, fiul lui Herulf (sec. X d.Hr.), probabil primul viking care a descoperit țărmul Americii în jurul anului 987 d.Hr. (cu aproape 5 secole înaintea lui Cristofor Columb). În Saga regilor Norvegiei (1179–1241) se relatează cum Björne, plecând din Islanda spre Groenlanda, ar fi ajuns la un țărm necunoscut. Potrivit legendei, B. ar fi îndemnat pe Leif Ericssönn (fiul lui Eric cel Roșu, descoperitorul Groenlandei) să plece într-o nouă expediție către acest tărâm oferindu-i propriul drakkar în acest scop. Expediția a atins coasta Americii de N (cca 1000 d.Hr.), confirmând relatarea lui B. v. Leif Erikssönn.

**BLACKBURNE, table** ~ Table de azimut și pentru navigația pe ortodromă, cuprinzând trei table, denumite ABC.

**BLAKE, Robert** (1599–1657) *ist.* Amiral englez, absolvent al universității Oxford (1625), „membru al parlamentului scurt”. A îmbrățișat cauza republicană împotriva regelui Carol I Stuart, alăturându-se lui Oliver Cromwell. În anii războiului civil s-a remarcat în luptele împotriva trupelor regaliste (1643–1645), obținând gradul de general. În 1649 a fost numit unul din cei trei ofițeri generali (generals at sea) însărcinați să comande flota republicană. În 1650 a distrus flota regalistă a prințului Rupert, atacând-o în portul Cartagena (Spania), unde se refugiase și a izgonit trupele regaliste din Ins. Scilly. În războaiele Angliei împotriva Olandei (1652–1654) și Spaniei (1656–1659) a câștigat bătăliile navale de la Dover, Orkney și Kentish Knock în primăvara și vara 1652. A fost înfrânt în lupta de la Dungeness de forțele reunite ale amiralilor olandezi Ruyter și Tromp (dec. 1652). Câștigă însă bătălia decisivă „a celor 3 zile” de la Portland (feb. 1653) cu care se și încheie primul război anglo-olandez. În această bătălie a fost grav rănit. Trimis să arate pavilionul englez în M. Mediterană (1655) B. a distrus în G. Tunis o flotă a piraiților barbarești. În războiul cu Spania escadra lui B. a atacat Ins. Tenerife în Oc. Atlantic capturând un convoi spaniol cu un bogat tezaur. În drum spre țară B. a fost răpus de boală, murind înainte de a intra cu nava în portul Portsmouth. Autor al unor instrucțiuni tactice, care au rămas valabile și în sec. următor, și al unor norme de serviciu care au pus bazele disciplinei pe navele britanice.

**BLINDAJ mil.** Înveliș de protecție sub formă de plăci sau cupole de cele mai multe ori din oțeluri speciale,

folosite pentru protecția personalului, armamentului și organelor vitale ale unei nave de luptă; v. cuirasă.

**BLIZZARD** *MN* Vânt violent și foarte rece care viscolește adeseori zăpada de pe sol; bate pe coasta Americii de Nord.

**BLOC** *sin.* anexă grafică.

**BLOC-SECȚIE** Parte prefabricată a corpului unei nave, care se adamblează pe cala de construcție.

**BLOCADĂ** *mil.* Operațiune având drept scop interzicerea folosirii mării atât de către navele militare, cât și de către navele comerciale ale inamicului. Pe vremea navelor cu vele B. era, de regulă, strânsă, constând în supravegherea directă a coastei aflate în stăpânirea adversarului. Odată cu creșterea bătaii tunurilor și apariția armelor sub apă, a început să se practice B. la distanță, adică în afara vederii coastei. Regulile războiului pe mare prevăd ca B. să fie declarată, limitată în timp și spațiu, efectivă și imparțială; *sin.*, *inv.* blocus.

**BLOCADĂ COMERCIALĂ** *mil.* Acțiune întreprinsă în timp de război sau în cazul unor conflicte locale, cu scopul de a închide porturile și bazele unui stat, împiedicându-l astfel să facă comerț cu străinătatea. Se asigură prin supravegherea porturilor, bazelor și căilor de comunicații maritime cu forțe militare aero-navale. La începutul blocadei se acordă navelor neutre un termen în care să părăsească porturile și bazele supuse blocadei.

**BLOCKHAUS** *mil.* Comandă cuirasată, din care se conduce o navă mare în timpul luptei. În B. se află toate instalațiile necesare conducerii navei: timonă, telegrafe, telefoane, portavoci, repetitoare giroscopice etc.; *sin.* redută.

**BLOCUS** *inv. v.* blocadă.

**„BLÜCHER“** *ist.* 1. Crucişător cuirasat german (1908). A participat la primul RM, fiind la data respectivă cea mai mare navă militară propulsată cu mașini cu abur când începuseră să fie folosite turbinele. A fost scufundat în lupta navală de la Dogger-Bank, în confruntarea directă cu Cr de bătlie britanic „New Zealand” (24.01.1915). Caracteristici: depl. 18 000 t; dim. 161 × 24 × 8 m; mașină cu abur 32 000 CP; vit. 25,8 Nd. Artilerie: XII × 210 mm; VIII × 150 mm. 2. *ist.* CrG german (1938) participant la al doilea RM. Scufundat în G. Oslo cu 1000 oameni la bord, de bateriile de coastă, în timpul invadării Norvegiei de către armata hitleristă (09.04.1940). Caracteristici: depl. 10 000 t; dim 190 × 21 × 4,7 m. Armament: tunuri – VIII × 203 mm; XII × 105 mm; XII × 37 mm; 12LT.

**BLYTH, Chai** (n. 1930). Navigator englez. Împreună cu un coechipier a executat în 1966 o traversare a Oc. Atlantic, într-o canoa cu vâsle, în 95 de zile. În 1970–71 realizează solitar o circumnavigație dinspre E spre V fără oprire, la bordul keciului „British Steel” (L 18 m). Plecat din portul Humbler River în oct. 1970 s-a înapoiat în același port în aug. 1971 după 292 zile de navigație.

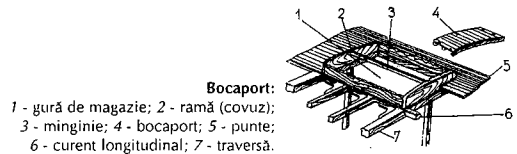
**BOALA SCAFANDRILOR** *med.* Îmbolnăvire temporară ce apare la scafandrii care lucrează la adâncimi mari, în cazul ieșirii rapide la suprafață; constă din formarea de bule de azot în sânge, putând provoca paralizie sau

moarte prin embolie. Boala se previne ridicând scafandrul la suprafață încet, cu opriri treptate la anumite adâncimi. Dacă acest lucru nu este posibil, imediat după ieșirea bruscă la suprafață, scafandrul este introdus într-o cameră de decompresie, unde este supus la presiunea la care a lucrat și care se scade treptat până la presiunea atmosferică normală; *sin.* boală de cheson, boală de decompresie. v. barocameră.

**„BOBĂLNA“** Mineralier (65 000 tdw) cap de serie pentru 9 nave de același tip („Baia de Arieș”, „Baia de Fier”, „Basarabi”, „Bărăganul”. „Bujoreni”, „Brănești”, „Borzești”, „Bănișor”), construite la Șantierul Naval Mangalia în anii 1980–1985 pentru Soc. NAVROM. De același tip este și seria „Băcești” echipată cu motoare cu consum mai redus de combustibil.

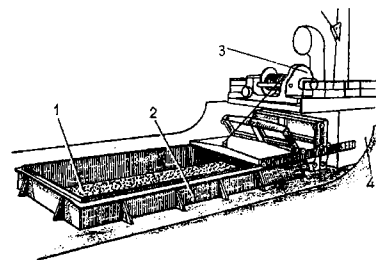
**BOBINET** *pesc.* Greutate de diferite forme (cilindru, sferă etc.), confecționată din lemn, fier sau cauciuc de diferite dimensiuni, care se montează pe grundrop, pentru a proteja talpa tarului împotriva asperităților de pe fundul mării și a contribui la deschiderea pe verticală a gurii acestuia. Uneori, în special la traulele pelagice (de fund), B. se înlocuiește cu un lanț.

**BOCAPORT** Panou dreptunghiular din lemn sau metal, folosit la acoperirea gurilor de magazie de pe nave. Navele moderne sunt prevăzute cu B. metalici brevetaji care se manevrează mecanic sau automat; *sin.* panou (capac) de gură de magazie.



**BOCAPORT:**

- 1 - gură de magazie; 2 - ramă (covuz);  
3 - mîngînie; 4 - bocaport; 5 - punte;  
6 - curent longitudinal; 7 - traversă.



**BOCAPORT BREVETAT:**

- 1 - gură de magazie; 2 - ramă (covuz); 3 - vinci;  
4 - bocaport.

**„BOCȘA“** Mineralier (15 000 tdw) dintr-o serie de 11 unități identice construite la Constanța și Galați pentru NAVROM Constanța („Bicaz”, „Blaj”, „Breaza”, „Callatis” ș.a.) și intrate în serviciu în anii 1971–1975.

**BOEJER** *ist.* Velier olandez cu fundul plat.

**BOERESCU, Cezar** (1865–?, n. Brăila) Contraamiral. Absolvent al Școlii de Aplicație a Sublocotenenților și Locotenenților, București, promoția 1886. Director al Școlilor Flotilei (1898). Ambarcat ca ofițer la bordul navelor Diviziei de Mare până în anul 1902. Detașat la SMR, unde din 1908 este numit subdirector. În 1914 preia funcția de director general al Soc. de Navigație

Maritimă „România”, înființată în același an cu capital românesc privat, având ca președinte pe renumitul ing. Anghel Saliny. A îndeplinit remarcabil această funcție până în 1926 când s-a retras din activitate. A publicat lucrări de specialitate precum: **Chestiunea Serviciului Maritim Român** (1911); **Influența marinei comerciale asupra civilizației**; **Energia radiantă și gravitația** (1928); **Efecte giroscopice și giromagnetice** (1938); **Din minunile naturii—materie, energie, viață** (1945).

**BOGDAN (COADĂ), Ion** (1915–1981 n. Zăvideni, Vâlcea) Cpt. Cdr. absolvent al Școlii Militare de Marină (1938) și Academiei Militare Generale (1953). A participat în al doilea RM ca ofițer pe torp. „Năluca”, puitorul de mine „Amiral Murgescu” și alte nave. În calitate de comandant al Grupului de nave fluviale de la T. Severin, a participat după 23 aug. 1944 la luptele pentru împiedicarea retragerii unităților de nave germane spre Budapesta, iar apoi la operațiunile de dragaj pe Dunăre împreună cu nave de dragaj sovietice. După 1953, comandant al BMM Dunărea de Jos cu sediul la Sulina. În rezervă din 1959, după care continuă să navighe pe navele Marinei Comerciale până în 1978 în calitate de comandant de cursă lungă.

**BOGDAN, Victor** (n 1920 Jidoștița, Mehedinți) Viceamiral (1998). Absolvent al Școlii de ofițeri marină, promoția 1942, al Școlii de aplicație (1946) și Academiei Militare Generale (1950). În anii celui de-al doilea RM a fost ambarcat la Dunăre (monit. „Ardealul”) și la mare (torp. „Sborul”), executând numeroase misiuni operative. După armistițiul din 23 aug. 1944, a participat la operațiunile de dragare a șenalului navigabil al Dunării românești. Contraamiral (1959) a îndeplinit funcțiile de comandant al BMM Mangalia și Șef de Stat Major al Comandamentului Marinei Militare (1959–1966). În rezervă din 1966. Membru fondator al LNR după reînființarea acesteia în anul 1990; din 1994 președinte executiv al ligii.

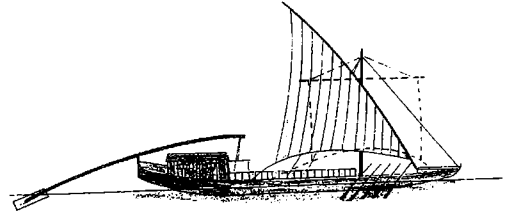
**BOGZA, Gheorghe** (1908–1993 n. Ploiești) Academician, scriitor, marinar. Absolvent al Școlii Copiilor de Marină de la Țiglina-Galați (1923). În oct. 1925 se înscrie la Școala Maiștrilor de Punte din cadrul Institutului Maritim. În iunie 1926 este declarat inapt medical și clasat cu specialitatea timonier. Cele mai semnificative aspecte ale vieții sale de marinar sunt expuse în jurnalul de practică, unde consemnează impresii din viața și activitatea sa în școlile marinei și la bordul navelor militare. În prodigioasă sa carieră de scriitor subiectele de marină și terminologia de marină au revenit adesea în volume, precum: **Paznic de far**; eseuri: **Oceanul, Marea, Corăbii, Bătrân ocean, Albatrosul, Pescărușul**; poeme: **Lup de mare, Inscripții la temelia noului port** ș.a. Își semnează opera **Geo Bogza**.

**BOIAN, Ion** (n. 1927 c. Arefu, Argeș) Contraamiral (1981). Absolvent al Școlii superioare de marină promoția 1950 și al Academiei Militare (1952). A îndeplinit diferite funcții la unități și MU de nave, în Comandamentul Marinei, în Marele Stat Major, din care: șef secție Operații și loctiitor al șefului de Stat

Major al MM (1964–1972); șef secție marină și grăniceri din M.St.M. (1977–1980); comandant al brigăzii VPR (1980–1983). Comandant al Div. 42 maritimă (1983–1990). În rezervă din 1990.

**BOLARD** Baba de cheu. Poate fi din metal, lemn sau beton armat sau o țevă de tun vechi înfiptă în cheu.

**BOLOZAN** *ist.* Navă fluvială de transport folosită pe Dunăre și unii afluenți în sec. XVII–XVIII. În vechile documente românești apare și sub denumirile de bolazan, boloza, borozan, burazan. B. era propulsat cu o velă pătrată (sau triunghiulară, prinsă de o antenă) sau 3–5 perechi de rame acționate de vâslăși care puteau sta în picioare. Cea mai veche descriere cunoscută a B. datează din anul 1779 și aparține căpitanului austriac Georg Lauterer. Caracteristici: capacitate de încărcare 56–67,2 t; L 19–34 m; l 3,8–5,7 m.



**Bolozan:** După o schemă întocmită de dr. Kurt Schaefer (Austria).

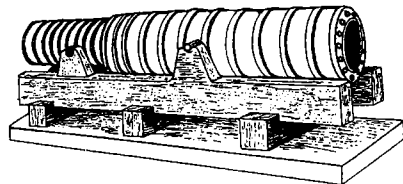
**BOLTA CEREASCĂ** *sin.* Sferă cerească.

**BOLTĂ 1.** Porțiunea rotunjită a navei la pupa; *v. fig.* corpul navei. **2.** Curbura etamboului (termen de șantier).

**BOMBARD** Barcă pneumatică (folosită de scafandri).

**BOMBARD, Alain** (1924–?) Medic francez renumit prin faptul că în anul 1952 a traversat solitar Oc. Atlantic de la Est la Vest în 65 de zile pe mica ambarcațiune pneumatică „L’Hérétique”, pentru a demonstra că principala cauză a morții premature a naufragiaților este descurajarea. În acest scop nu a avut la bord nici un fel de provizii, trăind cu ce i-a pus la dispoziție oceanul. Drumul parcurs: Ins. Baleare–Casablanca–Gran Canaria–Barbados. De forma unei potcoave „L’H” avea L 4,65 m; l 1,90 m; o velă de 3 m<sup>2</sup> și două derivoare.

**BOMBARDĂ** *ist.* **1.** Armă de foc („gură de foc”) asemănătoare tunului, apărută la sfârșitul sec. XIII și folosită la asediul cetăților. Calibrul B., până la 1000 mm; lungimea țevii – 5–6 calibre; greutatea totală

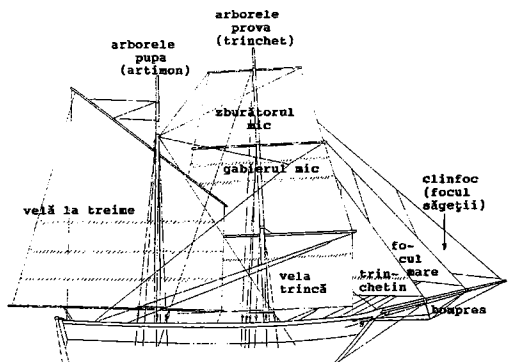


**Bombardă de pe timpul lui Iancu de Hunedoara** folosită din 1441 la apărarea cetății Timișoara. B. are calibrul de 310 mm și lungimea țevii de 1,95 m. (Muzeul Militar din Viena).

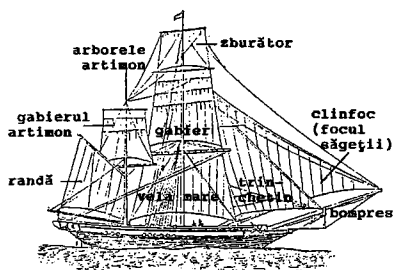
14–19 t. Confecționată din fier sau alamă, era instalată într-un igheab din bârne, proptit în niște pari înfiți în pământ sau într-un zid. Ghioarelele din fier sau piatră



atingeau greutatea de 300–400 kg. Distanța de tragere – cca 700 m. Putea trage într-o zi câteva lovituri. Prima mențiune a folosirii B. de către români datează din anul 1445 cu ocazia asediului cetății Giurgului. Prima B. a fost instalată pe o navă în sec. XIV. Este vorba de nava „Cristophe de la Tour” în bătălia de la Arnemuyden (Ecluse) din 1338 dintre olandezi și francezi. 2. Navă cu vele cu doi arbori folosită cu precădere în sec. XVII–XVIII, ca navă purtătoare de artilerie cu un deplasament de 200–300 t. (engl. – bombard, fr. – bombarde, it. –



Bombară grecească cu vela la treime.



Bombară medievală purtătoare de artilerie.

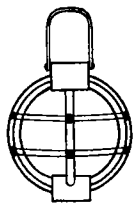
bombară). 3. Velier cu doi arbori folosit numai pentru transport, pescuit etc. reprezentând bombară modernă civilă având numai trînchet și artimon.

**BOMBARE** Deformare (umflătură) produsă spre exteriorul bordajului navei în urma unui șoc mecanic.

**BOMBAY** (Mumbai) Oraș-port și BMM în India occidentală. Menționat încă din sec XIII, B. este astăzi un important centru industrial și comercial. Dispune de șantier de construcții și reparații nave, 6 docuri uscate și 4 cale de construcții, unde se pot construi și repara nave militare și civile, rafinării de petrol ș.a. Lungimea frontului de cheuri dotate cu instalații moderne este de 18 km, adâncimea 10 m. Volumul traficului anual de mărfuri 20 mil.t. Se tranzitează petrol, cărbuni, laminate, mașini, bumbac ș.a.

**BOMBETĂ** Felinar de formă sferică.

**BOMBETĂ ACUSTICĂ** inv. Bombă mică, de mână, folosită pentru măsurarea adâncimii apei. Cronometrând intervalul de timp dintre momentul în care bombeta atinge suprafața apei și momentul exploziei acesteia la atingerea fundului, precum și din viteza de cădere (2 m/s), se determină adâncimea apei.



Bombetă

**BOMPRES** Catarg oblic la prova navei; v. fig. greement. La navele din lemn, B. se compunea, de regulă, din trei părți: coloana fixată pe un călcâi și asigurată cu un cerc metalic denumit gamon, iar apoi prelungită cu bastonul și cu săgeata. B. este asigurat cu manevre fixe: sarturi laterale, mustăți ce trec pe la extremitatea unui școndru, denumit antenă. La partea inferioară, B. este asigurat de subarbă, întinsă cu ajutorul martingalei, iar la cea superioară, de straiuri pe care se înverghează ȳocurile. Sub B. sunt fixate uneori niște scânduri cu găuri, denumite viorile bompresului, prin care trec straiurile. La navele metalice, B. este format, de regulă, dintr-o singură bucată, iar manevrele fixe sunt confecționate din tije metalice. Sub B. se află ȳapapii pentru gabieri și, uneori, o plasă de siguranță. Până la începutul sec. XIX, sub B. se înverga o velă, care purta denumirea de civadă sau de civadieră (v. fig., arborețul bompresului), iar câteodată și o doua velă, denumită contracivadă. În sec. XVII, pe B. era montat un arboret pe care se ridica gabierul B. În prezent pe B. se poate instala un baston pentru geac. Pe goelete, B. poate avea, la partea superioară, niște școndri denumiți cluburi, pe care se înverghează marginea de întinsură a focurilor. **B. alunecător** B. format dintr-o singură bucată, care se folosește pe navele mici, putând intra spre interiorul navei. ◊ arg. „A lua peste B.” A lua peste picior.

**BOMPRES PE DUNETĂ** inv. Expresie folosită pentru a indica o formație de șir strâns.

**BON MC** Document care conferă deținătorului său dreptul de a primi sau beneficia de ceva. **B. de depozitare** Dovadă eliberată de administratorul unei dane de descărcare sau platforme de depozitare pentru mărfurile primite în depozit. **B. de livrare** Document semnat de reprezentantul unei agenții de vapoare prin care se dispune predarea către o navă a mărfurilor specificate în bonul respectiv. Nu este un document negociabil; v. Conosament fracționat.

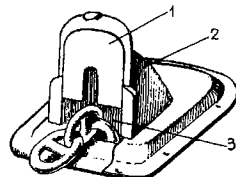
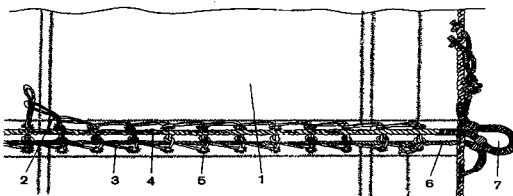
**BONET** inv., sin. bonetă, beretă.

**BONET PARASUFU** Glugă purtată de tunarii din armamentul tunurilor mari, ca protecție împotriva zgomotului. Este confecționată de obicei din azbest, asigurând și protecția împotriva flăcărilor.

**BONETĂ 1.** Beretă de marinar. 2. Filtru colorat ce se montează pe luneta sextantului pentru observații la



Bonetă de marinar: (1)

Bonetă de nară: (3)  
1 – capac; 2 – bonetă; 3 – ochi de puț.

Bonetă: (4)

1 – velă; 2 – legătură olandeză; 3 – firulială; 4 – grandee; 5 – ochi de cioară; 6 – grandee; 7 – ochi de școtă.

Soare. **3.** Tub încovoiat care acoperă ochiul de puț. **4.** Prolungire a velei legată prin firuială la partea inferioară a acesteia. **5.** *sin* aripă. **B. de ploaie** Pălărie impermeabilă purtată de marinari pe timp ploios.

**BONJEAN, diagramă.** Diagramă cu ajutorul căreia se determină deplasamentul pentru orice asietă și pescaj, precum și alte date referitoare la navă.

**BONNEY, Anne** *ist.* Femeie pirat de origine irlandeză. Personaj ieșit din comun al pirateriei din perioada 1700–1730. A luat parte la acțiunile piraiților de pe brigantina „Dragon”, comandată de căpitanul Charley Vane. În confruntarea cu o navă militară a guvernatorului din Jamaica, piraiții au fost capturați, judecați, condamnați la moarte și executați. Bonney a reclamat faptul că era gravidă (stare confirmată de medici) și execuția a fost amânată până la naștere. După naștere la intervenția tatălui său a fost grațiată.

**BOOM** *ist.* Tip de navă arabă utilizată pe fluvii și apele costiere, în zona G. Persic încă din sec. XIV. Construită din lemn, avea forme elegante și ambele extremități ascuțite putând înainta în ambele sensuri fără a mai face rondoul. Era propulsată de vânt cu ajutorul velor triunghiulare, învergate pe o vergă ce avea lungimea navei. Se remarcă prin viteză mare și o bună manevrabilitate. Nave asemănătoare sunt folosite și azi, dar sunt propulsate de elice acționate de motoare. v. Sohar.

**BOR** v. mascaret.

**BORA** Vânt puternic (40–60 m/s) în rafale, care bate frecvent în regiunile de coastă din E. M. Adriatice și M. Negre, punând în pericol navele aflate în apropiere. Se naște cel mai adesea iarna, determinând scăderea bruscă a temperaturii, urmată de agitația puternică a mării.

**BORĂNDĂ, Georgeta** (n. 1947 Constanța) Muzeograf la Muzeul Marinei Române (1970–2005). Specialist în istoria marinei naționale moderne (1821–1918). A participat cu expuneri la mai multe sesiuni științifice în țară și străinătate. Publică numeroase studii și articole de istorie navală în prestigioase reviste de specialitate. Semnează în colaborare volumele: **Noi contribuții la istoria Marinei Militare Române** (2001), **Istoricul crucișătorului „Elisabeta”** (2004) ș.a.

**BORCEA, Ion** (1879–1936 n. Buhoci, Bacău) Naturalist român, pionier al oceanologiei românești. Licențiat în științe naturale al Universității din Iași (1900). Obține doctoratul în științe naturale la Sorbona (Paris, 1905). Membru al Societății zoologice din Franța, apoi membru de onoare al acesteia (1932). Profesor al Universității din Iași din 1906 și până la sfârșitul vieții. Fondatorul Stațiunii zoologice marine de la Agigea (1926), moment cardinal în oceanologia română. A publicat cca 50 de lucrări și tratate de biologie marină, studiind în special biocenozele din M. Neagră.

**BORCESCU, Gheorghe** (1900–? n. Ghergheasa, Buzău) Comandor. Absolvent al Școlii Navale promoția 1922. A îndeplinit diferite funcții în Divizia de Mare, Forța Navală Maritimă și în Flotila de Hidroaviație. A absolvit Școala de Pilotaj Aero (1923) și Institutul Politehnic București. În 1932 a fost trecut la aviație ca ofițer navigator, fiind încadrat la Flotila I vânătoare, la Baza Aeriană Pipera și la Flotila de Hidroaviație. În al doilea RM a comandat Hidroaviația

subordonată Marinei Militare (1943–1944). A adus o contribuție importantă la formarea piloților de hidroavioane.

**BORD 1.** Fiecare din cele două jumătăți ale navei, separate prin planul longitudinal. B. din stânga (privind de la pupa spre prova) se numește babord, iar cel din dreapta, tribord. **2.** *înv.* Jumătate din echipajul unei nave. Cele două jumătăți purtau denumirea de **B. babord** și respectiv, **B. tribord.** ♦ „Adunarea pe borduri” Fiecare B. al echipajului se adună în B. respectiv al navei, cu flancul drept spre prova. **3.** Navă, ca în expr. „La B.” ♦ „Pe B.!” Comandă pentru a da onorurile cu sifleea unui ofițer care urcă la B. **4.** Marginea inferioară/superioară a unui astru cu diametrul aparent mare, ca Soarele, Luna. Distingem B. inferior și B. superior.

**BORD ANGAJAT** *mil.* Bordul în care se dă lupta. Bordul opus este bordul neangajat.

**BORD DE SERVICIU** *înv.* Jumătate din echipajul unei nave militare, care asigură serviciul timp de 24 ore. Bordul babord execută serviciul în zilele cu soț iar bordul tribord, în cele fără soț. ♦ *arg.* „Născut în bordul liber”. Care se eschivează de la muncă, urmărind un trai ușor. „Născut în B. d.S.” Care duce tot greul activității de la bordul navei.

**BORD LA BORD** (*despre două nave*) Alăturate.

**BORD LIBER 1.** Distanța măsurată pe verticală între linia de plutire și punte; v. *fig.* corpul navei. Pe navele comerciale, B.L. este reglementat printr-o convenție internațională; v. marca de B.L. 2. Bord (2) care nu este de serviciu; v. bord de serviciu.

**BORDAJ** Învelișul exterior al corpului navei, construit din scânduri groase fixate, la navele de lemn, pe coaste, iar la navele moderne, din foi mari de tablă, placaj și, în ultimul timp, din plastic, fibră de sticlă ș.a. La ambarcaziunile mici, primitive, B. era construit din piei (de unde și expresia „pielea navei”), scoarță de copac etc.

**BORDEAUX** Oraș-port în SV Franței, pe malul stâng al estuarului Fl. Garonne, la 100 km de Oc. Atlantic. La începutul extinderii imperiului colonial francez (sec.XVIII), a fost poarta principală a comerțului cu Antilele franceze; din a doua jum. a sec. XIX se dezvoltă rapid devenind un mare complex industrial-portuar. Complexul portuar este format din portul propriu-zis cu sectoarele maritim și fluvial și 4 avantporturi înșirate în lungul estuarului, cu adâncimi între 9,5 și 14,5 m. Frecventat anual de cca 6000 de nave. Traficul anual de mărfuri cca 8 mil. t, fiind îndreptat cu precădere spre cele două Americi, Africa și bazinul M. Mediterane.

**BORDEE 1.** Distanța parcursă cu vele între două volte succesive; v. voltă (3). **2.** *ist.* Salvă executată cu toate tunurile de același calibru, care puteau trage într-un bord.

**BORDUL DIN VÂNT** Bordul (1) din care bate vântul.

**BORDUL DE SUB VÂNT** Bordul (1) opus celui din care bate vântul.

**BOREAL** *sin.* Nordic, din emisfera nordică, septentrional.

**BORKUM-EMDEN BMM** a Germaniei situată pe Ins. Borkum din grupul insulelor Frisice de Est din M. Nordului. BMM cuprinde și portul Emden. Lung. frontului de cheuri 3,2 km cu adâncimi până la 10 m. BMM deservește unități de nave. Șantierul Naval de la Emden specializat în construcția Sm.

**BORNĂ** Stâlp fixat pe malul unui curs de apă navigabil având în vârf un panou pe care este înscrisă cifra indicatoare a distanței față de origine (gura de vărsare) în km (B. kilometrică) sau în Mm (B. în milă marină). Fl. Dunărea este marcat pe porțiunea fluvio-maritimă cu B. în Mm, iar în continuare în amonte cu B. în km.

**BORNEO**, Ins. ~ v. Kalimantan.

**BOROUGH (BURROUGH), Stephen** (1525–1584) Navigator și explorator englez, primul european care a navigat pe „Drumul de NE” până în apele Arh. Novaia Zemlia (Rusia). În expediția pe care a condus-o (1566–1567) din însărcinarea negustorilor londonezi, a trecut de C. Nord, a ajuns la gura Fl. Kola apoi la gurile Fl. Peciora. A fost nevoit să ierneze în estuarul Fl. Dvina, fără a-și atinge ținta deși ajunsese aproape de Ins. Novaia Zemlia. Expediția și-a îndeplinit scopul economic stabilind legătura cu negustorii locali din zona nordică a continentului.

**BOSFOR** (tc. Karadeniz Bogazi, gr. Bosporos) Strâmtoare între Europa și Asia Mică ce unește M. Neagră cu M. Marmara. Lungime 30 km, lățime 750–3700 m; ad. min. a șenalului navigabil 33 m. Țărmurile sunt înalte (20–25 m) și abrupte. Mai multe băi naturale asigură adăpostirea în condiții optime a navelor, cea mai importantă fiind Cornul de Aur (Haliç) de la țărmul european, în apropiere de intrarea în M. Marmara unde este așezat orașul Istanbul. Un curent de apă de la suprafață străbate str. de la N la S cu vit. de 3,4 Nd (6,4 km/h), deplasând anual 325 km<sup>3</sup> de apă mai puțin sărată din M. Neagră (18%) în M. Marmara, iar un curent de adâncime deplasează anual de la S la N 175 km<sup>3</sup> de apă sărată (38%) din M. Marmara în M. Neagră. Cele două țărături sunt legate prin 2 poduri rutiere suspendate, având deschiderea podului la o înălțime de 64 de m față de nivelul apei.

**BOSTON** Complex urban și portuar situat în NE SUA și centru ad-tiv al statului Massachusetts. Se întinde pe țărmul Oc. Atlantic pe mai multe peninsule în zona estuarelor Fluviilor Charles, Mystic și Neponset. Portul, a cărui activitate a început încă din sec XVII, este astăzi un complex format din portul interior și exterior, având împreună o supr. de 12 200 ha, cu adâncimi între 10 și 13,5 m. Accesul în port se face prin 3 canale. Dispune de 250 docuri și cheuri specializate, utilate modern cu o mare capacitate de manipulare și depozitare a mărfurilor. Traficul anual trece de 20 mil. t. Principalele linii de trafic sunt cele legate de Marea Britanie și porturile din V Europei, iar cele de cabotaj cu întreaga coastă de NE a Oc. Atlantic.

**BOTEANU, Emanoil** (1836–1897, n. București) General de brigadă. Absolvent al Școlii de ofițeri București. Și-a continuat studiile în Franța. Devine ofițer de stat-major, și este trimis în anul 1864 de domnitorul Alexandru Ioan Cuza în America în calitate de observator pe frontul Războiului de Secesiune (1861-1865). Repartizat pe lângă armata de pe Potomac a gen. George Gordon Meade, căpitanul Boteanu a avut ocazia să cunoască armata nordistă, participând în 1865 la bătălia de la fortul Stadman. A transmis în țară o serie de reportaje publicate în revistele „România Militară” și „Monitorul Oastei”. Au fost singurele mărturii ale unui român despre sfârșitul războiului civil american. Revenit în țară, a fost înaintat la gradul de maior și numit în mart. 1867 comandant al Flotilei; ulterior, după două luni a fost mutat din Flotilă la corpul de Stat Major. S-a retras din armată în 1893 cu gradul de general de brigadă.

**BOȚ**

75

**BOTEZ** Inscricție imprimată pe un pavilion, indicând litera, mărimea etc.

**BOTEZ Eugeniu** (1874–1933 n. Burdujeni, Suceava) Lt. Cdr și cunoscut scriitor român. Absolvent al Școlii de art., geniu și marină și al Școlii de aplicație a marinei (1896). În funcțiile îndeplinite ca ofițer de marină s-a distins prin cultură și talent pedagogic. A îndeplinit misiuni pe linie militară în Olanda, Danemarca și Suedia. În rezervă din 1912, cu gradul de lt. cdr. A continuat să activeze în marină în domeniul siguranței navigației în calitate de căpitan de port la Călărași, Constanța și Sulina, inspector pentru Dunăre (sectorul Galați – gurile Dunării). Delegat în Comisia interaliată a Dunării (1920–1921), apoi director al asistenței sociale în România (1921–1931). A fost secretar al LNR (1921–1931) și fondator al revistei „România maritimă și fluvială”. Membru corespondent al Academiei. Sub pseudonimul Jean Bart este cunoscut ca scriitorul prin care marea și marina au pătruns în literatura română. Lucrări publicate: **Journal de Bord** (1901), **Războiul pe Dunăre** (1905), **Schițe din lumea porturilor** (1928).

**Europolis** (1933) ș.a. **2. B. Călin** (1909–1961) Căpitan. Fiul lui Eugeniu Botez (Jean Bart). A intrat în rândul cadrelor active ale Marinei Militare în 1934 cu gradul de aspirant. În iul. 1938, împreună cu lt. Ștefan Holban, reprezintă România, înscrisă pentru prima oară la regata organizată de marina germană la Kiel, clasându-se pe locul al IX-lea. După o specializare în Germania primește comanda VT „Viforul”. Între 1944–1947 a fost atașat militar naval în Portugalia. Lucrări publicate: **Abecedarul marinarului** (coautor lt. Constantin Copaciu); numeroase articole, în special de politică navală, în rev. „Marea Noastră”.

**BOTEZUL LINIEI** Obicei marinaresc practicat pe navele de cursă lungă, când, într-un cadru de amuzament cu deghizări, sunt „botezați” cu apă de mare tinerii marinari când trec prima oară linia ecuatorului.

**BOTEZUL NAVEI** Ceremonial tradițional care are loc cu ocazia lansării unei nave noi. Când i se anunță numele se sparge o sticlă de șampanie de bordajul prova.

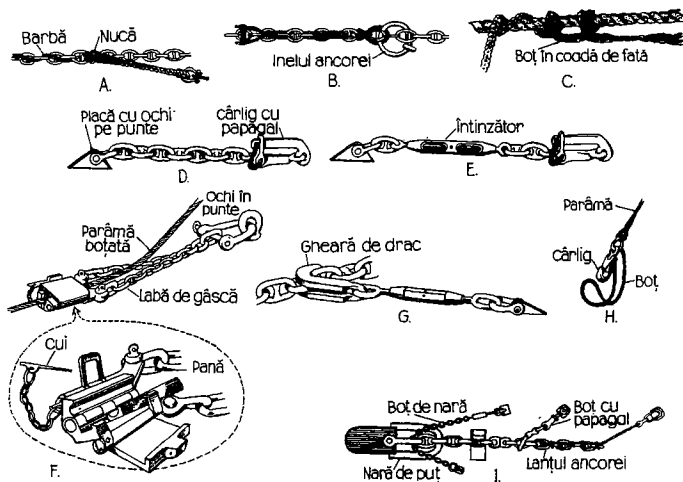
**BOTNIC** Golf situat în N M. Baltice, între Suedia și Finlanda. Supr. 117 000 km<sup>2</sup>; adâncimea în partea nordică 135 m, în cea sudică 294 m; salinitate redusă, între 3,3 și 5,6%. Partea de N a golfului este acoperită de gheață între lunile nov. și iunie.

**BOTZAN, Marcu** (n. 1913, Craiova) A publicat numeroase studii (în revista „Hidrotehnica”) și cărți despre viața nautică a poporului român, între care: **Canalele navigabile ale Împăratului Traian la Dunărea de Jos** (1978), **Vechi legături între marile căi navigabile europene și asiatic** (1983), **Apele în viața poporului român** (1984), **Drumuri de apă** (1990).

**BOȚ** Capăt de parâmb sau de lanț ce servește la asigurarea unei parâme, unui lanț sau unei ancore. Iar pentru parâme vegetale se fac din parâmb vegetală, iar cele pentru sârme, din lanț. **B. simplu** Bucată de parâmb cu lungimea de 3–4 m, care are la un capăt un ochi cu rodanță și un cârlig, celălalt capăt fiind patronat. **B. cu**

**nucă** Bucată de parâmbă răsucită în sart, care are la un capăt un ochi cu rodanță și un cârlig simplu, iar la celălalt, o nucă dublă. Porțiunea dintre ochi și nucă se

lanț cu cârlig de papagal, prelungit cu un sfârc de sârmă, iar uneori cu un braț al sfârcului; servește la ținerea B. când sfârcul este garnisit la cabestan. **B. de legare la geamandură** Capăt de sârmă cu cârlig de prindere și cu zbir, care, după ce este trecut prin inelul geamandurii, se prinde în cârlig (a nu se



#### Boțuri:

A – cu nucă; B – turcesc; C – în coadă de fată; D – de lanț cu papagal; E – de lanț cu întinzător și papagal; F – Carpenter; G – cu gheară de drac; H – de legare la geamandură; I – de nară.

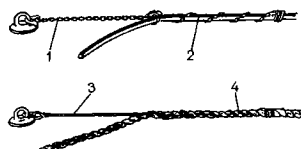
poate înfășura. Sub nucă se prinde, printr-o jumătate de ochi întors, o saulă sau o salamastră, denumită barbă. Acest B. se folosește pentru boțarea lanțului de ancoră, ca supliment sau în locul unui B. de lanț rupt. **B. turcesc** Are aceeași utilizare ca și B. cu nucă. **B. în coadă de fată** B. cu rodanță la care cele două parâme se desrăsucesc și formează trei șuvițe ce se împletesc așa cum își împletesc fetele cozile; servește la boțarea curenților bărcilor. **B. de lanț** Capăt de lanț ce servește la boțarea parâmelor metalice și la asigurarea lanțului ancorei, având la un capăt un cârlig de papagal și, uneori, un întinzător. **B. Carpenter** B. brevetat, care constă dintr-o labă de găscă din sârmă (sau din lanț), prinzându-se la unul din capete de un inel cu ajutorul unei chei și având la celălalt capăt o cutie în care intră o pană cu caneluri potrivite sârmei ce urmează a fi boțată; pana este asigurată cu un șurub de fixare. Când cutia se închide, pana blochează sârma, care nu se mai poate fila. **B. cu gheară de drac** B. prevăzut uneori cu întinzător, care are, în loc de cârlig cu papagal, o gheară de drac. B. speciale: **B. alunecător** B. cu rodanță care alunecă pe sârmele de rului, atunci când o barcă de salvare se lasă la apă pe mare rea, împiedicând-o astfel să balanseze; v. fig. barcă de salvare. **B. de amarare** B. ce servește la amarat tunurile. **B. de ancorator** v. ancorator. **B. de barcă** B. aflat la capetele gruilor de barcă; servește la ținerea bărcii atunci când aceasta este scoasă, dar nu este ținută în palancuri; v. fig. barcă de salvare. **B. de capon** B. cu care se boțează, la grui de capon, ancora după traversare; v. fig. ancoră traversată. **B. de descurcat lanțurile** Capăt de

confunda cu cheia de legare la geamandură). **B. de nară** Capăt de lanț trecut prin inelul de ancoră pentru a asigura ancora intrată în nară. **B. de puț** Capăt de lanț cu cârlig de papagal, cu care se asigură capătul lanțului de ancoră în puțul lanțului. **B. de remorcă** B. Carpenter cu care se asigură remorca pentru cazul în care aceasta s-ar rupe. **B. de rondou** v. boțarea remorcii. **B. de școndu** B. din cânepă care se fixează pe gulerul unui școndu de acostare pentru a-l asigura. **B. de traversieră** Capăt de parâmbă sau de lanț, cu care se traversează ancora tip amiralitate.

**BOȚ CASANT** Lanț care ține o navă în momentul lansării de pe cală și care, rupându-se, absoarbe o parte din energia navei ce alunecă pe cala de lansare.

**BOȚĂ 1.** A fixa cu ajutorul unui boț. **2.** A închide cu o legătură gura unui cârlig pentru a nu permite ochiului sau inelului să scape din acesta. **3.** A asigura un bulon de cheie cu o legătură.

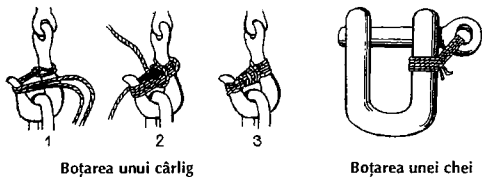
**BOȚARE 1.** Fixarea unei parâme sau unui lanț cu ajutorul unui boț. B. unei parâme vegetale se face „cu răsucirea”, adică în sensul de răsucire al parâmei, iar



#### Boțarea parâmelor:

1 – lanț; 2 – parâmbă de sârmă; 3 – saulă; 4 – parâmbă vegetală.

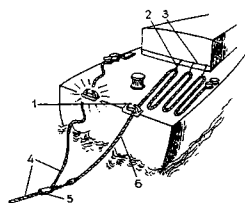
a unei parâme de sârmă, în sens invers răsucirii. **2.** Închiderea gurii unui cârlig cu o legătură. **3.** Asigurarea unei ancore tip amiralitate cu ajutorul lanțurilor, denumite boțuri de ancorator. **4.** Asigurarea unui bulon de cheie prin legarea la cheie.



Boțarea unui cârlig

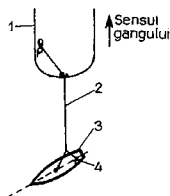
Boțarea unei chei

**BOȚAREA REMORCII 1.** Prinderea remorcii cu un boț care, la rândul său, este ținut de o parâmă în bucle. Boțul și parâma sa rămân în bandă atât timp cât remorca nu se rupe sau nu este virată la bord. În cazul în care se rupe, remorca rămâne prinsă de boț și poate



Boțarea remorcii:

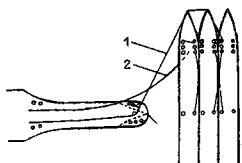
1 – ureche de remorcă; 2 – legături de filieră; 3 – filieră; 4 – remorcă; 5 – boț Carpenter; 6 – remorcă de siguranță.



Boțarea remorcii pe remorcher:

1 – navă remorcată; 2 – remorcă; 3 – remorcher; 4 – cabestan.

fi recuperată. **2.** Aplicarea unui boț de rondou pe remorca unei nave fluviale la întoarcere, pentru a nu permite ca remorcherul să fie traversat, adică răsturnat, atunci când remorca ar trage de travers.



Boțarea remorcii la rondou:

1 – remorcă boțată; 2 – remorcă în bandă.

**BOȚMAN** v. șef de echipaj, nostrom.

**BOUGAINVILLE** Cea mai mare insulă din grupul Insulelor Solomon din Oc. Pacific. Face parte din teritoriul aflat sub tutela Uniunii Australiene. Supr. 10,5 mii km<sup>2</sup>; cca 50 mii loc. Relief vulcanic, alt. până la 3100 m. Păduri ecuatoriale; climă umedă; se cultivă: banane, cafea, cacao, Expl. de plumb, cositor, aur. Poartă numele navigatorului francez L. A. Bougainville.

**BOUGAINVILLE, Louis Antoine** (1729–1811) Navigator francez. În 1766–1769 a făcut ocolul pământului la bordul fregatei „Boudeuse”. Notele sale de călătorie (Voyage autour du monde) au devenit cunoscute în toată lumea. În România au apărut în 1961 într-o traducere intitulată „Călătorie în jurul lumii”. Numele său a fost atribuit celei mai mari insule (10 000 km<sup>2</sup>) din Arh. Solomon în Melanesia (Oc. Pacific).

„**BOUNTY**” Navă militară cu vele tip fregată cu trei arbori, sub pavilion britanic, construită în 1787; a devenit celebră ca urmare a revoltei echipajului (8 apr. 1789) împotriva comandantului navei, Cpt William Bligh, din cauza asprimii exagerate. Comandantul împreună cu 18 marinari rămași fideli au fost abandonați într-o barcă, cu care au reușit să străbată 4000 Mm până la Ins. Timor. Bligh, ajuns la gradul de VAm a decedat în 1817 la Londra. Caracteristici: depl.

980 t; dim: 54,8 × 13,5 × 6,4 m; 24 tunuri; echipaj 46 marinari.

**BOUVET, Ins.** ~ Cea mai izolată insulă din lume, situată în S Oc. Atlantic la cca 1350 Mm SV de Capul Bunei Speranțe. Aparține Norvegiei. Formată din bazalt și trahit. Supr. 68 km<sup>2</sup>. Acoperită de gheață. Maluri abrupte. Descoperită în 1730 de expediția franceză condusă de J. Baptiste Bouvet de Lozier, plecat în căutarea continentului sudic. În 1927 este ocupată de Norvegia, devenind teritoriu norvegian (1930). Bază norvegiană a flotei de baleniere.

**BRAC MC** Suport din lemn așezat sub marfă, pentru a repartiza greutatea pe o supraiață mai mare.

**BRACHET** Piesă din tablă de oțel, de regulă de formă triunghiulară, folosită pentru îmbinarea prin nituire sau sudare a două elemente de osatură ale navei. *sin.* guseu, colțar.

**BRAHMAPUTRA**, Fluviu ce străbate terit. Chinei, Indiei și Pakistanului. Lung. 2900 km; supr. bazinului 935 mii km<sup>2</sup>. Izv. din ghețarii de pe platoul Tibetului (Himalaia), sub numele de Matsang și se varsă în G. Bengal după ce se unește cu Fl. Gange, formând o uriașă deltă comună. Vara, în urma topirii ghețarilor și a ploilor musonice, nivelul apei crește cu 10–12 m, provocând revărsări. Iarna debitul apei scade simțitor. Este navigabil pe cursul superior (în Tibet) pentru ambarcațiuni. Pe cursul inferior și mijlociu este navigabil pentru nave mijlocii și mari de la vărsare în amonte pe o distanță de cca 1290 km.

**BRAND** *inv.*, *sin.* hamac (termenul se folosea încă înaintea celui de-al doilea război mondial).

**BRANDBAHTĂ** *ist.* Termen de origine olandeză a intrat în l. română prin intermediul l. ruse (brandvahta). Inițial a avut sensul de serviciu de observare și înștiințare asupra incendiilor apărute în zona unui port, asigurat de o navă pe care se afla o grupă de pompieri. Ulterior, această noțiune a cuprins totalitatea acțiunilor de pază contra incendiilor, supravegherea respectării regulilor portuare, poliție portuară etc. În 1844 a intrat în compunerea Flotei din Moldova o navă de *brandbahtă*, construită la Galați și armată cu 5 tunuri aduse din Torino (Italia); *sin.* brandvahta.

**BRANDER** v. incendiator.

**BRATISLAVA** Cap. Slovaciei și port fluvial situat pe ambele maluri ale Dunării, în apropiere de vărsarea R. Morava la întretăierea frontierelor dintre Slovacia, Ungaria și Austria. Cca 300 mii loc. Important centru industrial: prod. îngrășăminte, constr. de mașini, aparataj electrotehnic și electronic, prod. de cabluri, ind. poligrafică. *ist.* Menționat în sec. X d.Hr. În evul mediu, sub stăpânirea Ungariei (denumită Pozsony) și a habsburgilor (denumită Pressburg). Din 1918 în componența Cehoslovaciei. Din 1991 capitala Slovaciei.

**BRAT 1.** Manevră curentă ce servește la brațarea (orientarea) vergilor sau picurilor și ghiurilor; v. *fig.* vergă. **2.** Manevră curentă ce servește la descrușișarea și încrușișarea tangonului sau la manevrarea în plan orizontal a unei bigi; *MC.*, *sin.* gai. **3.** Unitate de măsură

pentru adâncimi, folosită pe hărțile marine engleze și americane, egală cu 6 picioare sau 1,828 m. 4. v ancoră. 5. Ramificație a unei ape curgătoare.

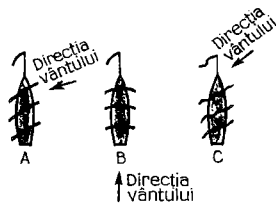
**BRAȚ DE DRAGĂ** Ramificație a parâmei unei drăgi de mine, pe care se fixează foarfecele de tăiere a parâmei de ancorare a minei; v *fig.* dragă.

**BRAȚ DE MARE** Golf îngust care pătrunde adânc în uscat.

**BRAȚ FALS** Parâmă dată de la prova unei nave la primul banc din prova unei bărci de salvare ce se află la grui, fiind gata de lăsat la apă; v. *fig.* barcă de salvare.

**BRAȚ MORT** fl. Braț – adeseori în formă de potcoavă – între două coturi ce se unesc când nivelul apelor crește și care cu timpul se astupă.

**BRAȚĂ** A manevra vergile unui velier în plan orizontal cu ajutorul brațelor. Brațele sunt marcate cu o legătură (semn) în locul în care trebuie luată volta pentru brațarea „la semn”. ◊ „A B. la semn (în cruce)” A orienta vergile perpendicular pe planul diametral al navei. „A B. în sart” A aduce vergile la un unghi maxim de brațare, adică până ce ating sarturile. „A B. în grandee” A orienta vergile pe direcția vântului, pentru ca acesta să bată în lungul velelor care flutură fără efect. „A B. la babord/tribord”. A vira brațul babord/tribord al unei vergi. „La semn, brațați!” Comandă pentru a B. în cruce (la semn). *arg.* ◊ „A.B. urechile” A trage cu urechea.



Brațare:  
A – în sart; B – în cruce (la semn);  
C – în grandee.

**BRAȚARE** Manevra de a brața. **Unghi de B.** Unghiul dintre perpendiculara pe planul diametral al navei și vergă. La o navă cu vele pătrate, unghiul de B. variază în lungul arborelui, velele fiind brațate în evantai la același arbore.

**BRAȚIERĂ** Ambarcațiune cu vele și, eventual, cu un motor auxiliar, cu 1-2 catarge, cu 1-2 vele la treime și 1-2 focuri. Caracteristici: depl. 50-70 t; l 15-17 m. Poate fi întâlnită în M. Neagră, M. Marmara, M. Egee, M. Adriatică și M. Mediterană.

**BRAȚOL** *sin.* guseu.

**BRAZDĂ SUBMARINĂ** Excavație continentală sau în taluzul unui continent, de formă alungită, îngustă și

deschisă la unul din capete, având o direcție aproximativ perpendiculară pe linia coastei.

**BRAZILIAN** Curent cald în Oc. Atlantic în apropierea coastelor Americii de Sud. Ramificație a curentului Ecuatorial de Sud. Coboară de la C. San Roque înspre SV de-a lungul țărmului Braziliei până la cca 40° lat. S, unde întâlnește apele reci ale curenților Falkland și ale Vânturilor de Vest. Vit. 1-2 km/h; temp. 18°-26° C; salinitatea 35-37,3‰.

**BRAZZAVILLE** Oraș, cap. Rep. Congo (Africa Ecuatorială). Port situat pe cursul de jos al Fl. Congo (Zair), în amonte de cataracte care-l despart de gura fluviului. Este legat printr-o cale ferată de portul Pointe Noire la Oc. Atlantic. Cca 150 mii loc. Important centru comercial și industrial al țării: uzine de aluminiu, fabrici de tutun, textile, prod. alim. Aeroport. Navigația se face pe Fl. Congo (Zair) și afluentul acestuia Oubangi. *ist.* Întemeiat în 1880 de călătorul francez Savorgnan de Brazza. Din 1910 centru ad-tiv al Federației Africa Ecuatorială franceză. Din 1958 cap. Rep. Congo.

**BRĂILA** Port fluvial-maritim situat pe malul stâng al Dunării între km 172 și km 168,5 (ultimul port al Dunării maritime). Portul are trei zone: a) cea a portului vechi pentru pasageri și produse lemnoase, b) bazinul docurilor pentru mărfuri generale, cereale și balast și c) zona din aval de Brăila, pentru terminalul de containere și zona liberă. În bazinul docurilor pot opera simultan 150 nave. În amonte și aval de port sunt zone de ancoraj, în fiecare putând ancora 7-8 nave maritime. Lungimea cheurilor este de 4575 m. Adâncimea apei este între 6 și 7,5 m. Pe cheuri sunt 14 macarale de 5-16 tf și un siloz cu capacitatea de 30 000 t. Capacitatea tehnologică de trafic este de 2,8 milioane t/an. Șantierul naval construiește și repară nave de până la 15 000 tdw. Are un cheu de armare propriu și mai multe cale.

„BRĂTIANU, ION” v. „Ion C. Brătianu”.

**BRĂȚARĂ** Armătură metalică de formă circulară, prevăzută cu ochiuri de care se prind diferite accesorii. Se montează pe vergi, școndri etc.

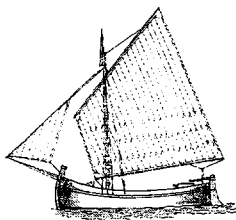
**BRĂȚARĂ DE ETAMBREU** Brățară care ține catargul pe o ambarcațiune.

**BRĂȚARĂ DE VERFAFOR** v. verfafor.

**BRĂU 1.** Apărătoare a bordajului navei sau ambarcațiunii, constând dintr-o grindă din lemn ori dintr-o bandă groasă din cauciuc sau dintr-o parâmă fixată pe bordaj (la ambarcațiuni) și având la prova o împănare și un nod de turbăan. 2. (*rar*) Porțiune a bordajului între linia de plutire și punte.

**BREASLA NAUTICĂ** *ist.* Denumire dată militarilor de marină. B. N. a fost înființată în anul 1793 prin „Hrisovul pentru corăbiile țării ce sunt a umbla pe Dunăre”, dat de domnitorul Alexandru Moruzi. Ea coopera cu breasla spătarească, adică cu armata permanentă.

**BREMEN** Oraș în N Germaniei și important port situat pe Fl. Weser la 65 km de la vărsarea în M. Nordului. În port pot intra pe fluviu nave cu un pescaj de 8,4 m în funcție de marea. Lungimea frontului de dane 23,4 km, cu adâncimi până la 11,8 m. Traficul anual de mărfuri se ridică la 20 mil. t. Întreprinderile de construcții navale dispun de 2 docuri uscate și 3 plutitoare, asigurând construcția și reparația navelor mari civile și a celor militare până la crucișător inclusiv.



Brațieră

**BREMERHAVEN** Important port de mărfuri și pasageri situat la gura Fl. Weser. Avandportul or. Bremen. Creat în 1827 ca port pescăresc, s-a dezvoltat posedând astăzi importante șantieri navale, întreprinderi de construcții mecanice, industrie alimentară ( bazată pe pescuit) ș.a. Complexul cuprinde o radă închisă, cu mai multe porturi, cu adâncimi între 10–14 m. Apa din port este menținută la nivelul necesar cu ajutorul unui sistem de ecluze. Este legat prin căi navigabile interioare cu Fl. Rin și Elba. Lungimea frontului de cheuri 20 km. În port pot acosta toate clasele de nave. Are cel mai mare terminal de containere din Europa. Traficul anual de mărfuri se ridică la peste 14,5 mil. t. Centru de pregătire a ofițerilor și subofițerilor din flota militară maritimă a Germaniei.

**BREMZĂ** fl. sin. boț.

„**BRENDAN**” Numele unei bărci confecționate din piei de bou, întinse și cusute pe osatură de lemn, cu care cercetătorul și navigatorul englez Tim Severin cu 4 însoțitori, pornind de la cele relate într-un manuscris medieval „Navigatio Sancti Brendani Abatis”, a traversat partea de N a Oc. Atlantic. A urmat traseul descris: Ins. Hebride (Scoția) – Islanda – Newfoundland (Terra Nova), în perioada mai 1956–ian. 1957, demonstrând posibilitatea unei asemenea călătorii în Evul Mediu timpuriu (expediția Brendan). Caracteristici: L 11 m; l 2,4 m; 2 vele totalizând o supr. de cca 180 m<sup>2</sup> și 4 rame de 3,7 m.

**BRENDAN of CLONFERT** ist. Călugăr și navigator irlandez (sec. V d.Hr.), despre care tradiția spune că a navigat în Atlanticul de Nord, atingând Islanda și chiar Pen. Labrador. A fondat în anul 484 mai multe mănăstiri în Anglia, Scoția și Irlanda. Sanctificat de biserica catolică.

**BRESCO, Giorgio** Navigator originar din Italia; comandă efectiv primul voiaj al bricului „Marița” (dec. 1834–iun. 1835), de la Sulina la Constantinopol unde a stat în reparații. În diverse lucrări este considerat, în mod eronat, „cârmaci”, „pilot”, „timonier”; v. Cristescu Ioan.

**BREST** Oraș-port situat în NV Franței (Bretagne), la 583 km de Paris. Port militar și comercial; lung. frontului de cheuri 6,5 km, ad, 12 m. Sediul Școlii Navale (1830–1945) și al Flotei Militare Franceze din Oc. Atlantic. Important arsenal militar naval, unde se construiesc și se repară nave militare de toate tipurile, inclusiv PA moderne. *ist.* În al doilea RM, portul a servit ca bază pentru submarinele germane ce operau în Oc. Atlantic. Orașul și portul ocupat de germani au fost grav avariate de aviația anglo-americană (1940–1944).

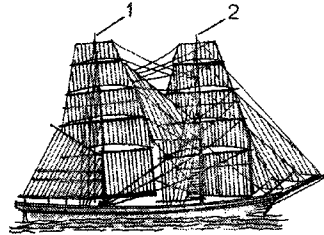
**BRETT, Percy** (sec. XVIII). Navigator britanic. Participă la expediția condusă de amiralul George Anson (1697–1762). Expediția corsară se transformă în circumterestră, ocazie cu care Brett Percy elaborează lucrări privind vânturile, curenții și magnetismul terestru. Pentru serviciul exemplar în Royal Navy, a fost înaintat la gradul de contraamiral, devenind și lord al Amiralității Britanice.

**BREVE CURIAE MARIS** Culegere de úzuri (reguli) maritime, elaborată la Pisa în sec. XIV.

**BREVE PORTUS KALLAMITANI** Culegere de reguli de drept maritim a coloniei pisane din portul Cagliari (sec. XIV).

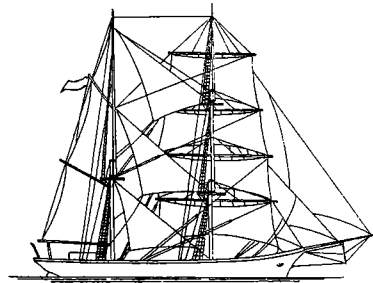
**BREVET** Document prin care se atestă calificarea prin examen într-o anumită funcție, de ex., B. de căpitan de cabotaj, B. de căpitan de cursă lungă, B. de pilot.

**BRIC** Navă cu două catarge și cu vele pătrate, folosită pentru transport și luptă. Depl. până la 250 t. Un B. de luptă la sfârșitul epocii navelor cu vele avea maximum 18 tunuri. În trecut a fost utilizat și termenul brick sau brig; v. „Mircea”(1).



**Bric:**  
1 – arbore mare; 2 – arbore trinchet.

**BRIC-GOULETĂ** Velier cu doi arbori, cel din prova cu vele pătrate, iar cel din pupa cu vele aurice; v. brigantină; *sin.* Brigantină.



**Bric-goletă**

**BRIC HERMAFRODIT** *ist., sin.* brigantină.

**BRICEAG DE MARINAR** Briceag cu o lamă și o cavilă de matisit, asigurat cu o saulă, ce se folosește la lucrările de matelotaj; v. și cuțit de gabier.

**BRICK** v. bric.

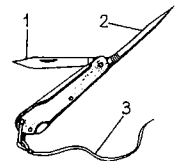
**BRICUÍ** A curăța puntea, grătarele sau alte obiecte din lemn, folosind piatră specială și nisip umed.

**BRICUIT** Operațiunea de a bricu.

**BRIDGEPORT** Oraș-port în NE SUA

(Connecticut), situat la țărmul Oc. Atlantic. Cca 200 mii loc. Centru al ind. de armament; înființat încă din perioada războiului civil, s-a dezvoltat în mod deosebit în anii celui de al doilea RM. Prod. muniție de artilerie, mitraliere, aruncătoare; șantier de construcții navale pentru submarine.

**BRIG** v. bric.

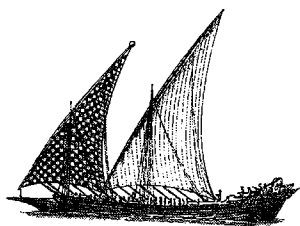


**Bric-eag de marinar:**  
1 – lamă; 2 – cavilă;  
3 – saulă.

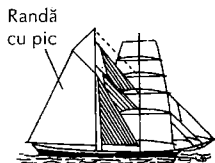
**BRIGADĂ DE NAVE** *mil.* Mare unitate navală având în componere șase–nouă nave mijlocii sau două–trei divizioane de nave mici.

**BRIGADIER** *inv., sin.* om în prova.

**BRIGANTINĂ 1.** Galeră ușoară cu 2 arbori și vele latine folosită în sec. XVI–XVII cu precădere de arabi, adesea pentru piraterie. **2.** Navă cu doi arbori având vele pătrate la arborele prova (trinchet) și o velă aurică (trapezoidală) la arborele mare care poate fi numit artimon. **3.** Navă cu 2 arbori cu vele pătrate, fără vela mare, dar cu o randă la arborele mare. În acest caz verga mare, care nu are velă, se numește vergă seacă, ea servind doar pentru întinderea colturilor de școtă (mură) ale velei gabier mare. **4.** *inv.* randă.



Brigantină sec XVI (1)



Brigantină sec. XIX (2)

**BRINDISI** Oraș în S Italiei (Apulia), port comercial și BMM la M. Adriatică. Portul este protejat dinspre mare de Ins. St. Andreea. Cca 90 mii loc. Lung. frontului de cheuri 4 km cu ad. 10 m. Constr. de avioane și motoare, prod. chimice și alim. Traficul anual de mărfuri cca 4 mil. t. Import țigări, export de vinuri, ulei de măsline, conserve. Șantiere de reparații navale incl. Ds. Punct de aprovizionare pentru flota a 6-a americană. Situat pe locul vechiului port al Romei antice Brundisium.

**BRISBANE** Oraș-port în E Australiei, centru ad-țiv al statului Queensland, situat pe Râul B, în apropiere de vărsarea acestuia în G. Morton din Oc. Pacific. Capacitatea de trafic 3,7 mil. t anual. Important centru industrial.

**BRISTOL** Golf în Oc. Atlantic la țărmul de SV al Marii Britanii. Înaintat în uscat cu 230 km. Lățimea la intrare 120 km; adâncimi până la 50 m. Țărmul este puternic crestat. Maree semidiurnă ampl. 14,4 m. Principalele porturi: Bristol (legat de Londra printr-un canal), Cardiff, Newport.

**BRISTOL** Oraș-port în SV Marii Britanii, în g. cu același nume la Oc. Atlantic, în apropiere de vărsarea R. Ivon. Include rada King și 7 bazine de maree. Lungimea frontului de cheuri 14 km; ad. la cheuri 14 m. Capacitatea anuală de trafic cca 4 mil. t. Important centru al industriei aeronautice. Șantierul portului asigură toate categoriile de reparații pentru navele militare și civile.

„**BRITANIA**” *spt.* 1. Ambarcațiune sportivă cu rame (L 10,7 m), prima de acest fel, care a traversat Oc. Pacific între San Francisco și Australia. Navigatorii britanici John Fairfax și Sylvia Cook au efectuat traversada în 362 zile în perioada 1971–1972. **2.** „**BIL**” *spt.* Ambarcațiune sportivă (barcă L 6,7 m) cu care navigatorul britanic J. Fairfax a traversat solitar Oc. Atlantic de la E la V între Las Palmas (Ins. Canare) și Florida, în 180 zile (1969).

„**BRITANNIA**” *ist.* 1. Pachebot cu zbuturi și corp de lemn, sub pavilion britanic, intrat în serviciu în 1840. Caracteristici: depl. 2050 t; L 62 m; l 10,2 m; mașină alternativă cu aburi 750 CP. În voiajul ianugural Liverpool – Boston, care a durat 14 zile și 10 ore, a realizat o vit. medie de 8,5 Nd, conștient trofeul „panglica albastră”. **2.** Cuirasat britanic intrat în serviciu în 1906. Depl. 17127 t; vit. 19 Nd; tunuri IV × 233 mm: X × 150 mm. În primul RM a fost torpilat și scufundat la 9 nov. 1918 de Sm. german UB-50, fiind ultima navă mare de luptă pierdută în acest război. **3.** Cargou britanic scufundat la 25 martie 1941 în Oc. Atlantic de către Cr. Aux. german „Santa Cruz”. Supraviețuitorii aflați pe o ambarcațiune au fost salvați de un vas spaniol după 6 zile de la catastrofa. **4.** Yacht regal britanic, folosit pentru croaziere și participarea la ceremonii oficiale; a devenit din 1997 navă-muzeu acostată permanent la Leith (Edinburgh, Scoția). Construit în 1952–1954 la Clydebank și apoi modernizat (în 1984 și 1986–1987). Caracteristici: depl. 5 769 TRB; dim. 125,7 × 18,8 × 5,2 m; propulsat de 2 turbine (12 000 CP); vit. max. 21 Nd; echipaj 223 oameni, din care 21 ofițeri.

„**BRITISH STEEL**” *ist.* Keci britanic (L = 18 m) și primul yacht pe care navigatorul Chay Blith a efectuat o călătorie circumterestră, solitar și fără oprire navigând de la E spre V. Plecat din portul Humbler River – Scoția (oct. 1970), s-a înapoiat în același port (aug. 1971) după 292 zile de navigație.

**BRIZANȚI** Valuri care se sparg în apropierea uscatului, unde apa este puțin adâncă (a nu se confunda cu berbecii). După panta fundului și panta valului, se deosebesc trei categorii de B. **B. cu spargere treptată**, **B. plonjanți** și **B. urcători**. Spre deosebire de primele două categorii, B. urcători ajung pe plajă sub formă de spumă ce se răspândește pe o zonă mare. În momentul abordării plajei aceștia au tendința de a pune barca travers pe val. Trecerea prin B. constituie o manevră foarte dificilă.

**BRIZĂ MN 1.** Vânt de forță 2–6 pe scara Beaufort. **2.** Vânt care bate alternativ ziua (dinspre mare (B. de mare) și noaptea dinspre uscat (B. de uscat), ca urmare a modului diferit de încălzire/răcire a apei și a uscatului.

„**BROASCA ȚESTOASĂ**” (*engl.* Turtle) **1.** Denumire dată aparatului submarin conceput în 1777 de către americanul David Bushnell; v. Bushnell, v. Turtle. **2.** v. Kobuksän.

**BROCĂR** *sin.* agent maritim, broker.

**BRUIAJ** *mil.* 1. Procedeu de neutralizare a lucrului mijloacelor radioelectronice ale inamicului, prin care se urmărește îngreunarea sau perturbarea totală a recepționării emisiunilor stațiilor de radio, radioreleu, radiolocație, televiziune etc. și dezorganizarea lucrului



sistemelor radioelectronice destinate conducerii și dirijării armamentului și tehnicii de luptă. 2. Perturbarea lucrului aparatelor de detecție antisubmarină ale inamicului.

**BRUNELL, Isambard Kingdom** (1806–1859) Ing. britanic constructor și mecanic naval, renumit pentru proiectarea primelor transatlantice de pasageri: „Great Western” (1837, 1800 t, corp de lemn, zbaturi); „Great Britain” (3600 t, prima navă de pasageri cu corpul de oțel). „Great Eastern” (27400 t, corp de oțel, elice și zbaturi, prima navă cu dublu fund și pereți dubli până la linia de plutire și cu pereți etanși transversali și longitudinali), fiecare din ele fiind, la data respectivă, cea mai mare din lume. „Great Eastern” a fost însă un eșec financiar, fiind prea mare pentru vremea respectivă. B. a proiectat și o barjă blindată purtătoare de tunuri grele, folosită în Războiul Crimeii (1853–1856), și pe teatrul din M. Baltică pentru bombardarea fortului de la Kronstadt (1854).

**BRUNN, Anton** (1901–1961) Savant danez de renume mondial, doctor în oceanologie. A condus între anii 1950–1952 o expediție oceanografică daneză în jurul lumii la bordul navei „Galathea”. Cu acest prilej a fost măsurată, lângă Arh. Mariane, groapa Marianelor, cea mai mare adâncime a Oceanului Pacific (11 340 m).

**BRUXELLES (BRUSSEL)** Cap. Belgiei și port fluvio-maritim situat pe ambele maluri ale R. Senne, la cca 100 km de M. Nordului. A devenit mare port modern, odată cu construcția canalului Willebroek, care-l unește cu M. Nordului prin Râurile Senne, Rupel și Schelde, permițând accesul navelor cu un pescaj până la 6,5 m. Trecerea navelor maritime și fluviale se face prin ecluze. Traficul anual măritim și fluvial 12 mil. t. Centru politic și comercial. Sediul alianței NATO.

**BUAZ** Cură prin care o lagună sau un braț secundar al Dunării se leagă cu marea (*termen folosit în Delta Dunării*); *sin.* buhaz.

**BUBULINA** (1771–1825) *ist.* Legendară eroină a Greciei din insula Spetsai. Preluând comanda propriului său velier cu trei arbori „Agamemnon”, ea a avut o contribuție importantă în lupta pentru obținerea independenței Greciei în războiul din 1821–1829.

**BUCANIER** *ist.* În sec. XVI–XVII, locuitor al Ins. Antile (Indiile de Vest), în special al Ins. Tortuga, care prepara o conservă din carne uscată, denumită bucan. Din B. se recrutau pirații flibustieri.

**„BUCEGI” 1.** *ist.* Cargou construit în Anglia în 1913 și achiziționat de SMR, împreună cu nava soră „Carpați”. Caracteristici: depl. max. 10 060 t; capac. de încărcare 7200 tdw; dim. 114,6 x 15,8 x, 7,5 m; vit. 10 Nd. Date cu caracter militar: capac. transp. oameni 2000; cai – 450; trăsuri 200; autocamioane 80; tunuri 100. A făcut curse pe linia Brăila – Galați – Rotterdam. În 1916, potrivit Convenției româno-ruse, a fost pus la dispoziția guvernului rus pentru transporturi militare în M. Neagră. A revenit în țară în 1918, reluându-și cursele comerciale. La 12 oct. 1940, în timp ce se afla încărcat la Port Said (Egipt), a fost reținut apoi rechiționat în mod abuziv de autoritățile britanice, sub motivația că statutul de neutralitate al României fusese încălcat prin acceptarea de trupe germane pe teritoriul său.

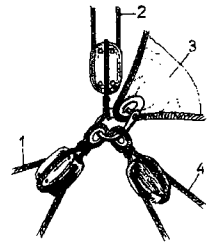
Echipajul, neacceptând să rămână cu nava, a fost internat în lagărele de prizonieri din Orientul Mijlociu, fiind repatriat abia în 1946. Nava nu a fost înapoiată. 2. Mineralier construit în Japonia, pentru compania de navigație NAVROM, în perioada 1966–1970 împreună cu alte 6 unități de același tip: „Carpați”, „Hunedoara”, „Lupeni”, „Maramureș”, „Oltul” (26 000 tdw).

**„BUCENTAUR” (it. Bucintoro)** *ist.* Tip de galeră cu două punți folosit pentru protocol și festivități, timp de 6 secole, de către dogii Republicii Maritime Veneția. Era de o bogăție și măreție unice pentru acele vremuri. De pe bordul „B”, dogele se „căsătorea” cu marea printr-o ceremonie anuală simbolizând supremația venețiană asupra mării. Se pare că primul „B” a fost construit în 1252, al doilea în 1605, iar ultimul în 1727. Galera a fost distrusă în 1815 de armata lui Napoleon Bonaparte. Odată cu distrugerea galerei, a dispărut și tradiția „căsătoriei” dogelui cu marea, prin care Veneția „lua în stăpânire marea”. La această ceremonie dogele arunca în lagună un inel de aur, ca dar de logodnă.

**BUCHANAN, Franklin** (1800–1874) Ofițer în marina Statelor Unite, organizator și comandant al Academiei Navale de la Annapolis. În anii 1847–1848, a luptat în războiul SUA cu Mexicul și a însoțit apoi expediția comandorului Perry în Japonia (1852–1854). Ulterior „senior officer” al marinei confederate (sudiste), în războiul civil american (1861–1865). În marina confederată a comandat nava cuirasată „Merrimack”, în lupta de la Hampton Road (1862) împotriva navei cuirasate „Monitor”, primul angajament de acest fel din istoria navală. Promovat amiral conduce flota confederată în bătălia de la G. Mobile împotriva flotei federale (nordiste) condusă de amiralul Farragut (1864), încheiată cu victoria celei din urmă.

**BUCHANAN** Port în V. Liberiei la țărmul Oc. Atlantic. Al doilea ca mărime după Monrovia. Capac. de trafic cca 10 mil. t/an. Import: combustibil, mașini, echipamente de transport ș.a.; export: minereu de fier, cauciuc natural, diamante, cafea, lemn ș.a.

**BUCHET DE MACARALE 1.** Ansamblu de macarale prinse de același punct, de exemplu, de colțul de școtă al unei vele pătrate la care B.d.M. cuprinde macaralele școtei, murei și contrașcotei. 2. Macara compusă din două căpășăni de macara îmbinate la partea superioară; este folosită mai ales la iahturi, în locul buchetului, în accepțiunea (1).



**Buchet de macarale:**  
1 – școtă; 2 – contrașcotă;  
3 – colț de școtă; 4 – mură.

**BUCHOLTZER, Corneliu** (1880–1946 n. Slatina) Contraamiral (1930). Absolvent al Școlii de Artilerie Geniu și Marină și al Șc. de aplicație a Marinei (1903). Ambarcat pe navele Div. de Dunăre, execută primele lucrări practice de hidrografie, preocupare ce va caracteriza întreaga sa carieră; specializat în serv. de artilerie, torpile și electricitate. Participă la Războiul Balcanic în campania din 1913 și la primul RM în

campaniile din anii 1916–1918, distingându-se în organizarea și executarea tragerilor indirecte ale monitoarelor, în operațiunile din Delta Dunării (1918). Reprezentant al Marinei Române la Tribunalul Internațional de prize maritime (1920–1921). Comandant al școlii navale cu grad de Cdr (1926–1928), comandant al Forțelor Maritime (1924–1926), inspector al învățământului pentru liceele militare (1930–1934). Director al Inst. Geografic Militar (1934–1937), unde a introdus un model nou de elaborare a planurilor directe și hărților militare. Lucrări publicate: **Cum se face și se citește o hartă; reproducerea hărților** (1935); **Geodezie** (1937); **Telegrafie și telefonie fără fir** (1926); **Ce e marea** (1925); **Calcul integral și geometria analitică ș.a.** „**BUCUR**“ *ist.* Șalupă de remorcaj fluvial rechiziționată pentru Marina Militară, în timpul Războiului de Independență (1877–1878). A efectuat transporturi de trupe și materiale pentru aprovizionarea frontului, a participat la instalarea barajelor de mine pe Dunăre și, împreună cu șalupa „Rândunica“, la construcția podului de vase de la Șiliștioara (km 626) în zilele de 14–19 aug. 1877. Pe timpul deplasării de la Turnu-Severin la Turnu-Măgurele, în dreptul Ins. Canapa (km 775), a fost atacată de o subunitate de tătari din armata otomană, îmbarcați în trei bărci. Pentru a evita capturarea sau distrugerea șalupei, echipajul a demontat-o și a transportat-o cu carele pe uscat la Turnu-Măgurele, unde a fost remontată și folosită apoi până la sfârșitul războiului, când a fost redată fostului proprietar.

**BUCUR, Gheorghe** (n. 1907, Burdujani, Ialomița) Maistru militar principal. Absolvent al Școlii Copiilor de Marină, promoția 1924, și al Școlii Maiștrilor Militari de Marină (1926). Între 1931–1933 a urmat cursul de torpile în Italia; din 1935, în calitate de șef al atelierului de torpile, s-a dedicat activității de reparație și pregătire a torpilelor pentru distrugătoare, submarine și vedete torpiloare atât pentru exerciții, cât și pentru situații de luptă pe toată durata celui de al doilea RM. Trecut în rezervă în 1947 se ambarcă „ofițer III” pe nava „Transilvania”. Se pensionează în 1969. Are la activ 45 de ani de muncă în marină. Este membru fondator al Cercului Maiștrilor de marină din Divizia de Mare.

„**BUCUREȘTI**“ (I) *ist* Cargou construit în Anglia (Glasgow) la șantierul Napier & Sons. Intrat în serviciu în 1897 împreună cu navele surori „Dobrogea” și „Iasi”. A făcut parte din seria primelor cinci nave de transport care au format inițial „Serviciul de mărfuri” al SMR. Caracteristici: cap. max de încărcare 3200 tdw; dim. 91,4 × 12 × 6 m; vit. 9 Nd. A inaugurat linia maritimă de transport Dunăre – Rotterdam pe care a continuat să lucreze până la izbucnirea primului RM. Rămas în afara M. Negre, în 1915 a fost pus la dispoziția comisiei pentru transporturile Ministerului de Război și a executat transporturi de armament, muniții și alte materiale pentru armata română, din Franța via Arhanghelsk (M. Albă). Pentru apărare în cazul unor eventuale întâlniri cu nave inamice, a fost

armat cu 11 tunuri cal. 120 mm, deservite de marinari francezi și englezi. În unul din voiaje, încărcat cu 3500 t de muniție, aflat în largul G. Biscaya, „B” a fost atacat la 2 febr. 1917 cu tunul de un submarin german aflat la suprafață. „B” a răspuns cu ambele tunuri. Tunul pupa comandat de ofițerul maritim Cociăș Mihai a încadrat pericolos Sm., care a fost silit să rupă lupta și să intre în imersiune. După terminarea ostilităților, cargoul a executat un transport de tunuri din Franța (Nantes) la New York, revenind în țară, după ce făcuse cel mai lung voiaj din istoria MC a României (1914–1919). Și-a reluat activitatea în cadrul SMR. La 10 ian. 1940 surprins de o puternică furtună în M. Egee, nava a fost aruncată pe stâncile Ins. Samothraki. Serios avariată și nemaiputând fi reparată a fost abandonată, echipajul fiind repatriat.

„**BUCUREȘTI**“ (II) Cargou românesc, construit în 1961 în Jugoslavia, pentru Comp. NAVROM. Prima navă românească care, în anul 1963, sub comanda cpt. Neagu Liviu, a făcut ocolul Pământului într-o singură cursă. Nava soră „Dobrogea”. Caracteristici: capac. de încărcare 12 961 t; dim. 152,3 × 18,8 × 9,05 m; mot. Diesel 5600 CP; vit. 15 Nd.

**BUDAPESTA** (Budapest) Oraș, cap. Ungariei și port pe Dunărea de mijloc, pe ambele maluri ale fluviului. Peste 2 mil. loc. Cel mai important centru industrial al țării. Prod. mijloace de transport, auto și feroviar, nave fluviale, mașini-unelte, aparataj electronic, prod. farmaceutice, aparate de precizie etc. Zona industrială este concentrată în N și S Pestei (Csepel, Ujpest, Sashalom ș.a.) *ist.* În antichitate colonie romană (Aquincum), cap. Ungariei (1361), cucerită de turci (1541), a devenit centrul pașalâcului Buda. Cucerită de habsburgi 1686. Din 1872 cap. Ungariei în cadrul statului dualist Austro-Ungar. După primul RM cap. Ungariei. Către sfârșitul celui de al doilea RM (febr. 1945), a fost eliberat de sub ocupația germană de trupele sovietice și unitățile armatei și Flotei de Dunăre române.

**BUENAVENTURA** Oraș în V Columbiei (Valle del Cauca) și unicul port important al țării, la Oc. Atlantic. Cca 120 mil. loc. Traficul comercial al portului a crescut odată cu deschiderea Canalului Panama. Prod. extractului de mangrove. Export: cafea în principal, aur, platină.

**BUENOS AIRES** Capitala, important port maritim și BMM a Argentinei, situat pe țărmul vestic al estuarului Fl. La Plata, la Oc. Atlantic. Ansamblul portuar are o supr. de 35 km<sup>2</sup>. Lungimea frontului de cheuri cca 30 km cu adâncime de 10 m. Canalul de intrare, lung de 10 km și adânc de 9 m, se împarte în două canale, unul către zona portuară (Puerto Nuevo) și celălalt către terminalul petrolier. Traficul anual de mărfuri se ridică la peste 27 mil. t. Pentru manipularea mărfurilor, danele sunt utilizate cu macarale plutitoare de 250 tf și macarale portal de 75–100 tf. Funcția principală a portului este comercială, acoperind peste 75% din comerțul țării. Dispune de șantiere de construcții și reparații nave dotate cu 2 docuri uscate și 4 plutitoare, asigurând reparația navelor mari (incl.

crucișătoare), complexe petrochimice, industrie alimentară etc.

**BUF** *arg.* Marfă adusă din străinătate de un marinar civil pentru a o comercializa în propria țară; „a trânti buful” – a plasa marfa.

**BUG** (*gr. ant.* Hypanis) Fluviu în SV Ucrainei. Lung. 792 km; supr. bazinului 63 740 km<sup>2</sup>. Izv. din Podișul Podoliei și se varsă prin limanul Bug-Nipru în M. Neagră. Are mai multe praguri și repezișuri. Îngheață din nov. și este deschis navigației pe la mijlocul lunii martie. Curse regulate până la orașul Voznesensk. Legătură prin limanul Bugului cu orașul Herson (pe Nipru). Pr. orașe: Nicolaev, Pervomaisk, Vinița ș.a.

**BUGALET** MC Lugher de cabotaj folosit pe coastele Bretaniei.

**BUHAZ** *sin.* buaz.

**BUINĂ** *fl.* Ramă folosită pentru guvernare la ambarcațiunile de pe Prut.

**BUIOL** *sin.* ghiordel.

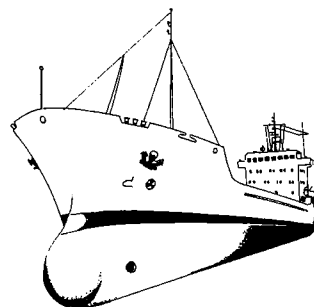
**BUJENIȚĂ, Mihai** (1914–1984 n. Chișinău). Cpt. comandor. Absolvent al Școlii de ofițeri marină, promoția 1938 și al Academiei Militare (1949). În al doilea RM, a participat la operațiunile din M. Neagră, ambarcat pe distrugătoare și torpiloare. Ofițer cu o vastă cultură marinărească și cu însușiri didactice deosebite, a adus un aport substanțial în domeniul pregătirii ofițerilor și al dezvoltării culturii marinărești, atât în timpul serviciului, cât și după pensionare. A funcționat timp de peste 8 ani ca profesor la Școala de ofițeri marină și Școala Militară Superioară de marină până la trecerea în rezervă (1954). Autor al lucrării de referință **Manual de marinărie** (3 vol. 1951) și al **Dicționarului de marinărie** (1979 în colaborare cu cdr (r) Anton Bejan), lucrare însumând peste 5000 de termeni din domeniile de bază ale marinei.

**„BUJORESCU”** *ist.* Remorcher fluvial construit la Turnu-Severin și intrat în serviciu în 1907. Rechiționat în primul RM, a fost utilizat în acțiunile de apărare pe Dunăre. A participat împreună cu alte două nave („Cătina”, „Rândunica”) ca șalupă torpiloare la prima operație de luptă a Marinei Române „atac de la Rusciuk”, fiind armat cu 2 torpile ce se lansau din tuburi improvizate (27/28.08.1916). Renovat după război, a rămas la dispoziția Serviciului Hidraulic din Administrația Porturilor și căilor pe apă. După al doilea RM a continuat să facă parte din parcul de nave fluviale ale României sub numele de „Făget”, în cadrul serviciului de căi navigabile Giurgiu. Nava a fost casată și dezmembrată în anul 1987 după 80 de ani de serviciu. Caracteristici: depl. 36 t; dim: 18 × 3,5 × 15 m; vit. 22 km/h (60 CP).

**BULĂ** Semnal de zi de formă sferică sau constituit din două discuri cu un diametru comun, dispuse la 90°, fiind folosit pentru transmiterea unor semnale; v. reguli de drum și geamandură. **B. de ancoră** B. ridicată pe o saulă la prova unei nave, indicând că aceasta este ancorată. **B. de start** B. folosită pentru a da startul (plecarea) la o regată. Momentul startului coincide cu cel în care B., ridicată la un catarg, este

lăsată să cadă brusc. **B. orară** *ist.* B. ridicată la un catarg și lăsată să cadă la intervale de timp determinate pentru a da ora exactă. B.O. era folosită în trecut pentru determinarea stării absolute a cronometrelor.

**BULB** Proeminență la prova unei nave care permite sporirea vitezei, fără a mări puterea mașinii (*a nu se confunda cu pintenul*).



Etravă în formă de bulb

**BULBOANĂ** Adâncitură formată de vârtejuri de apă într-un râu. *sin.* bulboacă, vâltoare.

**BULBUCĂ** *fl.* Curent circular în apele curgătoare, format din anafoare, care se repetă succesiv; *sin.* ciulniță.

**BULETIN** Comunicare transmisă, de regulă, prin radio sau publicație care aduce la cunoștința navelor date importante privind siguranța navigației. **B. cu situația ghețurilor** B. transmis de două ori pe zi de către o stație din Terra Nova, prin care se anunță situația aisbergurilor și a câmpurilor de gheață din Nordul Oc. Atlantic. **B. hidrologic** Informare zilnică despre cotele apelor unui curs de apă navigabil. **B. hidrometeorologic mil.** B. conținând următoarele elemente despre situația hidrometeorologică: vântul (direcție și viteză); temperatura aerului și a apei de mare; nebulozitatea; vizibilitatea pe mare și pe uscat; starea și gradul mării; precipitații, cotele apelor; ghețuri; fenomene hidrometeorologice etc., precum și date referitoare la timpul probabil.

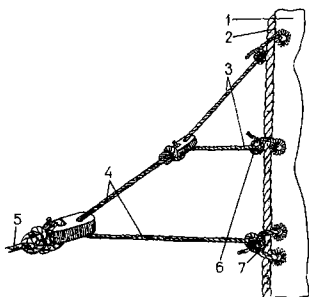
**BULETIN DE PILOTAJ** MC Act semnat de comandantul navei, după ce pilotul a efectuat pilotajul acesteia în bune condițiuni. Conform B.d.P., se întocmesc formele și se face plata serviciului efectuat de către pilot.

**„BULETINUL ARMATEI ȘI MARINEI”** Publicație săptămânală, apoi lunară, editată la București între anii 1890–1918. Până în 1 mai 1903 a purtat titlul „Cercul publicațiilor militare”, iar între 1904–1918 titlul „B.A.M.” A abordat o tematică diversă: organizare, instruire, dotare, politică militară, literatură patriotică, recenzii etc. A lansat consecvent apeluri argumentate pentru dezvoltarea unei forțe navale capabile să facă față oricărei misiuni de luptă la fluviu sau la mare.

**BULGE** *sin.* contracarenă.

**BULINAR** Marinar care dă dovadă de abilitate în executarea manevrelor cu vele.

**BULINĂ** *inv.* Manevră curentă (saulă), servind la tragerea marginii de cădere din vânt a velelor pătrate la aliura vânt strâns. B. este prinsă de grandeea de cădere cu o labă de B. Rar folosită pe velierele moderne, B. a fost precedată pe navele vikingilor de un școndu cu furcă, care împingea marginea de cădere a velei.



Bulină:

1 – velă; 2 – grandee de cădere; 3 – labă mică; 4 – labă mare;  
5 – bulină; 6 – ochi de cioară; 7 – ochi de bulină.

**BULLIVANT, plasă** ~ *ist.* Plasă contra torpilelor, utilizată pentru protecția navelor mari până la primul război mondial; *v. fig.* Dreadnought.

**BULMEA** *fl.* Perete vertical – transversal sau longitudinal – în interiorul magaziiilor navei, care permite utilizarea mai rațională a spațiului. B. este de obicei etanșă și contribuie la rigidizarea structurii, localizând, totodată, efectele incendiilor; *sin.* bulumea.

**BULON DE CAPLAMA** Mijloc de prindere a unei caplamale, prevăzut cu cârlig simplu, cu cârlig dublu, cu limbă etc., pentru a împiedica scoaterea acesteia.

**BUM** *inv.*, *sin.* ghiu.

**BUNCĂR** Compartiment în care se depozitează cărbunii navei. „A face B.” A ambarca la bordul navei combustibilul necesar marșului (cărbuni, păcură, motorină etc).

**BUNCĂR DE PEȘTE** *pesc.* Buncăr cu capacitatea de 7–10 t, având formă de coș de moară, cu gura la nivelul punții de pescuit a traulerului, care servește la depozitarea peștelui descărcat din traul. Pe un trauler pot exista două–patru buncăre acoperite cu capac mobil (bocaport). La unele traulere B.d.P. este prevăzut cu un sistem de prerăcire a peștelui destinat prelucrării.

**BUNCHERAJ** Operațiunea de a face buncăr; *v. tanc* de buncheraj.

**BUNURI ARUNCATE PESTE BORD** *MC* Bunuri (mărfuri, echipamente) aruncate în mare pentru a redresa nava în vederea salvării ei sau evitării unui pericol iminent. *v. avarie comună.*

**BUNURI ECONOMICE** *MC* Termen folosit în asigurările maritime pentru bunuri negociabile în general, care fac obiectul unui comerț obișnuit. Nu intră în această categorie efectele personale ale echipajului, proviziile, materialele de bord și com-

bustibilul navei. Termenul B.E. înscris în conosament nu include în sfera sa animalele și mărfurile încărcate pe punte; *v. Regulile de la Haga.*

**BUNURI SCUFUNDATE ȘI BALIZATE** *MC* Bun de orice natură mai greu decât apa (ambarcațiune, plasă pescărească, ancoră etc), scufundat sau aruncat în mare și marcat cu o baliză în vederea descoperirii și recuperării ulterioare. Nu este identic cu bun aruncat peste bord, care plutește sau a fost aruncat de valuri pe plaje. *sin.* epavă scufundată.

**BURĂ** Picături fine care sunt ridicate de vânt deasupra valurilor și se depun pe puntea navei.

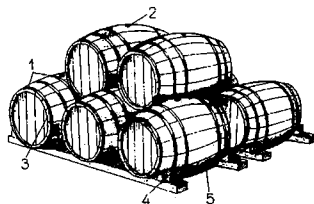
**BUREAU VERITAS** *MC* Societate franceză de clasificare a navelor, autorizată oficial pentru determinarea și certificarea bordului liber în Franța și alte state. B.V. indică prin simboluri clasa și categoria navei, funcție de eșantionajul corpului, gradul de flotabilitate, zona de navigație permisă, clasa acordată corpului navei și mașinilor etc.

**BURGAS** Oraș-port în E. Bulgariei, situat în interiorul golfului cu același nume al M. Negre. Întemeiat în sec. VIII, B. este astăzi un centru administrativ și industrial important. Portul, protejat prin diguri spargeval, are adâncimea medie de 7–8,2 m și poate primi nave de max. 10 000 t. Dispune de șantier navale, utilaje pentru încărcarea/descărcarea mărfurilor, spații de depozitare. Are un trafic anual de cca 5 mil. tone.

**BURSTER** Gren violent de S cu o durată de 1–3 ore, care bate pe coastele de SE ale Australiei și Noii Zeelande. Apare pe neașteptate, însoțit de ploii torențiale și scăderea temperaturii.

**BURTĂ 1.** Forma bombată pe care o ia partea centrală a unei vele pătrate sub acțiunea vântului. **2.** Curbură a unei parâme insuficient întinse. **3.** Porțiune a velei de lângă marginea de întinsură; *v. velă.* **4.** Parte a butoiului; *v. butoi.*

**BURTĂ PE MARGINE** *MC* Mod de stivuire a butoaielor, la care butoiul din paniolul (rândul) superior se sprijină cu marginea pe burta celui din paniolul inferior; *v. butoi.*



Burtă pe margine:

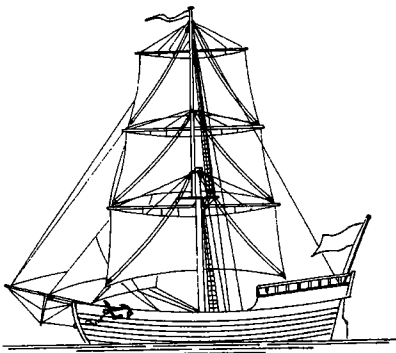
1 – margine (sfert); 2 – vrană (în sus);  
3 – gardină; 4 – colțar de sprăjuiere;  
5 – burta.

**BUSHNELL, David** (1742–1824) Inventator american, absolvent al Colegiului Yale, considerat părintele submarinului. În 1777 a construit primul submarin din lume pe care l-a botezat „Turtle” (*engl.* Broască Țestoasă) cu care a executat scufundări și deplasări sub apă. În 1778 a încercat să folosească submarinul împotriva navelor inamice (britanice) dar rezultatul a fost sub așteptări. Efortul cerut unei singure persoane

care manevra aparatul în plan vertical și orizontal și de a fixa o încărcătură de explozibil pe carena navei inamice s-a dovedit insurmontabil. B. a fost numit de președintele G. Washington, comandor în corpul de ingineri ai marinei SUA; v. „Turtle”

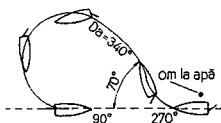
**BUSOLĂ 1.** v. Compas **2.** B. de înclinație/declinație: compas magnetic uscat, cu o roză special construită, a cărei sensibilitate și suspensie îi permit să se încline sub acțiunea componentei verticale a forței magnetice de la bord. Este folosită pentru măsurarea înclinației/declinației magnetice. **B. Mamă** Denumire dată compasului giroscopic principal al unei nave. B.M. transmite indicațiile sale la repetitoare, pilotul automat, înregistratorul de drum, trasorul automat de drum. Se instalează într-un compartiment special, situat la centrul și pe cât posibil în planul diametral al navei.

**BUSS** Velier cu 1–3 catarge, folosit în sec. XV–XVI în mările nordice și în M. Mediterană pentru transport și pescuit. Depl. 60–100 t. Arborele mare avea 2–3 vele pătrate, iar artimonul o velă cu antenă. Reprezintă un tip perfecționat de *nefă*; v. *nefă*.



Buss

**BUȘEL** *engl.* Unitate de măsură folosită în special pentru grâne, egală cu 36,3 l. În transporturile maritime 8 bușeli (1 quarter) cântăresc uzual 496 lb la grâu, 480 lb la porumb, 424 lb la secară, 400 lb la orz și 304 lb la ovăz (lb = 453 g = 0,453 kg).



Curba lui Butacov:

care a căzut omul, iar când nava a întors de 70°, se pune cârma de același unghi în bordul opus, până când nava ajunge la capul opus celui inițial (vechiul cap +180°).

**BUTAKOV, Alexei Ivanovici** (1816–1869). 1. Navigator și explorator rus, contraamiral. A făcut o călătorie în jurul Lumii pe nava de transport „Abo” (1840–1842) pe ruta Kronstadt – Cape Town – C. Horn – Kronstadt. Între 1848–1863 a explorat M. (lacul) Aral, întocmind prima hartă a acesteia, precum

și Fl. Sâr-Daria și Amu-Daria. A făcut parte din cadrele de comandă ale flotei din M. Baltică. Numele lui este legat de manevra pentru recuperarea unui om căzut la apă de la bordul unei nave. V. *Curba lui Butacov*. **2.** B. Grigorii Ivanovici (1820–1882) Amiral al flotei ruse. A întocmit prima carte pilot a M. Negre. Participant la Războiul Crimeii (1853–1854). Odată cu dezvoltarea flotelor cu abur, a fost printre primii care s-a ocupat de cercetarea tacticii specifice acestora, publicând lucrarea **Noile baze ale tacticii navelor cu abur** (1881).

**BUTAFOR** Școndru scos în afara bordului pentru întinderea unei manevre; v. *fig.* navă de 74.

**BUTANIER** Navă ce servește la transportul butanului lichid.

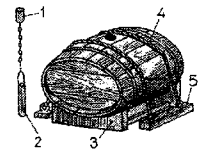
**BUTELIE** *ist* Proeminență în bordurile dunetei în care se aflau WC-urile ofițerilor; v. *fig.* navă de 74.

**BUTOI MC** Recipient metalic sau din lemn, servind ca ambalaj pentru lichide. B. se compune din: burtă, margine sau sfer, fund, gardină, vrană. Partea cea mai rezistentă a butoiului este marginea; v. butoi pe butoi și burtă pe margine; v. *fig.* butoi. Pe vremea marinei cu vele se foloseau și butoaie tronconice pentru rom sau carne.

**BUTOI DE GALERĂ** *inv., sin.* butoiaș de barcă.

**BUTOI PE BUTOI MC** Mod de stivuire a butoaielor care se sprijină reciproc pe burtă (*mai rar folosit decât burtă pe margine*).

**BUTOIAȘ DE BARCĂ** Butoi mic, de regulă de formă ovală, în care se păstrează apa pentru bărcile de salvare. Este fixat pe fundul bărcii pe un cavalet și amarat cu o saulă.



Butoiaș de barcă:

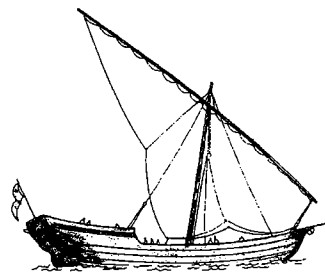
**BUTOIAȘ DE FITIL** v. fitil.

**BUTRĂ** Velier arab cu vele cu antenă.

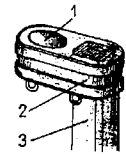
**BUTT MC** Butoi cu capacitatea

de 327 l. Într-o stivă pot fi stivuite trei panioluri de B.

**BUTUC** Piesă din lemn sau metal, care reunește coloana cu arborele gabier sau arborele gabier cu



Butră



Butuc:

1 – gaura arborelui gabier; 2 – butuc de lemn; 3 – coloană.

arboretul. **B. spaniol** B. improvizat prin legarea cu un lanț a celor două părți ale arborelui pe care acesta le leagă în mod normal.

**BUYS-BALLOT, legea lui** ~ Lege care determină poziția centrului unei depresiuni. Stând cu spatele la vânt (cu vânt din pupa), centrul depresiunii se află în emisfera nordică, la circa două carturi înaintea traversului babord, iar în emisfera sudică, la circa două carturi înaintea traversului tribord.

**BUZĂ** **1.** v. macara. **2.** v. nară. **3.** fl. Partea din prova a unei plute. **4.** v. etambreu.

**BUZUNAR** Locaș de dimensiuni reduse, format prin dublarea marginii de cădere a veleii, în care se introduce o întăritură, denumită balenă. Se practică la velele aurice de barcă sau iaht; v. *fig.* balenă.

**BUZUNAR DE APĂ** v. plută de salvare.

**BYRD, Richard Evelyn** (1888–1957) Amiral. Explorator polar american. A condus patru expediții în Antarctica. În prima expediție din 1928–1930 (aviațică) a organizat pe două nave cu 4 avioane la bord stațiunea de cercetări **Little America** (1929) lângă marginea de est a Barierei de gheață a lui Ross (Golful Balenelor), unde a descoperit la E și SE de Ins. Roosevelt o regiune muntoasă (alt. 306 m) – Țara Marie Byrd. La 28–29 nov. 1929 a efectuat primul zbor încununat cu succes de la baza Little America la Polul Sud (1300 km). A fost primul care a folosit aviația într-o zonă polară (pentru recunoaștere și fotografiere aeriană).

# C

**C 1.** Pavilion din Codul internațional de semnale cu semnificația „Da” (afirmativ). **2.** Coeficient aproximativ al deviației compasului magnetic. **3.** Coeficient al deviației radiogoniometrului.

„**C**” Canonieră/dragor. Prima denumire românească dată uneia din cele patru canoniere/dragoare (v. „A”, „B”, „D”) construită în 1916–1917 la Șantierul Naval „Lorient” și cumpărată de România în 1920, înainte de a fi botezată oficial „Locotenent-comandor Eugen Stîhi”; modernizată în 1940–1942. Preluată de flota sovietică în 1944 și restituită României în 1945. Botezată DB-2, apoi N.H-112.

**CABALLITO** Mijloc de navigație folosit de indienii din Peru, constând dintr-un fel de plută confecționată din trestie împletită artistic cu sfoară, pe care se stă călare, cu picioarele în apă. Ca mijloc de propulsie se folosește o ramă simplă și lungă de bambus.

**CABESTAN** Mecanism de punte ce servește la virarea lanțului ancorei sau la manevrarea parâmelor. Poate fi acționat electric, cu aburi sau manual; se compune dintr-un ax vertical având la partea superioară o pălărie cu ferestruici în care intră niște bare, denumite manele, cu ajutorul cărora C. se virează manual. Pentru a nu ieși din ferestruici, la capătul opus C., manelele sunt

clopotului există un cerc metalic cu dinți oblici denumit coroață; în acest cerc intră niște degete (came), denumite castanete, ce nu permit mișcarea decât în sensul poziției în care sunt așezate. C. navelor moderne au sub clopot un barbotin cu locașuri în care intră zalele lanțului ancorei. Barbotinul poate fi solidar cu axul care este acționat de un motor sau de mașină cu ajutorul unui volan, denumit stea de cuplare. Pentru filarea lanțului, barbotinul este decuplat de pe ax. Unele nave moderne au C. numai pentru lanț (fără clopot) și C. pentru parâme; dacă se îndepărtează tacheții care acoperă barbotinul, acestea pot servi și la manevra manuală a ancorei.

**CABINĂ** Încăpere de locuit sau destinată executării unor activități la bordul navelor. Pe comanda navei se amenajează o **C. de mare** folosită de comandantul navei în timpul navigației. C.d.M. este legată de comandă prin diferite mijloace de comunicație (telefon, sonerie, computer, portavoce). Pe tavanul cușetei este montat un compas. Navele comerciale sunt prevăzute și cu o **C. de pilot**.

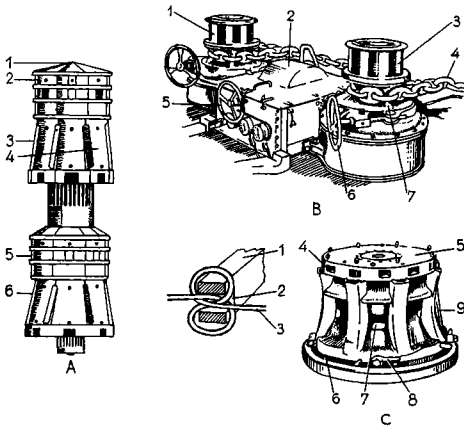
**CABINDA** Oraș inclus ad-tiv în Angola; port la Oc. Atlantic. Cca 50 mii loc. Trafic anual de mărfuri 8 mil. t. Export: lemn (esențe prețioase), petrol, fildeș, ceară, cacao.

**CABLIER** Navă destinată tragerii, ridicării și reparației cablurilor submarine de comunicație. Are în cală tamburi pe care sunt înfășurate câteva mii de km de cablu și mașini de cablat cu sisteme de acționare: în pupa pentru punerea cablului pe fundul mării (oceanului) și în prova pentru ridicarea de pe fund. Depl. 7–20 mii t; poate pune cablul la diferite adâncimi cu o vit. de 6–8 Nd.

**CABLOGRAMĂ** Telegramă transmisă prin cablu submarin.

**CABLU 1.** Unitate de măsură a distanțelor, egală cu o zecime de milă marină (185,2 m). **2.** Parâmă de ancoră. Până la începutul sec. XIX ancorele nu aveau lanțuri, ci C. de câneapă. În prezent, numai bărcile mai au C. de câneapă, în timp ce navele mari sunt prevăzute cu C. de sârmă pentru ancorage și, eventual, pentru ancora de curent.

**CABLU DIRECTOR** Cablu electric – așezat pe fundul mării – prin care trece un curent alternativ al cărui câmp electromagnetic este detectat de receptoarele montate în fiecare bord al navei. Intensitatea zgomotelor din căștile celor două receptoare nu este egală decât în momentul în care nava se află deasupra cablului. C. D. este folosit pentru marcarea paselor prin barajele de



**Cabestane:**

A – din secolul XVII: 1 – pălărie; 2 – ferestruică; 3 – cabestan pe coverță; 4 – clopot; 5 – cabestan sub coverță; 6 – tacket. B – pentru lanț și parâme: 1 – clopot; 2 – mașina cabestanului; 3 – tacket; 4 – lanțul ancorei; 5 – stea de comandă a mașinii cabestanului; 6 – steaua frânei; 7 – barbotin. C – pentru parâme: 1 – manelă; 2 – creștătură; 3 – cingătoare; 4 – ferestruică; 5 – pălărie; 6 – coroață; 7 – barbotin; 8 – castanetă; 9 – tacket mobil.

prevăzute cu creștături prin care se trece o cingătoare. Sub pălărie se află clopotul pe care se garnisește parâmele de manevră sau cablul ancorei. La baza

mine, locuri periculoase pentru navigație; *sin.* cablu-pilot.

**CABLU-LANȚ** *inv.* lanț de ancoră.

**CABLU-PILOT** *sin.* cablu director.

**CABLU SUBFLUVIAL** Cablu electric izolat și acoperit cu o manta de plumb, care servește la realizarea legăturii telefonice și telegrafice între maluri, fiind instalat pe fundul fluviilor.

**CABLU SUBMARIN** Cablu electric cu un mare număr de conductori izolați între ei și acoperiți cu o manta de plumb și cu o armătură metalică, servind la realizarea legăturii telefonice și telegrafice prin cablu instalat pe fundul mării sau oceanelor.

**CABOT, John** (Caboto Giovanni) (1450–1498) **1.** Navigator englez de origine italiană. În 1496 a primit de la regele Angliei Henric al VII-lea o patentă (scrisoare de marcă) cu dreptul de a naviga împreună cu fiii săi sub pavilion englez pentru a descoperi „pământurile rămase necunoscute”. În mai 1497 a plecat din Bristol (în acea vreme principalul port maritim din V Angliei) spre V cu o singură navă și 18 oameni echipaj, iar după o lună și jumătate a atins pentru prima dată Ins. Newfoundland (Terra Nova). În august s-a înapoiat la Bristol. **2.** C. Sebastian (1477–1557), navigator englez, fiul lui John Cabot. A locuit în Anglia și Spania. În 1498 s-a organizat la Bristol o a doua expediție spre „Katai” (China) echipată cu cinci corăbii. În fruntea expediției a fost numit John Cabot. Se presupune că el a murit pe drum și comanda a fost preluată de fiul său Sebastian C. El a ajuns la continentul Nord American unde a dat peste indieni. Din lipsă de provizii Sebastian C. s-a întors în același an în Anglia. În aprilie 1526 S. C., care era atunci în slujba Spaniei, a plecat într-o nouă expediție cu 4 nave având misiunea să treacă prin Str. Magellan și să ajungă la Ins. Moluca, dar el s-a oprit să exploreze regiunea Rio de la Plata, pătrunzând cu două nave mai mici în amonte pe Fl. Paraña ajungând la R. Paraguay. S-a înapoiat în 1530. În 1550 a organizat în Anglia o societate pentru explorarea „pământurilor necunoscute”.

**CABOT** Strâmtoare care face legătura între G. Sf. Laurențiu (estul Canadei) și Oc. Atlantic. Se află între SV Ins. Terra Nova și N Ins. Cape Breton. Lățime 97–105 Mm, ad. medie 477 m. În timpul iernii este blocată de ghețuri. Poartă numele navigatorului italian John Cabot (Giovanni Caboto) care a explorat această regiune la sfârșitul sec. al XV-lea.

**CABOTAJ** MC Transport maritim de mărfuri și pasageri care se execută de-a lungul coastelor până la o distanță maximă de 100 Mm spre larg. Distingem: **C. mare**, când transporturile se efectuează între porturi situate în mări diferite; **C. mic**, când transporturile se efectuează între porturile aceleiași mări; **C. internațional**, când transporturile au loc între porturile unor state diferite.

**CABOTIER** MC Navă de tonaj mic folosită pentru cabotaj.

**CABRAL, Pedro Alvarez** (cca 1467–1520) Navigator portughez. În 1500–1501 s-a aflat în fruntea escadrei

echipată din ordinul regelui Portugaliei Manuel I pentru o expediție în India. În Oc. Atlantic, navele escadrei au fost deviate de curentul Ecuatorial de Sud către V atingând țămurile ținutului necunoscut în acea vreme al Americii de Sud, denumit mai târziu Brazilia. În drum spre Capul Bunei Speranțe, în timpul unei furtuni puternice, o parte din nave s-au scufundat, printre care și nava comandată de Bartolomeu Diaz. Trecând prin Str. Mozambic, Pedro C. a ajuns în India de unde s-a întors pe la jumătatea anului 1501 la Lisabona cu navele încărcate cu mirodenii (5 nave din cele 13 plecate în expediție).

**CA'DA MOSTO** (1432–cca 1488), navigator, explorator și negustor venețian în serviciul Portugaliei. A înființat o companie pentru comerțul african, îndeosebi cel cu sclavi. În 1455 a navigat în lungul coastei de V a Africii până la gurile Fl. Gambia. În 1456 a organizat o nouă expediție. Fiind deviat din drum de furtuni puternice în largul Oc. Atlantic, a descoperit Ins. Capului Verde. A finit un jurnal amănunțit al expedițiilor întreprinse, deosebit de important pentru cunoașterea coastei Africii Occidentale, care a fost publicat în 1507 la Veneția.

**CADENA SARTULUI** *sin.* lanț de sart; vine de la it. cadena; v. fier de sart

**CADENȚĂ DE LANSARE** *mil.* Intervalul de timp, măsurat în secunde, între lansarea a două grenade antisubmarine (salve de grenade) succesive, lansarea a două mine etc.

**CADIZ** Golf în SV Pen. Iberice cu deschidere largă la Oc. Atlantic între C. Trafalgar și C. Santa Maria. Ad. 100 m.

**CADIZ 1.** Oraș-port în S Spaniei (Andaluzia) pe țărmul G cu același nume. Cca 150 mii loc. Lung. frontului de cheuri: 7 km, cu adâncimi de 4–16 m. A fost modernizat după al doilea RM servind și ca punct de bazare a flotei militare spaniole. Șantierele navale dispun de docuri plutitoare și uscate; asigură reparația navelor militare, incl. PA. Maree regulată semidiurnă cu ampl. de 3 m. *ist.* Întemeiat de fenicieni (1100 î.Hr.). A fost stăpânit succesiv de cartaginezi, romani, vizigoți, arabi. În 1262, cucerit de regatul Castiliei. În sec. XVII–XVIII, principala bază a navigației transatlantice. **2.** Golf larg la Oc. Atlantic, în SV Pen. Iberice, între C. Trafalgar și C. Santa Maria. Ad. max. 100 m. Maree ampl. 3 m.

**CADRAN** A patra parte dintr-un cerc. **C. periculos;** v. ciclon.

**CADRANT** *sin.* sector-cârmă.

**CADRANTAL** *inv.* Sistem de indicare a drumurilor și relevmentelor pornind de la Nord și Sud spre Est și Vest câte 90°. Astfel, drumul de 15° se exprimă prin N 15° E, iar drumul de 345°, prin N 15° V. În prezent s-a renunțat la acest sistem, adoptându-se sistemul circular, de la 0° la 360°.

**CADRU 1.** Ramă din lemn pentru întărirea unui paiet de gaură de apă. **2.** Ramă de gură de magazie. **3.** Suport al clopotului navei.

**CADRUL HĂRȚII** Linia chenarului interior ce limitează conținutul hărții. La hărțile marine cadrul este format din trei linii, iar cele două spații interioare sunt împărțite în grade, minute și fracțiuni de minut, în funcție de scară.



**CAFA** Colonie genoveză la M. Neagră pe țărmul Pen. Crimeea (sec. XII–XV). A avut strânse legături comerciale cu Moldova și a fost sprijinită de flota lui Ștefan cel Mare în luptele împotriva otomanilor; v. Feodosia.

**CAGLIARI** Port situat în Italia insulară (Sardinia) în golful cu același nume. Adâncimea la intrarea în avanport 9 m. Lungimea frontului de cheuri 5,9 km. Adâncimea 10 m. Traficul anual de mărfuri: 27 mil. t. În zona portului se află depozite de combustibil cu o capacitate totală de 2 mil. t. BMM C. asigură aprovizionarea cu combustibil a navelor militare NATO. Capacitate redusă de reparație a navelor.

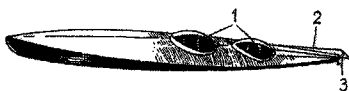
**CAIAC 1.** Ambarcațiune ușoară și rapidă având corpul îngust și lung, folosită de eschimoși și aleuți (în limba lor caiac sau umiac) pentru pescuit și vânătoare. Este confecționată din piei de focă ce acoperă osatura de lemn. Puntea are 1–2 deschizături rotunde prin care oamenii intră în interior stând cu picioarele spre prova și bustul în afară. Pe marginea deschiderii sunt prinse niște manșete impermeabile făcute din intestin de focă ce asigură etanșeitatea ambarcațiunii. Propulsia se face cu ajutorul padelelor manevrate de echipaj sau, pe vreme favorabilă, cu ajutorul unei vele pătrate ridicată



Caiac de eschimos:

1 – osatură; 2 – bordaj de piele.

pe un catarg. Fiind ușoară, poate fi ridicată și transportată pe gheață. *Sin.* Baidarcă (din rus Baidarka).

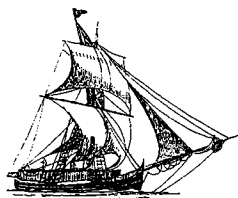


Caiac de sport:

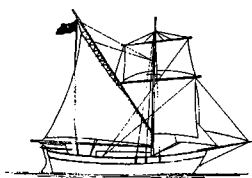
1 – scaune; 2 – troiță; 3 – cârmă.

2. *spt.* Ambarcațiune sportivă cu punte acoperită prevăzută cu 1–2 deschizături pentru vâslași. Se compune dintr-o carcasă de lemn de frasin învelită cu placaj, pânză specială sau materiale nou apărute. Poate fi demontabilă pentru a fi transportată mai ușor. Pentru propulsie se folosesc padelele sau 1–2 vele. (v. umiac).

**CAIC** (a nu se confunda cu **caiac**) 1. Vechi termen turcesc având sensul generic de „barcă”, „luntre”. 2. *ist.* Ambarcațiune de la bordul unei galere. 3. Navă de cabotaj cu greement variabil, folosită în Levant și în M. Neagră.



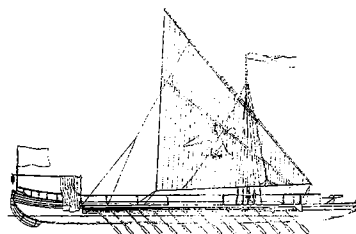
Caic cu gabier și velă mare latină



Caic turcesc

**CAIC DOMNESC** *ist.* Navă de război (sec. XVII–XVIII) construită din lemn, prevăzută cu două catarge cu vele și armată cu un tun; astfel de nave erau folosite în

Țările Române pentru paza pe Dunăre; *sin.* Caic brâncovenesc.



Caic Brâncovenesc  
(După Cristian Crăciunoiu)

**CAIET DE ORDINE DE NOAPTE** Caiet în care se consemnează ordinele comandantului navei privind drumurile și vitezele de urmat în cursul nopții și, eventual, activitățile ofițerului de cart în anumite împrejurări.

**CAIET DE PREGĂTIRE A DRUMULUI** Caiet în care ofițerul cu navigația înscrie rezultatele studierii drumului de urmat, adică ora plecării, orele la care trebuie să apară anumite faruri, reperate de navigație, ora sosirii etc.

**CAIET DE SONDE** Document de evidență în care se înscriu zilnic sondajele efectuate în tancuri sau santine pentru a determina fluctuațiile nivelului lichidului din interior.

**CALĂ** v. etambreu.

**CALAFAGIU** *sin.* călăfătuitor.

**CALAFAT 1.** Stupă îmbibată în catran, care se folosește pentru etanșarea harmuzului punții și bordajului la navele și ambarcațiunile din lemn, precum și pentru călăfătuirea punților din lemn ale navelor metalice. 2. *inv.* călăfătuitor.

**CALAFAT** Port fluvial românesc situat pe malul stâng al Dunării la km 795. Cca 20 mii loc. Construcția portului modern a început în 1883, iar în 1900 a fost legat cu interiorul țării prin CF. Lung. cheurilor operaționale ale portului comercial 350 m. Supr. platformei portului 11 mii m<sup>2</sup>. Are dane de pasageri, mărfuri și face legătura cu S Dunării prin portul bulgăresc Vidin cu un bac de traversare și un feribot pentru transbordarea vagoanelor de CF. Capacitatea de trafic 270 mii t/an. *ist.* Cunoscut în sec. XII–XIII ca centru comercial și de construcții navale, legat de prezența genovezilor la Dunăre. Portul și orașul decad în timpul stăpânirii otomane, devenind teatru de luptă pe timpul războaielor ruso-otomane (sec. XVII–XIX). În timpul Războiului de Independență (1877–1878), C. a fost folosit de armata română ca important punct strategic de apărare, fiind fortificat și dotat cu 8 „baterii de coastă” armate de marinari și comandate de maiorul de marină Nicolae Dumitrescu Maican. La C. s-a tras prima lovitură de tun românesc în Războiul de Independență (26 apr. 1877), ca răspuns la agresiunea otomană. După al doilea RM, odată cu dezvoltarea industrială a orașului, activitatea portului a crescut și s-a diversificat privind în special traficul transfrontalier.

**CALAFATARE** *inv., sin.* călăfătuire, calfatare.

**CALAFATISI** *înv., sin.* a călăfății (*se mai întrebuița în timpul Războiului de Independență*).

**CALAIS** Oraș-port în NV Franței (Picardia), situat pe țărmul de S al Str. Pas de Calais prin care se asigură cu feribotul traficul de călători între Franța și Anglia. Important port comercial și de pescuit. Șantiere de construcții și reparații nave, ind. metalurgică, electrotehnică, de prelucrare a peștelui, meșteșugărească (vestitele dantelării și broderii). *ist.* A fost ultimul punct de rezistență a forțelor hitleriste pe teritoriul Franței (1945) care au provocat mari distrugerii orașului.

**CALAIS** Strâmtoare v. Pas de Calais

**CALAJ** *sin. (ra)* pescaj.

**CALANCĂ** Adâncitură a malului, mai mare decât un sân sau o crigă, dar mai mică decât un golf.

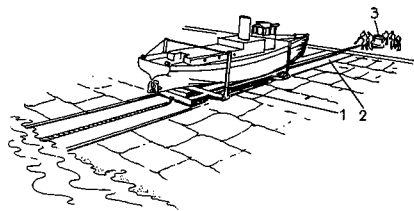
**CALAT** *arg.* 1. Înzestrat cu tot ce trebuie. 2. Pricепut într-un anumit domeniu. (*a nu se confunda cu „pe cală”*).

**CALĂ 1.** Construcție prevăzută cu o platformă (plan înclinat) pentru ridicarea navelor în vederea construcției, reparației, întreținerii carenei ș.a. și lansarea lor la apă. C. sunt dotate cu mașini de ridicat, cărucioare, sănii de lansare etc. 2. Spațiu sub puntea unei nave cu vele, în care se încarcă marfă. 3. Spațiul dintre ultima punte și fundul navei, unde se află, de regulă, magaziaile cu materiale ale bordului. 4. *sin. (impropriu)* hambar. 5. *ist.* Pedepsă ce se aplica pe vremea marinei cu vele și care consta din ridicarea celui pedepsit în arboradă cu ajutorul unei parâme ce era apoi filată brusc, omul căzând în mare. *◇ arg.* „Pe C.” Lipsit de posibilități, de mijloace, de bani, bolnav, „Pe fundul C.” La limita resurselor.

**CALĂ DE CARENAJ** *sin.* cală de halaj.

**CALĂ DE CONSTRUCȚIE** Plan înclinat, amenajat la malul unui fluviu sau într-un port, pe care se construiesc navele. *◇ „Pe C.d.C.” (despre navă).* În construcție sau în reparații. „A pune pe cală” (*despre navă*) A începe construcția unei nave.

**CALĂ DE HALAJ** Plan înclinat, constituit din câteva șine, pe care se pot ridica navele mici pentru efectuarea reparațiilor și întreținerea carenei; *sin.* cală de carenaj.



Cală de halaj:

1 - leagăn; 2 - filă; 3 - cabestan.

**CALĂ SEACĂ** *înv.* Doc uscat.

**CALCAN, Nicolae** (1924–2002) Maistru militar principal. Multiplu campion național de yachting, laureat la numeroase competiții internaționale. Primul

constănțean care a primit titlul de „Maistru emerit al sportului”. Antrenor al lotului național de yachting (1970–1980), antrenor emerit (1991), vicepreședinte al Federației Române de Yachting (F.R.Y.).

**CALCULATORUL OPTIC WEG** Instrument construit pe principiul coordonatorului astronomic, cu ajutorul căruia se determină înălțimea și azimutul, cunoscându-se declinația și unghiul la pol al astrului respectiv și latitudinea estimată.

**CALCUTTA** Oraș-port în E Indiei situat pe R. Hugli la 140 km de G. Bengal. Centru ad-tiv al statului Bengalul de V; 5,1 mil. loc. Accesul în port se face printr-un canal maritim care trebuie dragat sistematic din cauza aluviunilor aduse de Fl. Gange și Brahmaputra. Portul dispune de patru bazine de maree. Lungimea frontului de cheuri 11 km cu adâncimi de 9,1 m. Dispune de 10 docuri uscate, cale de construcție, care asigură reparația navelor civile de mare tonaj și a navelor militare până la 7Cr. inclusiv. Important centru al industriei uște, construcției de mașini, produselor chimice. Traficul anual de mărfuri 15 mil. t. Aeroport internațional „Dum Dum”. Întemeiat la sfârșitul sec. XVII, portul a cunoscut în sec. XIX o rapidă dezvoltare.

**CALDARINĂ** Căldare auxiliară care produce vapori de apă sau apă caldă pentru încălzirea compartimentelor navei, pentru punerea în mișcare a vinciurilor, cabestanelor etc.

**CALDERETA MN** Vânt cald care bate dinspre munți pe coasta de nord a Venezuelei.

**CALE** Spațiu cuprins între două curbe de poziție ale unui sistem de navigație hiperbolic, de ex: Decca, Loran, Omega etc.

**CALE DE LANSARE** v. lansare.

**CALEA VÂNTULUI** Distanța pe care un anumit vânt bate continuu în aceeași direcție. De C.V. depinde înălțimea valurilor.

„CALENDARUL MARINEI” Publicație editată de SMR. Apariție anuală în perioada 1909–1915. Volumele cuprindeau informații necesare, abordând cele mai variate domenii: astronomie nautică, cosmografie, regulamente de navigație, liste cu bastimentele marinei de război și marinei comerciale, personalul navigant din marina civilă pentru anul în curs, informații privind flotele străine, tarife maritime, telegrafice, poștale etc.

**CALIBRARE 1.** Determinarea deviațiilor radiogoniometrului. 2. Determinarea erorilor mijloacelor electrice de navigație.

**CALIBRU 1. mil.** Diametrul interior între două ghinturi ale țevii unei guri de foc, diametrul torpilei etc. 2. Grosimea unei zale de lanț, unui cârlig, unui ochi etc. 3. *ist.* Scândură cu găuri corespunzătoare diferitelor calibre ale ghiulelelor. Se folosea la verificarea diametrului ghiulelelor.

**CALIFORNIAN, curentul** ~ Ramificație a curentului rece Nord. Pacific, care se deplasează de la N la S de-a lungul țărmului Americii de N în apropierea Pen. Californiei, cuprinzând o fâșie lată de cca 150 km. Direcția curentului se schimbă în funcție de sezon: iarna (nov.–feb.) în direcția NV, restul anului SE. Vit. 0,5 Nd, iar în str. poate crește până la 2 Nd. Temp. stratului

de apă de la supr. oscilează între 9° C în N în lunile reci și cca 26° C la S în lunile calde. În adâncime temp. scade. Salinitatea 32,5-34 ‰.

**CALIFORNIEI, golful 1.** – Golf în E Oc. Pacific între Pen. Californiei și coasta mexicană. Supr. 180 mii km<sup>2</sup>. Ad. medie 750 m; max 3292 m. Are o lungime de 1200 km și o lățime medie de 150 km. Temp. apei la supr. +16–19° C iarna și + 29–30° C vara. Marea cu ampl. 1 m în partea de S și cca 7–10 m la N. Principalele porturi: La Paz, Guyamos, Mazatlan (Mexic) **2.** Pen în V Americii (California de Jos). Aparține Mexicului. Izolată de Mexic în cea mai mare parte de apele G. cu același nume al Oc. Pacific. Lung de 1200 km și lat de 50–250 km. Supr. cca 144 mii km<sup>2</sup>. Țărmuri abrupte îndeosebi în partea de E; în partea de S se află numeroase insule și băi unde se pot adăposti navele; lanț muntos de-a lungul țărmului de E (alt. 500–1500 m). Climă tropicală uscată; vegetație deșertică: cactuși, agave etc. Port pr.: Tijuana.

**CALIORNĂ** Palanc cu cel puțin o macara triplă ce se utilizează pentru ridicarea greutăților mari.

**CALITĂȚI MANEVRIERE** Calitățile unei nave de a întoarce ușor, cu un diametru tactic mic, de a putea fi oprită pe o distanță mică.

**CALITĂȚI MARINE** Calitățile unei nave de a ține bine marea, de a nu ambarca prea multă apă pe mare rea, de a păstra viteza pe mare rea.

**CALITĂȚI NAUTICE** Totalitatea însușirilor care caracterizează capacitatea navei de a naviga în siguranță și a-și îndeplini misiunile în orice condiții ale vremii în zona de navigație, determinate de clasa căreia aparține. Aceste însușiri sunt: flotabilitatea, stabilitatea, insubmersibilitatea, manevrabilitatea, capacitatea de deplasare, capacitatea menținerii amplitudinilor mici la bandare (balans). Toate aceste însușiri se realizează prin construcție și se mențin pe timpul exploatații prin grija și competența comandantului și ale echipajului.

**CALLAO** Principalul port peruan la g. cu același nume din Oc. Pacific. Cca 170 mii loc. Acvatoriul portului, protejat de două moluri de larg (de N și S), este considerat unul din cele mai bine amenajate din America de Sud. Ad. pe pasa de aterizare 11,4 m. Lungimea frontului de cheuri 5,5 km, cu adâncimea de 11 m. Portul se află la o distanță de 12 km de capitala țării Lima. Dispune de terminale pentru produse petroliere, flotă de pescuit. Peste jumătate din exportul țării trece prin portul C.

**CALLATIS ist.** Oraș antic întemeiat în sec. VI î.Hr. pe coasta de V a M. Negre de coloniștii greci din Heraclea Pontica. După o perioadă de înflorire sub dominația romană în Dobrogea, în sec. VII d.Hr. orașul dispăre sub loviturile popoarelor migratoare. Azi port și BMM Mangalia, jud. Constanța.

**CALM** Vânt de forță zero pe scara Beaufort.

**CALM ECUATORIAL MN** Calmul dintre zonele cuprinse între paralelele 30–35° N și 30–35°S, adică dintre alizeele de Nord-Est și Sud-Est în care vânturile nu sunt decât brize ușoare, variabile ca direcție. Pe vremea navigației cu vele trecerea prin această zonă era foarte dificilă.

**CALM PLAT MN** Starea de agitație zero a apei pe scara mării.

**CALMAREA VALURILOR CU ULEI** Operațiune de acoperire a suprafeței mării cu o peliculă extrem de subțire de ulei (filarea uleiului) care împiedică formarea berbecilor; în acest fel este posibil să se țină marea mai ușor. Uleiul se filează din saci de filare dispuși în funcție de situația navei, precum și prin gurile de scurgere ale instalațiilor de igienă.

**„CALYPSO”** Navă de cercetări oceanografice aparținând cunoscutului explorator comandant J. Y. Cousteau. Provenită dintr-un dragor britanic construit în 1942, nava are corp dublu din lemn, fiind echipată cu două motoare care îi permit să atingă viteza de 10 Nd; pescajul redus face posibilă navigația în ape mici și printre recifele de corali. La prova, sub apă, are o cameră de observație submarină. Nava este dotată cu o batisferă, minisubmarin tip „farfurie scufundătoare” și un elicopter. A vizitat portul Constanța în 1977.

**CAMANĂ pesc.** Lanțană fixată la partea inferioară a năvodului, de care se prind greutateți de plumb sau de lut ars pentru a-l menține în poziție verticală.

**CAMAROT MC** Ospătar, camerist la bord. (*engl.* Steward)

**CAMBUZĂ** Magazie de provizii la bord.

**CAMBUZIER** Marinar care are în primire cambuza.

**CAMERĂ** Denumire dată anumitor încăperi sau spații de la bordul navelor sau ambarcațiunilor. **C. bărcii** Spațiul cuprins între ultimul banc din pupa și spatele bărcii (v. *fig.* barcă) în care stau pasagerii. **C. căldări** Compartimentul în care se află căldările; numărul lor variază în funcție de mărimea navei. **C. de decompresie** Recipient cilindric ce poate fi pus sub presiune, servind la tratarea scafandrilor care, din cauza ridicării rapide la suprafață, contractează boala scafandrilor. Bolnavul este supus unei presiuni egale cu cea corespunzătoare adâncimii de la care a fost scos; apoi presiunea se reduce treptat, după anumite etape, până la valoarea presiunii atmosferice. **C. de navigație sin. (rar)** C. hărților. **C. hărților** Încăpere din comandă în care se află masa cu hărți, instrumente nautice sau repetitoarele acestora, documente nautice etc. și în care ofițerul cu navigația ține estima și face calcule nautice. **C. mare ist.** Încăpere sub duneță pe vechile nave cu vele, unde amiralul sau comandantul navei aduna ofițerii pentru a le comunica ordine. **C. mașini** Compartimentul în care sunt instalate mașinile. **C. prova** Spațiul dintre primul banc din prova și etravă, la ambarcațiuni; v. *fig.* barcă; v. și compartiment.

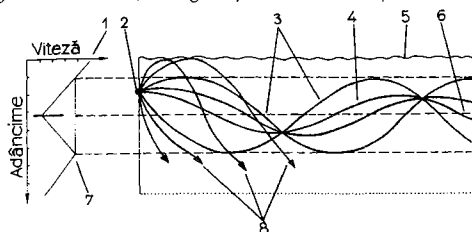
**„CAMPERDOWN”** v. Victoria (2).

**CAMUFLAJ mil. 1.** Mascarea navelor prin piturare pentru a le face mai puțin vizibile sau a nu permite adversarului să determine cu ușurință drumul și viteza. **2.** Idem, prin acoperire cu ramuri de copaci, plase de C. (mai ales pe Dunăre).

**ÇANAKKALE** Oraș-port în Turcia pe coasta Str. Dardanele; cca 25 mii loc. Centru meșteșugăresc: olărit, prod. de covoare ș.a. Șantiere de construcții și reparații navale.

**CANAL** Albie creată artificial prin săpare în sol, amenajarea unui curs de apă sau prin construcții hidrotehnice, având ca scop folosirea pentru navigație, transport de mărfuri și pasageri, amenajări industriale, irigații etc. C. leagă între ele mări și oceane separate, râuri, lacuri și au o deosebită însemnătate în domeniile economic și militar, scurtând rutele de trafic intern și internațional și manevra forțelor navale de pe un teatru de operațiuni pe altul. Deplasarea navelor printr-un C. se poate executa normal sau prin ecluzare când intervin diferențe de nivel. C. pot fi naționale, când se află pe teritoriul unui stat sub jurisdicția acestuia, sau internaționale când, deși se află pe teritoriul unui stat sau mai multor state, constituie o arteră importantă în sistemul mondial al căilor de comunicație pe apă și au un sistem juridic care asigură libertatea de navigație și pentru statele neriverane, precum și regulamente proprii de exploatare. **2.** Fâșie îngustă de apă într-un câmp de ghețuri (*a nu se confunda cu șenalul*) v. Anexa: Principalele canale de pe glob.

**CANAL ACUSTIC SUBMARIN** *hd.* Strat de apă aflat la o anumită adâncime, în care, datorită unor condiții de temperatură și presiune, undele sonore, reflectate în repetate rânduri în sus și în jos cu pierderi minime de energie, se propagă de-a lungul axului canalului la distanțe foarte mari. Astfel, explozia unei grenade cu greutatea de 0,25 kg a putut fi interceptată în Oc.



Canal acustic submarin:

1 - gradient termic negativ; 2 - sursă sonoră; 3 - unde limită; 4 - traiectoria sunetului; 5 - suprafața apei; 6 - axa canalului; 7 - gradient termic pozitiv; 8 - unde care scapă în afara canalului.

Atlantic, în condiții favorabile, la o distanță de circa 800 Mm. C.A.S. se află la adâncimi care variază între 50 și 1 200 m sau chiar la adâncimi mai mari. Fenomenul oferă mari posibilități pentru detectarea submarinelor la distanțe mari, precum și pentru determinarea poziției navei cu ajutorul sistemului radiotehnic de navigație Sofar; *sin.* canal sonor, strat de difuziune adâncă.

**CANAL CONTINENTAL** (canal interior) *nav.* C. care completează sau leagă între ele rețelele navigabile din interiorul continentului (uscatului) sau o arteră navigabilă internă cu un port maritim. Rețele de C.C. se construiesc de regulă de-a lungul unor axe de transport motivate economic, având la bază cursurile de apă existente în zona respectivă.

**CANAL VENEȚIAN** Tunel de ventilație amenajat provizoriu din dulapi și ghile în magaziiile navelor pentru a împiedica deteriorarea mărfurilor din cauza umezelii. Se amenajează îndeosebi pe timpul trans-

portului pe distanțe mari al sacilor cu orez, cafea, cacaoa etc.; *sin.* canal de ventilație, ventilație pentru orez.

**CANALUL CHILIA** Proiect de canal de navigație de mare adâncime Dunăre - Marea Neagră; v. Băstroe.

**CANALUL DUNĂRE - MAREA NEAGRĂ** v. DUNĂRE - MAREA NEAGRĂ Canalul ~

**CANALUL ENGLEZ** (English Channel) Denumire dată de englezi Mării Mânecii care, ca aspect general, se aseamănă cu o strămoare separând Europa de Marea Britanie.

**CANARE, Insulele** ~ Grup de insule în Oc. Atlantic la 100-120 km de țărmul NV al Africii. Aparține Spaniei. Supr. totală 7,3 mii km<sup>2</sup>. Principalele Ins.: Gran Canaria, Tenerife, Fuerteventura. Relieful muntos (alt. max. 3718 m). Țărmuri înalte, abrupte, cu puține golfuri și plaje. Climă tropicală. Ocupă o poziție geografică avantajoasă ca punct de tranzit maritim și aerian. Principalele orașe-port: Las Palmas și Santa Cruz de Tenerife. Culturi tropicale. Turism dezvoltat. Las Palmas - BMM a forțelor navale spaniole.

**CANARIS, Constantin** (1793-1877). Erou grec din mica insulă Psara. Un căpitan legendar în folosirea navelor incendiatoare împotriva flotei otomane. Primul său succes și totodată cel mai mare a fost distrugerea navei-amiral a flotei otomane la Ins. Chios în noaptea de 6/7 iunie 1822, când au pierit atât amiralul Kara Ali, cât și 2000 dintre oamenii săi. Avansat amiral, Canaris a devenit ministru al marinei și apoi prim-ministru al Greciei.

**CANARISEALĂ** *sin.* canarisire.

**CANARISIRE** Înclinare transversală permanentă a navei datorită distribuției nesimetrice față de planul diametral a greutăților încărcate la bord sau datorită unor deficiențe de construcție în care caz nava poate căpăta un unghi de înclinare într-un bord, rămânând în echilibru în această stare. Navele cu dublu fund celular au permisiunea de a părăsi portul de încărcare cu un unghi de canarisire de maximum 8°. Unghiul de canarisire se măsoară cu inclinometrul (a nu se confunda cu banda).

**CANCELLING CLAUSE** *engl.* MC Clauză inclusă în contractul de transport maritim, potrivit căreia navlositorul poate rezilia contractul dacă nava nu sosește în termenul stabilit în portul de încărcare, indiferent de cauzele care au provocat întârzierea.

**CANDELĂ** Unitate de măsură a intensității luminoase, folosită în Cartea farurilor, egală cu 1/60 din intensitatea luminoasă, pe direcția normală, a unui cm<sup>2</sup> de corp negru (radiator integral) la temperatura de solidificare a platinei.

**CANDELIȚĂ** *sin.* nod de scaun.

„CANDIA” Galion cu trei arbori sub pavilion venețian, construit în 1530. Intră în compunerea flotei venețiene condusă de genovezul Andrea Doria și participă la numeroase confruntări cu flota Imperiului Otoman condusă de Hizir Hayreddin (Barbaros). Caracteristici: depl: 650 t; dim: 33x8,50x4 m. Armament: 32 tunuri; echipaj 120 marinari și 160 soldați.

**CANEVAS CARTOGRAFIC** Reprezentarea sistemului liniilor de coordonate pe un plan de proiecție. Repre-

zentarea este materializată prin liniile meridianelor și ale paralelelor.

**CANGE** Prăjină lungă (coadă) care are la unul din capete o armătură metalică formată dintr-un vârf cu bilă și două cârlige laterale. Uneori coada este prevăzută cu



împletituri ornamentale. C. se utilizează pentru a da afară prova la plecarea ambarcațiunii, a apăra barca sau a prinde un inel ori un alt obiect la acostare.

**CANGURULUI** (Kangaroo), **Insula** ~ Ins. din Oc. Indian în apropiere de coasta de SE a Australiei. Supr. 4351 km<sup>2</sup>. Relief deluros, alt. sub 200 m. Cca 2000 loc. Aparține Uniunii Australiene. Surse de apă sărace. Creșterea vitelor. Descoperită de navigatorul englez Finders Mathew (1801).

**CANION** Vale adâncă, îngustă, cu versanții abrupti și cu fundul îngust, de natură erozivă, de obicei ocupată în întregime de albia unui râu. Este caracteristică zonelor muntoase (ex. Marele canion Colorado din SUA).

**CANIS MAJOR** Constelație având stelele nautice Adhara și Sirius; în latină „Căinele mare”.

**CANIS MINOR** Constelație având steaua nautică Procyon; în latină „Căinele mic”.

**CANISTRELĂ** Piesă metalică în formă de inel deschis, servind la învergarea focurilor și velastraiurilor pe straiuri; *sin.* (*rar*) verigă de strai.



Canistrelă

**CANO, Sebastian** (d. 1526) Navigator spaniol care a participat la călătoria lui F. Magellan în jurul lumii și a ajuns în Europa (sept. 1522) cu ultima navă din expediție care a supraviețuit („Victoria”), fiind primul marinar din Europa care a făcut cu echipajul său (din care au rămas 18 oameni) ocolul lumii.

**CANOE** (din *sp.* „canoa”) **1.** Ambarcațiune sportivă, ușoară, 4–7 m lung. cu etravele înalte și bordurile



Canoe

bombate. Pe C. se ramează în picioare sau într-un genunchi cu fața în direcția de înaintare, cu rame scurte numite pagae. **2.** Barcă dintr-un singur trunchi de copac sau dintr-o carcasă de lemn îmbrăcată în piele folosită de indienii din Canada, America de Nord și de locuitorii din Polinesia. Nu are furcheși și este propulsată de o ramă cu o singură pană. Poate lua la bord 2–10 oameni.

**CANONIERĂ mil.** Navă de luptă destinată să acționeze în zonele costiere proprii. Are un deplasament de 700–800 t, fiind echipată cu II–V tunuri de calibru mijlociu (85–152 mm). După cel de-al doilea război mondial a început să fie scoasă din înzestrarea unităților navale, fiind înlocuită treptat cu escorteare și cu nave aparținând altor clase. **C. cuirasă mil., ist.** Navă cuirasă destinată apărării coastelor (1890–1900),

având un deplasament relativ mic (circa 2 000 t) și fiind armată cu două–trei piese de artilerie de calibru mare. **CANOPUS** Steaua nautică α Carinae (Carena), mărimea 0,9, invizibilă la nord de paralela 27° N.

**CANOTAJ** Sport la care se practică ramarea în caiace, canoe, schifuri sau bărci obișnuite.

**CANTĂ** *înv.* Recipient asemănător unei alpii, dar cu fețe plane din scândură, căptușite în interior cu tablă zincată. Servea la spălarea rufelor marinarilor.

**CANTON** Un sfert din suprafața unui pavilion definită de mediatoarele laturilor; *sin.* cartier.

**CAP (I) geogr.** Vârf proeminent al uscatului care înaintază în mare pe diferite distanțe; reprezintă un important reper geografic și de navigație. Cele mai importante C. de pe mapamond: **C. Acelor (Aguilhas)** C. în S Africii situat la 34° 52' lat. S și la 19° 59' long. E; cel mai sudic punct al continentului african aflat la 155 km SE de Capul Bunei Speranțe. **C. Bunei Speranțe.** C. în sudul Africii, situat la 34° 02' lat S și la 18° 30' long. E, denumit de Bartolomeu Diaz în 1488 C. Furtunilor (Cabo Tormentoso). **C. Celiuskin** C. în N Asiei, în Pen. Taimâr, situat la 77° 44' lat. N și la 104° 18' long. E; cel mai nordic punct continental al Asiei. **C. Comorin** C. în extremitatea de S a Pen. India, situat la 08° 04' lat. N și la 77° 35' long. E. Zonă periculoasă pentru navigație. **C. Finisterre** (capătul Pământului) C. în extremitatea de NV a Pen. Iberice (Spania) pe coasta atlantică a Galiciei, la 42° 54' lat. N și 09° 16' long. V. Considerată în vechime ca limita extremă a Pământului. **C. Horn** (*sp.* Cabo de Hornos) C. în extremitatea S a Americii de Sud, în ins. cu același nume situată la S de Ins. Țara de Foc, la 55° 59' lat. S și 67° 16' long. V. Navigație periculoasă. **C. Nord** (Nordkapp) C. în N Europei situat pe Ins. norvegiană Mageroy la 71° 10' lat. N și la 25° 47' long. E. Cel mai nordic punct al continentului european. **C. Verde** C. în Africa Occidentală situat pe coasta Senegalului la 14° 45' lat. N și la 17° 35' long. V. Cel mai vestic punct al continentului african.

**CAP (II) nav. 1.** Partea superioară a gâtului coloanei arborelui gabier sau arboretului. **2.** Vârf de catarg. **3.** Unghiul format între direcția Nord și axul longitudinal al navei la un moment dat. După Nordul de referință, C. poate fi adevărat, magnetic, compas, giro (*a nu se confunda cu drumul*). O navă este totdeauna la C., dar nu este totdeauna la drum. ◊ „Ce cap ai?” Întrebare adresată timonierului, la care acesta raportează capul pe care îl ține la compas. „A pune capul pe...” A governa nava pe un anumit obiect de la uscat. **4. sin. (impropriu)** pentru drum. **5. sin., înv.** pentru prova (*se mai întrebuința încă pe la mijlocul secolului XIX*). **6.** Partea cea mai înaintată, în sensul marșului, a unui convoi, a unei formații. **7. fl.** Extremitatea din amonte a unui ostrov, banc de nisip etc. **8. fl.** Extremitatea din amonte a unui sat, a unei păduri. **9.** Nod la extremitatea unei parâme; *sin.* capăt. **10.** Partea dinspre cârlig a unei macarale, chiar când macaraua se află la extremitatea inferioară a unui palanc. **11.** Extremitatea curbă a unei

chei sau a unei rodanțe. **12.** Extremitatea dinspre larg a unui curent de spărtură.

**CAP DE BERBEC** *inv.* Piesă din lemn de formă ovală, având pe margine un șanț în care intră zbirul și trei găuri prin care trece întinzătoarea. Servea la întinderea sartinilor; în prezent, în locul C.d.B., întâlnite doar pe veliere mici de cabotaj, se folosesc întinzătoare metalice.

**CAP DE BULGAR** Nod la capătul unei parâme; poate fi și dublu sau dublat; *v. fig.* capăt.

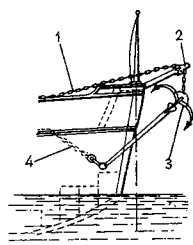
**CAP DE DANZ** Nod la capătul unei parâme; *v. capăt.*

**CAP DE LANȚ** Za groasă fără pod, la capătul din puț al lanțului de ancoră; cu ajutorul acesteia lanțul se asigură în puț.

**CAP DE MORT** Bloc de beton prevăzut cu un inel de oțel, care se folosește pe șantier la probele de tracțiune ale remorcherelor, la lansarea navelor sau la efectuarea altor lucrări grele (a nu se confunda cu mortul).

**CAP DE ȘARPE** *fl.* Bară fixată la prova navelor fluviale, având la capăt un rai pentru lanțul călăuză, cu ajutorul căreia se pune ancora la post.

**CAPAC 1. C. de damă** C. care închide o damă. **2. C. de nară** C. care acoperă nara pe punte. **3. sin.** bocaport. **4. C. Mac Gregor** C. brevetat cu acționare mecanică; *v. fig.* bocaport. **5. mil. C. cuirasat** C. la un tambuchi în puntea cuirasată, prevăzut cu o contragreutate pentru a putea fi mânuit ușor.



Cap de șarpe:

1 - lanț-călăuză (erchet);  
2 - cap de șarpe; 3 -  
ancoră cu patru brațe; 4 -  
lanț gros.

**CAPACITATE BALE/CEREALE** Volumul în m<sup>3</sup>/picioare cubice în care se pot încarca bale/cereale. C.B. este mai mică decât C.C., deoarece nu cuprinde și spațiile dintre coaste și traverse în care nu se pot încărca bale (*v. bal*).

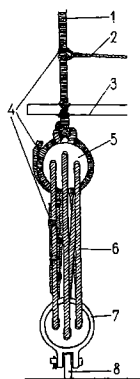
**CAPACITATE CUBICĂ MC** Volumul magaziiilor și compartimentelor navei destinate încărcării mărfurilor. Se exprimă în picioare cubice (ft) sau în metri cubi (m<sup>3</sup>), separat pentru mărfuri în vrac și separat pentru mărfuri ambalate. Pe baza C.C. și cu ajutorul indicelui de stivuire se calculează cantitatea de marfă ce se poate încărca în magaziiile navei. Capacitatea pentru mărfurile ambalate este în medie cu 10% mai mică decât aceea pentru vrac, din cauza spațiilor libere rămase între colete la stivuire și a spațiilor goale dintre bordaj și fardaj sau a celor situate între traverse etc. (a nu se confunda cu tonajul registru).

**CAPACITATEA DE ÎNCĂRCARE MC** Volumul disponibil al navei destinat încărcării mărfurilor în vrac sau în baloturi. Raportul dintre volumul navei destinat

încărcării și greutatea acesteia reprezintă coeficientul de încărcare a navei. Distingem capacitatea deadweight (sau totală) și capacitatea netă de încărcare. C.d.Î. se măsoară în tone lungi (1016,047 kg) sau în tone metrice (1000 kg) și este una din datele principale de exploatare a navei; *v. tonaj*; tonaj deadweight.

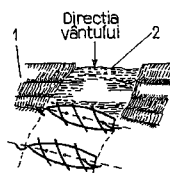
**CAPACITATE DEADWEIGHT MC** *v. Tonaj Deadweight.*

**CAPĂ 1.** Poziția cea mai favorabilă a unei nave pe mare foarte rea și vânt deosebit de puternic. O navă cu vele ține la C. primind vântul la circa șase carturi din prova; nava derivează, lăsând în urmă o zonă mai calmă, denumită siaj transversal, care o protejează împotriva berbecilor. O navă cu vele ține la C. sub trinchetin, gabieri, trinca terțarolată și randa de furtună. Acest tip de C. se numește C. **curentă** și convine aproape tuturor velierelor, fiind folosită când vântul atinge forța de tempestă. C. **ordinară** se ține sub gabieri și trinchetin, iar la velierele mari, și sub trinca terțarolată. Goelelele țin C. sub trinchetin și vela mare sau randa de furtună. C. **seacă** se ține numai sub randa de furtună, pe timp excesiv de rău. C. **moale** este C. la care nava are tendința de a abate sub vânt, iar siajul transversal trece spre pupa, protejând mai puțin nava.



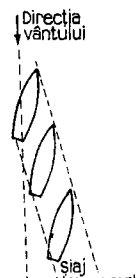
Cap de berbec:

1 - sart; 2 - grijea; 3 -  
vergea de sart; 4 -  
legătură; 5 - cap de  
berbec; 6 - întin-  
zătoare; 7 - zbir; 8 -  
ochii pe punte.



Capă (la navele cu vele):

1 - berbeci; 2 - siaj transversal.



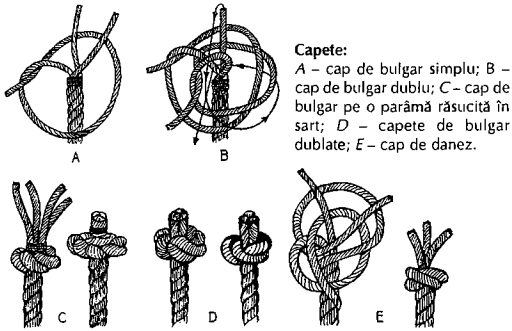
Capă (la navele cu propulsie mecanică)

C. **ardentă** C. la care nava are tendința de a veni în vânt, ceea ce face ca marea să o împingă înapoi, expunând-o la avariere și la ambarcare de apă. C. **preventivă** C. luată de o navă în așteptarea unui ciclon; *v. și dreapta, dreapta, dreapta; stânga, stânga, stânga.* O navă cu propulsie mecanică ține la C. în mașini cu prova în vânt sau, de preferință, cu vântul la 2-4 carturi din prova. Uneori se recomandă să se țină și C. cu vântul din pupa. Orice navă ține mai bine C. dacă filează ulei. ♦ „A lua C.” A manevra pentru a veni cu nava la C. „A ține la C.” A suporta timpul rău la C. **2. inv.** Primă acordată comandantului unei nave de comerț (uneori și secundului) de către încărcător pentru a avea grijă de marfă. Astăzi C. se consideră inclusă în navlu.

**CAPĂT** Nod făcut la capătul unei parâme pentru a nu permite acesteia să treacă printr-un rai sau printr-o gaură oarecare.

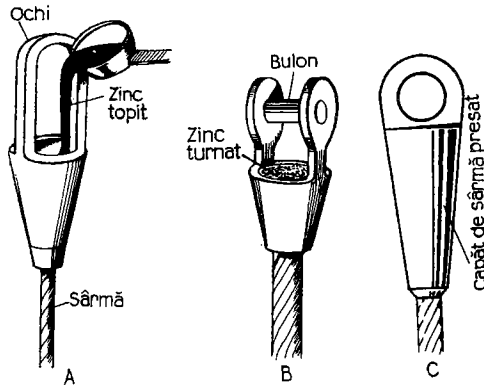
**CAPĂT DE BINTĂ 1.** Capătul din interiorul navei al cablului sau lanțului de ancoră căruia i se ia volta la binte. **2.** Capătul dinspre navă al unei parâme.

**CAPĂT DE PARĂMĂ 1.** Bucală de parămă de lungime mică. **2.** Extremitatea unei parâme.

**Capete:**

A – cap de bulgar simplu; B – cap de bulgar dublu; C – cap de bulgar pe o pară răsuțită în sart; D – capete de bulgar dublate; E – cap de danez.

**CAPĂT DE SĂRMĂ 1.** Armătură metalică ce poate fi fixată la capătul unei parâme de sârmă prin despletirea firelor în interiorul capului și turnarea de zinc topit. **C.d.S. presat** Armătură asemănătoare, dar fixată pe sârmă prin presare. **2.** Bucată scurtă de parămetalică.

**Capete de sârmă:**

A – cu ochi; B – deschis; C – presat.

**CAPĂT DE VERGĂ** v. vergă.

**CAPĂT FIX** *sin.* capăt stătător; stătător.

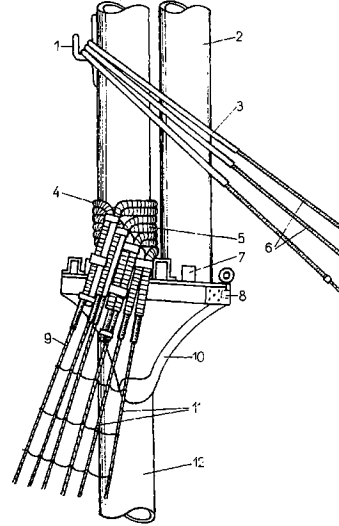
**CAPĂT STĂTĂTOR** Capătul curentului unui palanc care se matissește la cheia macaralei fixe; *sin.* stătător, capăt fix.

**CAPE TOWN** Oraș-port, cap. Rep. Africa de Sud; situat la 50 km N de C. Bunei Speranțe la Oc. Atlantic. Cca 800 mii loc. Portul este accesibil pentru toate categoriile de nave și cuprinde în afară de radă mai multe bazine de maree. Accesul la bazine este apărut de molurile de NV (1,6 km) și de NE (3 km). Lungimea frontului de cheuri este de 14 km cu adâncimi între 7 și 14 m. Șantierul navale dispun de docuri uscate și plutitoare, cale de lansare care asigură construcția și reparația navelor de mare tonaj. Traficul anual al portului se ridică la 10,3 mil. t. Se importă: produse petroliere, mașini, cherestea, îngrășăminte ș.a.; se exportă: minereuri, aramă, aur, diamante, produse animaliere, fructe etc.

**CAPELĂ** A lega o manevră fixă, trecând ochiul acesteia peste capul coloanei arborelui gabier, arboretului sau al unui școndru.

**CAPELARE** Acțiunea de instalare a greementului navei.

**CAPELATURĂ 1.** Locul de pe catarg unde se capează manevrele fixe ale arborelui, respectiv pe guler sau pe coș. După locul pe care îl are în arboradă, există: **C. zburătorului**, **C. rândunicii** etc. **2.** Porțiune dintr-o manevră fixă, care se reazemă pe guler. **3.** Ansamblul capetelor manevrelor fixe așezate pe gulerul catargului.

**Capelatură:**

1 – ureche; 2 – piciorul arborelui gabier; 3 – apărătoare de piele; 4 – ochi de capelatură; 5 – capelatură; 6 – stral; 7 – cașcaval (cheie); 8 – gabie; 9 – sart orfan; 10 – falcă; 11 – sarturi perechi; 12 – coloană.

**CAPELLA** Steaua nautică α Aurigae (Viziutul), mărimea 0,2.

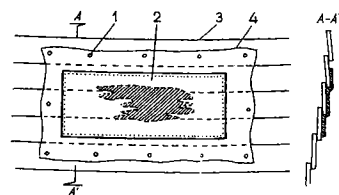
**CAPHORNIER** *ist.* Navă cu vele care dubla în cursele sale obișnuite Capul Horn.

**CAPIDAVA** Fost centru fortificat daco-getic, apoi cetate romană pe malul drept al Dunării (km 279+500), pe locul unde se află astăzi satul cu același nume. În timpul Imperiului Roman a avut un rol important pe linia de apărare la Dunăre. Cetatea a continuat să fie locuită de băștinași până în sec. XI.

**CAPITANĂ** *ist.* Galeră-comandant, inferioară unei galere reale; *sin.* patronă.

**CAPITULARE NAUTICUM** *ist.* Reguli de navigație edictate de Republica Veneției în 1255.

**CAPLAMĂ** Petic pe bordajul unei nave sau ambarcațiuni, care servește la astuparea găurilor de apă în cazul efectuării lucrărilor de salvare. La ambarcațiunile din lemn, C. poate consta dintr-o foaie de aramă așezată

**Caplămă:**

1 – cui de aramă; 2 – foaie de aramă; 3 – bordaj; 4 – păslă.

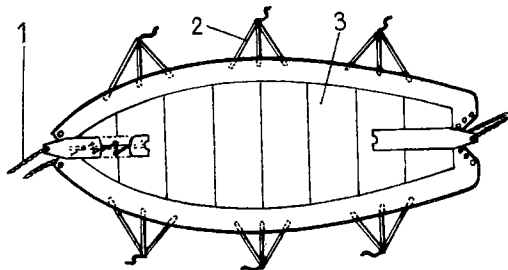
pe o bucată de pâslă și dublată, eventual, cu lemn. La navele metalice, C. poate reprezenta o întăritură preventivă a unei porțiuni slabe de bordaj, de regulă, sudată.

**CAPOC** (Ceiba pentandra) Fibră vegetală care acoperă sămânța unui arbore din Java. Se folosește la umplerea centurilor de salvare, pernelor, saltelelor etc.

**CAPON** Palanc la capătul gruiei de capon, cu ajutorul căruia se caponează ancora; v. *fig.* ancoră traversată și navă de 74.

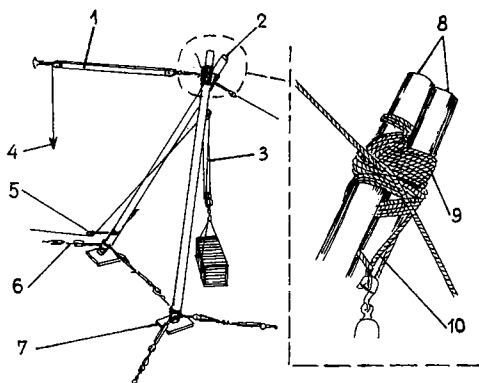
**CAPONĂ 1.** A prinde ancora cu cârligul caponului la navele cu vele. **2.** A fila ancora din nară și a o atârna de o gruie de capon sau la o pereche de babale pentru a libera nara în vederea legării navei la geamandură cu lanțul ancorei.

**CAPOT** Îmbrăcămintă din pânză de vele, foi de plastic ș.a care protejează împotriva ploii și vântului bărcile, tunurile, vinciurile și, în general, toate instalațiile și aparatele aflate pe puntea descoperită.



Capot de barcă:  
1 - saulă; 2 - labă de găscă; 3 - capot.

**CAPRĂ** Instalație improvizată cu ajutorul căreia se efectuează manevre de forță; este formată din doi școndri legați la un capăt cu o legătură portugheză sau cu o legătură de capră, având picioarele așezate pe tâlpi și fiind susținută la partea superioară de o balansină. Picioarele și tâlpile se pot mișca cu

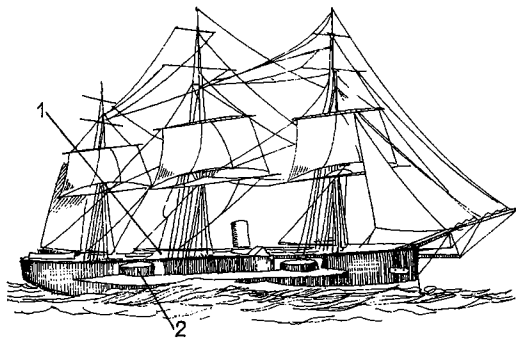


Capră:  
1 - balansină; 2 - legătură; 3 - aparat; 4 - curent; 5 - pastică; 6 - palanc de picior; 7 - talpă; 8 - școndri; 9 - legătură; 10 - zbir.

palancuri de picior sau de talpă. Pe navele cu vele cu arborada din lemn, distingem **caprele mari**, formate din doi arbori gabieri și verga mare sau din două vergi inferioare, și **caprele mici**, formate din vergile gabierului mare și gabierului trinchet.

**CAPRI** Ins. italiană în M. Mediterană la S de G. Napoli. Supr. 10 km<sup>2</sup>; 11 mii loc. Relief muntos, alt. max. 589 m (Monte Solaro). Țămuri abrupte cu numeroase grote. Climă subtropicală. Renumite stațiuni balneoclimaterice (la care a poposit și N. Bălcescu). Viticultură, floricultură, pomicultură.

„**CAPTAIN**” Navă engleză (1870), tip monitor, cu suprastructură la prova și pupa, care s-a răsturnat pe mare rea din cauza lipsei de stabilitate; din echipajul format din 600 de oameni au fost salvați doar 18.



„Captain”:  
1 - punte de manevră; 2 - turelă.

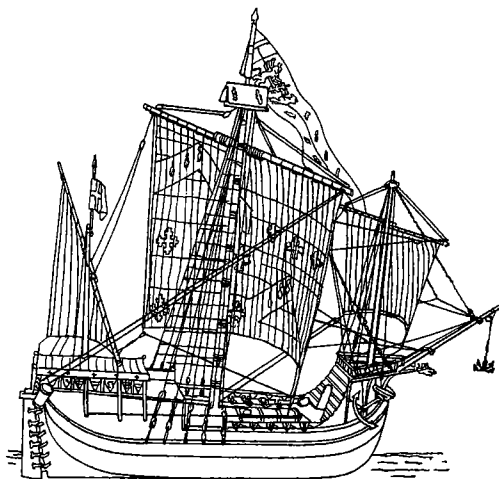
**CAPTURĂ** Act militar prin care comandantul unei nave de război pune stăpânire pe o navă de comerț inamică, neutră sau aliată, își impune autoritatea și dispune de soarta acesteia, a echipajului și a încărcăturii în conformitate cu legile războiului pe mare și convențiile internaționale; v. priză.

**CĂPUL VERDE, Insulele ~ (port. Ilhas de Cabo Verde) 1.** Arh. în Oc. Atlantic la 600 km V de țărmul Africii. Terit. Rep. Cabo Verde. Supr. 4033,3 km<sup>2</sup>. Relief muntos (alt. max. 2829 m). Țărmul stâncos slab crestat. Climă tropicală. Temp. med. anuală +22-27° C. Porturile principale: Praia (capitala) pe Ins. Sao Tiago și Mindelu pe Ins. San Vicente. Punct de escală maritimă și aeriană. **2.** C. în Africa Occidentală situat pe coasta Senegalului, la 14° 45' lat. N și la 17° 33' long. V; cel mai vestic punct al continentului.

**CAPUDAN PAȘA** *inv.* În Imperiul Otoman titlu de onoare al comandantului flotei turcești. Desființat în 1934.

**CARACĂ** *ist.* Navă cu vele și cu trei arbori răspândită în sec. XIV-XVII și folosită mai întâi de portughezi și venețieni în bazinul mediteranean iar apoi de francezi și englezi în expedițiile în America de Sud și Indiile de Est. Putea servi ca navă de transport mărfuri și ca navă de război. Depl. până la 2000 t; 30-40 tunuri. Putea lua la bord 1200 oameni. Pe C. au fost introduse pentru prima oară baterii acoperite și saborduri pentru gurile de tun. La sfârșitul sec. XVII, C. a fost înlocuită cu alte tipuri de veliere mai rapide.





Caracă portugheză din sec. al XVI-lea

**CARACTERISTICA CODULUI** Flamură din Codul internațional de semnale, având semnificația „Zărit”. Ridicată de o navă militară, arată că aceasta semnalizează după Codul internațional de semnale; *sin.* flamura codului.

**CARACTERISTICA LUMINII** Ansamblu de elemente prin care lumina unui far sau a unui semnal luminos de navigație se deosebește de cele ale altor faruri și semnale. Aceste elemente sunt: fazele caracteristice sau ritmul, perioada și culoarea luminii.

**CARACTERISTICA STELATURII PROVA** Raportul 10 *A/BL* în care *A* este aria cuprinsă între proiecția conturului punții principale (inclusiv teuga) și proiecția liniei de încărcare de vară pe planul de bază, în prova secțiunii, dispusă la 0,2 *L* de la perpendiculara prova; *B* – lățimea navei; *L* – lungimea navei (*definiție a societăților de clasificare*).

**CARACTERISTICĂ** Pavilion de semnale care figurează în toate semnalele, având semnificație asemănătoare sau referindu-se la același subiect. Astfel, în Codul internațional de semnale, „*A*” este caracteristic pentru azimuturi și relevmente, „*C*” pentru drumuri, „*D*” pentru dată, „*L*” pentru latitudine, „*G*” pentru longitudine, „*M*” pentru semnale medicale, „*R*” pentru distanțe în mile marine, „*S*” pentru viteza în noduri, „*V*” pentru viteza în km/oră, „*T*” pentru ora locală, „*Z*” pentru timpul civil la Greenwich.

**CARACTERISTICĂ DE DOTARE MC** Indice folosit de societățile de clasificare pentru determinarea numărului de ancore, lanțuri, parâme etc. cu care trebuie dotată o navă comercială; *sin.* număr de armament.

**CARAELE** Vânt din sectorul Nord-Nord-Vest favorabil pescuitului de coastă în M. Neagră.

**CARAIBILOR, Marea** ~ Mare de bordură a Oc. Atlantic mărginită la V și S de America Centrală, iar la N și E de G. Mexic și Ins. Antile. Comunică prin Str. Yukatan, G. Mexic și Str. Ins. Antile cu Oc. Atlantic iar prin canalul Panama cu Oc. Pacific. Supr. 2,7 mil. km<sup>2</sup>, ad. max. 7680 m, ad. med. 2491 m. Temp. apei;

+25–28° C; salinitatea 36–38‰. Marele: 0,2–0,7 m. Principalele porturi: Maracaibo, La Guaira (Venezuela); Cartagena (Columbia); Colon (Panama); Limon (Costa Rica); Santiago de Cuba, Cienfuegos (Cuba); Santo-Domingo (Rep. Dominicană); Guantanamo (SUA) pe terit. Cubei.

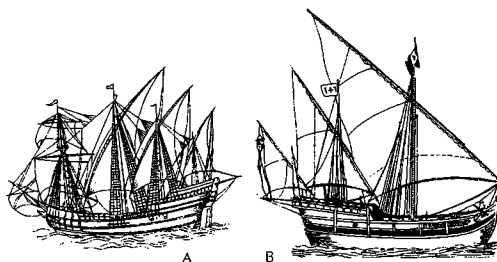
**CARAMUSSATA** *ist.* Galeră rapidă cu rame, nepuntată, folosită în sec. XI–XVI de piraiți nord-africani în M. Mediterană.

**CARANTINĂ 1.** Perioadă de izolare, de cel mult 40 de zile, la bord, în radă sau la uscat, a echipajului și pasagerilor unei nave care nu are patentă de sănătate curată sau la bordul căreia s-au produs pe timpul traversadei cazuri de boală molipsitoare etc. **2.** Local în care se execută C. în sensul de mai sus. ♦ „*A* face C.” *A* fi în C.

**CARAVANĂ** *ist.* Expediție a cavalerilor Ordinului de Malta asupra coastelor turcești.

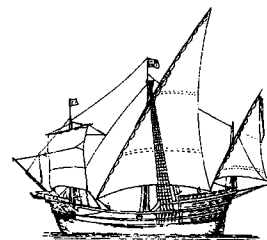
**CARAVEDO, Carlos** Navigator peruan. Împreună cu concetățeanul său Jaime Toledo și cu cehul Iosef Mataus, au efectuat o călătorie pe ocean cu pluta din lemn de balsa „Tanganroa” (13 x 5 m, velatură 30 m<sup>2</sup>) în 121 zile. Au plecat din portul peruan Callao la 26.07.1965 și au acostat cu pluta în Ins. Tahiti la 23.11.1965, parcurgând 5000 Mm. În 1959 C. mai efectuase cu un coechipier o călătorie pe ocean care a durat 3 luni, parcurgând 5000 Mm între Callao și Ins. Touamotou cu pluta de lemn de balsa „Cantuta” (11x7 m).

**CARAVELĂ, ist.** (*sp.* corbela; *it.* caravella) Velier de transport marfă cu trei arbori, vele latine și uneori pătrate, cu borduri înalte, o singură punte cu suprastructuri în prova și pupa. Datorită calităților



A

B



C

Caravele:

A – caravelă din sec. XVI;

B – caravelă latină;

C – caravelă rotundă.

sale nautice a fost des folosită de navigatorii italieni, spanioli, portughezi ș.a. începând cu sec. XIII. În sec.

XV–XVI a luat un deosebit avânt, devenind nava marilor descoperiri geografice. Caracteristici: depl.: 150–300 t; L 22–25 m; l 6–7 m; vit. max. 9,5 Nd. Către sfârșitul sec. XVII a fost înlocuită cu alte tipuri de veliere.

**CARBONIER** Navă destinată transportului de cărbune; *sin.* cărbunar.

**CARDANIC** Sistem de suspensie care permite obiectului suspendat să-și păstreze poziția orizontală. Este folosit la compasul magnetic de la bordul navelor pentru menținerea rozei în poziție orizontală. Se compune din două cercuri concentrice ale căror puncte de suspensie sunt diametral opuse.

**CARDIFF** Oraș-port în SV Marii Britanii (Țara Galilor) la Oc. Atlantic (G. Bristol). 290 mii loc. Nod de comunicații și important centru industrial și carbonifer. Uzine metalurgice, construcții de mașini, șantiere navale. Portul amenajat pentru depozitarea și exportul cărbunelui.

**CARENAJ** Curățire a operei vii a navei în doc. Această operație se execută uneori cu flacăra pentru a arde depunerile vegetale și animale.

**CARENARE** *sin.* carenaj.

**CARENĂ** Porțiune a corpului navei aflată sub linia de plutire; *sin.* operă vie.

**CARENĂ INTERIOARĂ** Cantitate de lichid liberă în interiorul navei, de ex., într-un tanc de combustibil. C. I. poate fi foarte periculoasă pentru stabilitatea navei, deplasând apreciabil centrul său de greutate. Pentru a evita acest inconvenient, tancurile mari (de regulă, cele a căror lățime depășește 9 m) sunt prevăzute cu pereți separatori longitudinali și transversali (diafragme de ruli, respectiv, de tangaj).

**CAREȚI** Coleoptere și crustacee xilofage care atacă bordajul navelor sau construcțiile portuare de lemn, producând mari pagube. Se combat prin ungerea părților lemnoase expuse cu catran sau smoală; *sin.* carii.

**CAREU** Încăpere pe navă destinată ofițerilor și maiștrilor pentru adunări, studii și servitul mesei.

**CARGABAS** Manevră curentă cu care se strânge o velă latină (foc sau velastrai).

**CARGAFUNG** Manevră curentă cu care se strâng velele pătrate; *sin.* cargafund, cargafungă (apărute, probabil, din cauza pluralului greoi – cargafunzi – și prin asemănare cu fungia).

**CARGO** *sin.* caric.

**CARGOBOT** Navă autopropulsată destinată transportului de mărfuri în vrac sau ambalate. **C. de linie** C. ce urmează

**CARGOPLAN** MC Plan grafic întocmit de comandantul navei în colaborare cu secundul și șeful stivator în care se arată modul de repartizare a mărfurilor la bord pe magazii și partizi, astfel încât să se respecte stabilitatea și asieta navei dar ținând seama și de destinația mărfurilor și ordinea de descărcare a acestora.

**CARGOU** v. cargobot.

**CARGOU DE ATAC** (simbol, LKA) *mil.* Navă transportând caric de luptă, adică materiale și muniție destinate trupelor care atacă litoralul ocupat de inamic. Are armament antiaerian și ambarcațiuni de transport.

**CARIC** MC Marfă încărcată la bord pentru a fi transportată în schimbul unui navlu. C. poate include mărfuri generale, în vrac, lichide, perisabile etc.; *sin.* încărcătură, încărcământ.

**CARINA** Constelație având stelele nautice Avior, Canopus, Miaplacidus; în latină „Chila”.

**CARINĂ 1.** Chila unei dube sau lotci, prelungită cu coarne spre prova și pupa. **2.** *inv.* chila navei (*termenul se mai întrebuiștea la începutul sec. XIX*).

**CARLINGĂ** Piesă din osatura longitudinală a navei. Se deosebesc: **C. centrală**, suprapusă chilei, și **C. laterală**, care întărește fundul în borduri. La navele din lemn, C. era uneori întărită cu o contracarlingă.

**CARMAC** pesc. Cărlig mare de prins pește cu pielea subțire; *sin.* cărmac.

**CARNET DE COMANDĂ** Document neprevăzut de regulamente, dar indispensabil, în care se trec relevmentele luate, obiectul re-levat și orele respective.

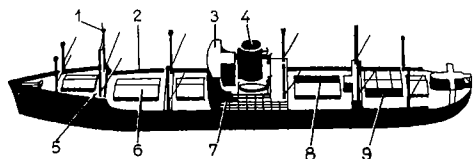
**CARNET DE CRONOMETRU** Document ce însoțește fiecare cronometru și în care se înscriu starea absolută și marșa diurnă, temperaturile maxime și minime în dulapul cu cronometre, precum și unele incidente, de ex.: oprirea, ca urmare a neîntoarcerii la timp; v. jurnal de cronometre.

**CARNET DE MARINAR** MC v. livret de marinar.

„**CAROL DEERING**” *ist.* Velier tip goeletă cu cinci arbori, sub pavilion SUA. În sept. 1920, în timp ce naviga către America de Sud, în zona Bermuda–Florida a fost abandonată de echipaj despre care nu s-a mai aflat nimic niciodată. Nava a fost descoperită la 31 ian. 1921 de echipajele de salvare de la Diamant shods, Carolina de Nord.

„**CARPLINA**” *ist.* Prima navă cu aburi propulsată cu zbuturi, care a navigat pe Dunăre. Construită în 1819 la Viena de către Anton Bernhaedl. Avea corpul de lemn și mașină cu un singur cilindru.

**CAROLINE, Insulele** ~ Arh. în partea de V a Oc. Pacific. Face parte din Micronezia și se compune din cca 1000 insule și atoluri. Supr. totală 1320 km<sup>2</sup>. Insulele mari (Palau, Seniavin) sunt de origine vulcanică și înconjurate de recife de corali. Climă ecuatorială și subecuatorială. Arh. se află într-o zonă de formare a taifunurilor. Teritoriul sub protectoratul ONU, aflat în administrația SUA care dispune pe insulele mari de BMM. *ist.* În al doilea RM forțele navale ale SUA au executat la 15 sept. 1944 o debarcare de forțe, la început pe Ins. Palau, apoi pe alte insule mai mari cu scopul de a-și crea puncte de plecare pentru „saltul” asupra unor noi obiective. De pe Ins. Palau ș.a. la 17 oct. 1944 a început invazia Ins. Filipine.

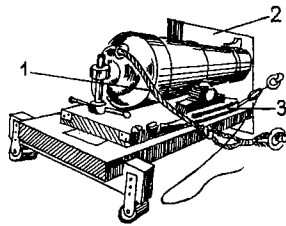


**Cargobot:**

1 – catarg portal; 2 – parapet; 3 – comandă; 4 – coș; 5 – teugă; 6 – gură de magazie; 7 – castel central; 8 – gură de magazie cu bocaport; 9 – havalea.

o linie regulată. Dispune de obicei și de cabine pentru un număr redus de pasageri; cel mai frecvent se întâlnesc C. între 4500–8000 tdw; *sin.* cargou.

**CARONADĂ** *ist.* Tun naval de mare calibru mai scurt decât cele obișnuite, folosit în sec. XVIII–XIX îndeosebi pentru nimicirea echipajelor de pe navele inamice și pentru a produce spărturi în bordajul navelor cu corpul de lemn.



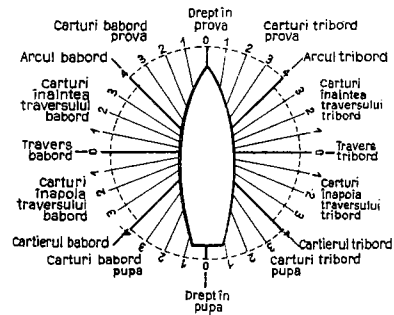
Caronadă:  
1 – trău de recul; 2 – sabord; 3 – palanc de aducere în baterie.

**„CARPAȚI”** *ist.* Cargou construit în 1913 în Anglia pentru SMR. În primul RM a fost închiriat marinei ruse care l-a folosit pentru transporturi militare în M. Neagră. În perioada anilor 1920–1940 a executat voiaje pentru SMR în M. Mediterană, Orientul Apropiat și Franța. În 1941 a fost închiriat serv. german de transporturi maritime pentru transporturi de război în folosul frontului de E. La 10 oct. 1942, navigând într-un convoi escortat de nave militare germane, a fost torpilat de Sm. sovietic Sc 216 în fața farului de la Olinca (Sf. Gheorghe). Nava s-a scufundat și au pierit 3 marinari români. Au fost salvați 20 români și 19 germani.

**CARPENTARIA** (Gulf of Carpentaria) Golf în M. Arafura din N Australiei între Pen. York (la E) și Arnhen (la V). Pătrunde în interiorul continentului pe o dist. de 670 km; lățimea la intrarea în g: 600 km; ad. până la 69 m. Temp. medie la supr. apei: 23° C iarna și 29° C vara. Salinitatea 34,8 ‰. Marea neregulată, semidiurnă cu înălțimea de 3,2 m. De-a lungul coastei, curenți de mare puternici.

**CART 1.** Serviciu la bordul navelor cu durata de patru ore. C. începe la miezul nopții (ora 00,00) și poartă următoarele denumiri: **C. întâi** (00,00–04,00); **C. din zori** (04–08,00); **C. de dimineață** (08,00–12,00); **C. de după-amiază** (12,00–16,00); **C. de seară** (16,00–20,00); **C. de noapte** (20,00–24,00). **Ofițer de C.** Ofițer care în timpul C. răspunde de navă sau – dacă sunt mai mulți ofițeri de C. – de o porțiune a navei. În ultimul caz răspunderea pentru navă și calitatea de loțiitor al comandantului revine ofițerului șef de C. **Șef de C.** Gradat care conduce C. pe punte, potrivit ordinelor ofițerului de C. ♦ „A bate carturile” A semnala ora cu ajutorul clopotului de bord astfel: după prima jumătate de oră a C. se execută o lovitură simplă; după prima oră a C., o lovitură dublă; după o oră și jumătate de la începutul C., o lovitură dublă și una simplă ș.a.m.d. până la „patru duble”, când se termină C., după care ciclul reincepe. Ceasornicele de bord bat, de asemenea, carturile. ♦ „Bun C. ...!” Formulă de raport folosită pe velierele în mers și pe orice navă la ancoră în radă deschisă, dat la fiecare jumătate de oră, adică la baterie C., pentru a indica faptul că totul merge bine. Începe veghea din prova (santinela la ancoră), care raportează „Bun C., înainte, luminile (felinarele) ard bine!” (la ancoră se completează cu: „lanțul întinde înainte/travers etc.”) Apoi facionarul de la pupa

raportează: „Bun C. înapoi!”. iar șeful de C. anunță „Bun C. peste tot!”. „C. bun!” Urare a vechiului ofițer de cart către cel nou (a nu se coniunda cu „Bun C. ...!”). **C. scurtat** C. cu durata de două ore. C. de seară (16,00–20,00) se împarte uneori în două C. scurtate pentru a evita situațiile în care aceiași oameni ar executa de fiecare dată același C. De asemenea, C. scurtate se execută pe vreme foarte rea. ♦ „C. câinelui/dracului” *arg.* C. întâi (00,00–04,00), care echivalează practic cu pierderea întregii nopți. „A fi de C.” A fi în serviciu de C. „A lua de C.” A primi de la predecesorul drumul și viteza navei, ordinele de noapte etc. După transmiterea acestor date, noul ofițer de C. pronunță „Am luat de C.”, moment în care își asumă întreaga răspundere. „Sfert la C.!” Formulă prin care ofițerul ce urmează a lua de C. este înștiințat că a rămas un sfert de oră până la schimbare. **2.** Ansamblul oamenilor de C. în accepțiunea (1) ♦ „C. la ancoră”. Echipă de oameni de C. la prova, gata să intervină pentru a fundarisi o a doua ancoră în cazul în care prima ancoră fundarisită ară. „C. la front!” Comandă pentru executarea apelului oamenilor ce urmează a lua de C. „C. pe punte” Chemarea pe punte a oamenilor ce urmează a lua de C. **3.** Unitate de măsură pentru unghiuri, egală cu 11°15', adică cu a 32-a parte dintr-un cerc. Pe vremea navelor cu vele, roza compasului era gradată în C., iar drumul se dădea, de asemenea, în C., în loc de grade. În prezent se întrebuițează numai pentru a se indica direcția vântului sau curentului și, eventual, pentru relevmente prova; *sin.* arie de vânt, rumb, punct, vânt; *v.* roza vânturilor.



Împărțirea orizontului în carturi

**CARTAGENA 1.** Important port și BMM în SV Spaniei (prov. Murcia). 136 mii loc. Lungimea frontului de cheuri 8 km, cu adâncimi până la 12 m. Baza dispune de adăposturi speciale pentru Sm. și depozite subterane de combustibil. Șantierul de constr. și rep. nave dispune de docuri uscate și plutitoare unde pot fi construite și reparate Sm. și nave de supr., incl. Cr. Prin port se tranzitează: petrol, fosfați, mașini, oțeluri, fructe s.a. Capacitatea de trafic a portului 15 mil. t. anual. **2.** Oraș-port și BMM a Columbiei la M. Caraibilor. 240 mii loc. Este legat printr-un canal de R. Magdalena. Lungimea frontului de cheuri 2,7 km, cu adâncimi până

la 12,2 m. Capacit. de trafic 2,5 mil. t. Export: produse petroliere, cafea ș.a. Este accesibil pentru nave mari, incl. Cr.

**CARTAGINA** *ist.* Oraș-stat sclavagist în N Africii pe țărmul G. Tunisiei la M. Mediterană, întemeiat în 814 î.Hr. de coloniștii fenicieni din Tyr. În sec. VII-III î.Hr. a devenit o importantă putere maritimă. Aliată cu Roma, a purtat războaie cu Grecia pentru hegemonie în M. Mediterană, iar apoi, din aceleași motive, cu Roma în trei mari războaie (războaiele punice). Înfrântă de romani (146 î.Hr.) și distrusă, a fost apoi refăcută devenind provincie romană în Africa. A fost cucerită pe rând de vandali (439), bizantini (539) și din nou distrusă de arabi (698).

**CARTE DE SEMNALE** Cod de semnale specifice marinei militare, care cuprinde semnale pentru formații, evoluții, manevre, luptă etc. Prima C.d.S. este atribuită amiralului olandez Martin Tromp (1597–1653). În țara noastră prima C.d.S. tipărită datează din anul 1898, având ca autori pe comandorii S. Eustațiu și I. Spiropol.

**CARTE DE SEMNALE RADIO** Document nautic în care sunt trecute toate sursele de semnale radio și caracteristicile lor ca: radiofaruri, stații radiogoniometrice, stații de navigație hiperbolică, Consol, Loran, Decca, Omega, stații care transmit semnale orare, stații de radio instalate pe coastă pentru traficul maritim etc.; *sin. (impropriu)* cartea radiofarurilor.

**CARTE NEGRĂ** (*engl.* Black Book) Publicație confidențială (rezervată exclusiv armatorilor), în care sunt trecuți comandanții de navă ce au avut naufragii, puneri pe uscat etc.

**CARTE-PILOT** Document ce conține instrucțiuni nautice, adică indicații asupra drumurilor de urmat, descrierea coastelor, însoțite de schițe de coastă, a reperelor de navigație, a vânturilor locale, a pericolelor, precum și descrierea porturilor, canalelor și a regulilor de navigație, a posibilităților de aprovizionare cu păcură, cărbuni etc. Se disting cărți-pilot ale coastelor și cărți-pilot ale oceanelor; ultimele conțin numai date generale – meteorologice și oceanografice – asupra oceanelor și drumurilor recomandate în funcție de anotimp, eventual, asupra pericolului pe care îl prezintă ghețurile etc.; *sin. pilot, înv. portolan; sin. instrucțiuni nautice.* Prima C.-P. românească a fost „Pilotul Dunării” (1907) de căpitan N. Kirijescu și căpitan E. Opișan din Marina Militară.

**CARTE-REGISTRU** Document publicat de o societate de clasificare cu denumirile și caracteristicile navelor care au obținut clasa sa.

**CARTEA FARURILOR** Document nautic în care sunt trecute farurile cu coordonatele, descrierea și caracteristicile de funcționare ale acestora.

**CARTEA NAVEI** Registru cuprinzând o scurtă descriere a navei și a instalațiilor sale, dimensiunile principale, calitățile manevriere; pe paginile albe, special rezervate, comandanții trec observațiile personale asupra ținutei la mare etc.; *sin. registru matricol; sin., mil. formular tactic.*

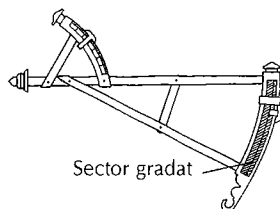
**CARTERET, Philip** (? – 1796) Navigator englez. În 1766, în calitate de căpitan pe o goeletă, ia parte la expediția navigatorului englez Samuel Wallis. În apr. 1767, în apropiere de Str. Magellan, din cauza unei furtuni, a

pierdut legătura cu Wallis și a continuat navigația independent. A traversat Oc. Pacific de la Ins. Juan Fernandez la Ins. Filipine. A descoperit mai multe ins. în zona de V a Oc. Pacific (în Arh. Tuamotu, Santa-Cruz și Bismarck). A descoperit str. între Noua Irlanda și Noua Britanie. A intrat în porturile Makassar (Ins. Celebes), Batavia și Cape Town. În martie 1769 a revenit în Anglia încheindu-și călătoria în jurul lumii. Cea mai mare parte a echipajului a pierit în timpul călătoriei.

**CARTIER (BABORD/TRIBORD)** **1.** Porțiune a navei în fiecare bord înapoia traversului, deasupra liniei de plutire. **2.** Porțiune a unei vergi, cuprinsă între baza și capătul acesteia. **3.** A patra parte din înălțimea/lungimea unei coloane, unui arbore gabier, unui arboret sau unei vergi de lemn. **4.** v. pavilion.

**CARTIER, Jaques** (1491–1557) Navigator francez. A cercetat coasta de NE a Americii de Nord. În 1534, în numele regelui Franței François I, a declarat Canada posesiune franceză. A urcat Fl. Saint Laurent în cursul unei noi expediții (1535). În 1541 a revenit în Canada de unde a adus noi precizări asupra descoperirilor efectuate anterior.

**CARTIERUL LUI DAVIS** *ist.* Instrument folosit în sec. XVI pentru luarea înălțimii astrilor.

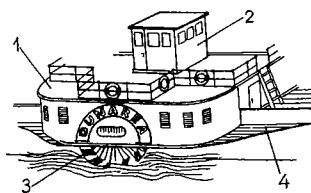


Cartierul lui Davis

**CARTINĂ** *inv.* Unitate de măsură pentru unghiuri, egală cu 1/8 de cart.

**CASABLANCA** (Ed-Dar El-Beida) Port important situat pe coasta Oc. Atlantic a Marocului. 1,3 mil. loc. Portul este accesibil pentru toate tipurile de nave. Un dig lung protejează bazinul artificial al portului. Lungimea frontului de cheuri cca 7 km, cu adâncimi de 7-15 m. Portul este dotat cu macarale 15 tf, benzi transportoare de încărcare a mărfurilor în vrac, șantier de reparații pentru nave de mare tonaj, incl. Cr. Capacitatea de trafic 17 mil. t/an. La 23 km de port se află aeroportul internațional.

**CASA ROȘII** *fl.* Suprastructură laterală pe navele cu zburari, care acoperă zburările și are, eventual, cabine. Se prelungeste spre prova și pupa cu platforme, denumite galerii; *sin. casa zbururilor, rodcos, tambur.*



Casa roșii:

1 – casa roșii; 2 – comandă; 3 – roată cu zburari; 4 – galerie.

**CASCADĂ** Cădere naturală de apă pe cursul unui râu, provocată de o ruptură de pantă în profilul longitudinal

al unei văi. Se întâlnesc în zonele muntoase. Se deosebesc diferite forme de C: de la căderi de apă înalte, joase la cataracte. Cascadele constituie o piedică pentru navigația pe fluviu.

**CASCĂ DE SCAFANDRU** v. scafandru.

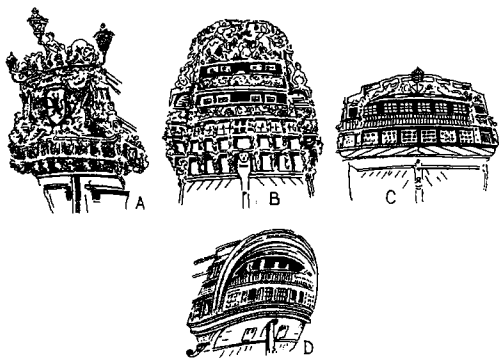
**CASETĂ PENTRU PRIZA DE FUND** v. priză de fund.

**CASPICĂ, Marea** ~ Una din cele mai mari mări închise și sărate din lume. Lung. pe meridian 1200 km; lățimea med. pe paralelă 300 km. Supr. 3,6 mil. km<sup>2</sup>; ad. în partea de N 4 25 m, centrală 170–700 m și cea sudică 980 m. Nivelul mării este cu 28,5 m sub nivelul Oc. Planetar. Temp. apei vara + 24–26° C, iarna + 0,5–10° C. Salinitatea 1–2‰ în N și 13,2‰ în S, iar în G. Kara Bugaz (separat de mare printr-un dig), de peste 300 ‰. Este mărginită de teritoriile Fed. Ruse, Azerbaidjanului, Gruziei, Daghestanului, Turkmenistanului și Iranului. În MC se varsă Fluviile: Volga, Ural (Fed. Rusă), Kura (Gruzia), Atrec (Iran și Turkmenistan), Sefirud (Iran). Pr. porturi: Astrahan (Fed. Rusă), Baku (Azerbaidjan), Mahacikala (Rep. Aut. Daghestan), Krasnovodsk (Turkmenistan), Bender Enreli, Bender Torkeman (Iran). Legătură prin feribot între Baku (Caucaz) și Krasnovodsk (Asia centrală).

**CASSIOPEIA** Constelație având steaua nautică Schedar (*denumire mitologică*).

**CASTANETĂ** v. cabestan.

**CASTEL 1. ist.** Suprastructură foarte înaltă pe navele din sec. XV–XVI; înălțimea lor a scăzut treptat până la teuga și duneta de astăzi. Se deosebeau **C. prova** și **C. pupa**. **2.** Suprastructură, de regulă, la centrul navei (**C. central**), unde se află comanda. Pe petroliere și mineraliere C. se află de obicei la pupa (**C. pupa**). C. prova *sin. (rar)* teugă. **3.** C. pupa *sin. (rar)* dunetă.



Castelele pupa:

A – 1670; B – 1700; C – 1790; D – 1800.

**CASTELATURĂ** *sin.* suprastructură.

**CASTEX, Raul** (1878–1972) Amiral francez, cunoscut teoretician militar, autor al unor importante lucrări de istorie și strategie navală apărute în perioada interbelică. Analist al războiului pe mare din perioada 1914–1918. A avut o deosebită influență asupra concepțiilor strategice navale premergătoare celui de al doilea război mondial.

**CASTILLO, Domingo** (sec. XVI) Navigator și cartograf spaniol care a întocmit harta Californiei și a golfului omonim (1541), participând la expediția ordonată de

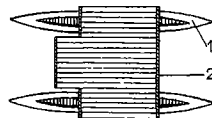
viceregele „Noii Spanii” (America), în care C. era pilotul expediției. La limita de N a G. Californiei a fost descoperită vărsarea Fl. Colorado pe care l-a explorat 85 Mm în-amonte. C. a întocmit harta ambelor maluri ale G. California, dovadă că la V acesta este despărțit de ocean printr-o peninsulă.

**CAȘCAVAL 1. sin.** cheie de catarg. **2. v.** apărătoare-disc.

**CATALOG DE HĂRȚI MARINE** Document publicat de diferite servicii hidrografice, în care sunt trecute hărțile marine editate de aceste servicii, în ordine numerică, pe regiuni de navigație, după categorii etc. Cataloagele sunt însoțite, de regulă, de hărți-indice unde sunt specificate zonele pe care le cuprinde fiecare hartă.

**CATALOG DE STELE** Document nautic în care se înregistrează poziția stelelor vizibile, în scopul identificării acestora pe bolta cerească pentru nevoile navigației și în scopul determinării variației coordonatelor acestor stele în decursul timpului.

**CATAMARAN 1.** Ambarcațiune ușoară cu vele având atașate într-un bord sau în ambele borduri la o anumită distanță un flotor-balansier din lemn îngust și ascuțit la capete (acesta atinge ușor apa) destinat să asigure o mai bună stabilitate a ambarcațiunii. C. este folosit în Ins. Polineziei pentru pescuit, transportul de persoane sau încărcături ușoare. **2.** Ambarcațiune sau navă cu motor sau vele compusă din două corpuri paralele, legate printr-o punte comună, pe care se poate ridica o suprastructură. Acest sistem de construcție a început să fie folosit și pe unele nave speciale, de exemplu, pe navele pentru ridicarea submarinelor. În ultimul timp au fost întreprinse cercetări pentru construirea unui C. având un corp în poziție mai înaintată decât celălalt; v. trimaran.



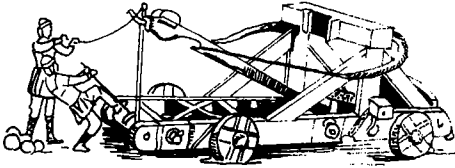
Catamaran:

1 – corp; 2 – punte.

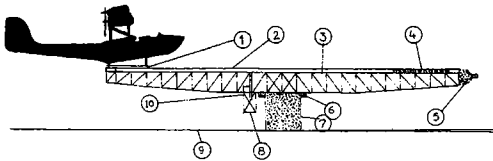
„CATAPULTA”, **Operația** ~ Denumirea codificată a operației desfășurate de flota britanică în al doilea RM la 3–8 iul. 1940, în scopul de a împiedica capturarea de către Germania hitleristă a flotei franceze sau neutralizarea acesteia. Navele de război franceze se aflau dislocate în bazele britanice Plymouth și Portsmouth, la Alexandria și în bazele franceze de la Mers-El-Kebir (Maroc) și Dakar (Senegal). Navele aflate în bazele britanice au fost capturate de către detașamente speciale britanice, cele din Alexandria au trecut de partea M. Britanii în urma înțelegerii dintre comandamentul britanic și cel al escadreii franceze. La Mers-El-Kebir și Dakar, în urma refuzului amiralului francez de a accepta ultimatumul britanic, escadra britanică a atacat la 3 iulie cu artileria navele franceze de la Mers-El-Kebir, iar la 6 iulie cu aviația minero-torpiloare. La 8 iul. au fost atacate navele bazate la Dakar. În urma operației au fost scufundate, avariate sau capturate 7 nave de linie, 4 crucișătoare, 14 distrugă-

toare, 8 submarine și numeroase nave militare mici și nave auxiliare.

**CATAPULTĂ 1.** *ist.* Mașină de război, folosită mai ales la asaltul cetăților, care servea, în antichitate și la începutul Evului Mediu, la aruncarea pietrelor sau a butoaielelor cu substanțe inflamabile asupra inamicului. 2. Dispozitiv pentru lansarea de pe navele mari de luptă



Catapultă (1)



Catapultă pentru aparate de zbor (2):

1 - cărucior; 2 - cablu de tracțiune; 3 - grindă; 4 - frână pneumatică; 5 - scripete de revenire; 6 - cadru de orientare; 7 - suport; 8 - pasarelă de manevră; 9 - punte; 10 - levier de pornire.

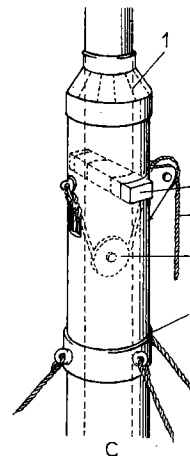
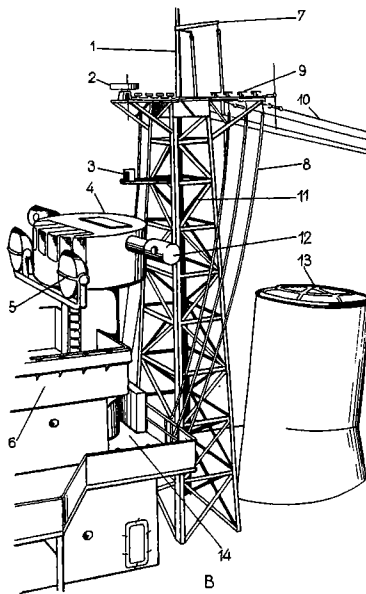
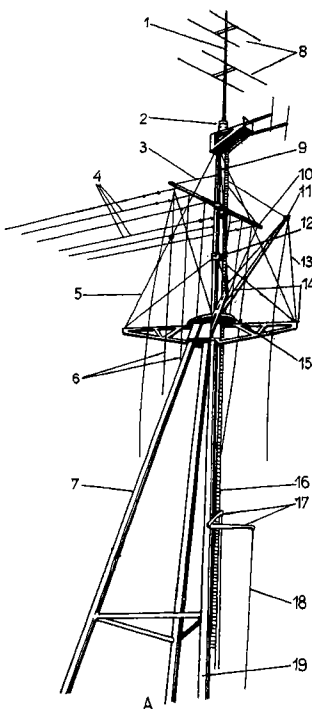
a unui avion sau hidroavion. La început instalația era dispusă pe punte și se compunea dintr-o grindă (ce se

rotea în jurul unui pivot), având la partea superioară șine, pe care aluneca un cărucior acționat hidraulic, cu aburi sau aer comprimat, pe o distanță de 60-100 m, cu o viteză de 200-300 km/h, suficientă pentru decolarea avionului și printr-o mișcare bruscă și puternică elibera aeronava care, având motorul în plin, își lua zborul. La portavioanele actuale, căruciorul este fixat pe un cilindru (piston) care, sub acțiunea vaporilor de apă, se mișcă într-un tub montat imediat sub puntea de zbor. Pe o navă pot exista până la 4 catapulte. În ultimele decenii a fost pus la punct un sistem de decolare fără C., aruncarea avionului de pe navă făcându-se cu o așa-numită trambulină de schi. (v.).

**CATAPULTARE 1.** Lansarea unui avion de pe o navă cu ajutorul catapultei. 2. Aruncarea/largarea din avion a scaunului sau a întregii cabine a pilotului în vederea parașutării în caz de pericol. Dispozitivul de aruncare se poate declanșa automat sau de către membrii echipajului. Instalațiile moderne de C. asigură catapultarea în aer, de la înălțimea de siguranță, a întregului echipaj al avionului.

**CATARACTĂ** Cădere naturală de apă produsă pe o succesiune de mici abrupturi: (complexe de cascade) (Ex. Porțile de Fier).

**CATARG** v. arbore. Pe navele comerciale moderne se folosesc. **C. portal**, cu două coloane unite printr-o punte, pe care se ridică arboretul, și **C. bipode**, având două picioare înclinate, pe care se ridică arboretul. Pe navele fluviale, C. sunt, de regulă, rabatabile pentru a permite trecerea pe sub poduri. Uneori, chiar pe navele maritime se folosesc **C. telescopice**, la care arboretul poate intra în interiorul coloanei. La navele de luptă se



Catarge:

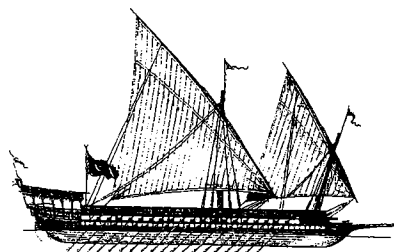
A - catarg tripod: 1 - arboret; 2 - felinar cu eclipsă; 3 - balansină; 4 - antenă radio; 5 - sart; 6 - saulă de semnale; 7 - piciorul tripodului; 8 - antene pentru unde ultracurte; 9 - arboret; 10 - vergă; 11 - pic; 12 - cerc de sugrumătură; 13 - șuștă; 14 - furci; 15 - gabie; 16 - scară de piscică; 17 - pinten; 18 - saulă de semnale; 19 - coloană. B - catarg din zăbrele: 1 - arboret; 2 - antenă RL; 3 - felinar de catarg; 4 - comandă de artilerie; 5 - RL de artilerie; 6 - comandă; 7 - pinten; 8 - saulă de semnale; 9 - lumini de luptă; 10 - antenă radio; 11 - zăbreă; 12 - telemetru; 13 - coș cu grătar; 14 - punte de semnale. C - catarg telescopic: 1 - cămașă; 2 - cheie (cașcaval); 3 - fungă; 4 - rai; 5 - cerc de sugrumătură.

utilizează **C.-turn**, **C. tripod** (cu trei picioare), **C. din zăbrele** și, în ultimul timp, **C.-coș** – o combinație între coș și catarg. *ist.* Sensul de „arbore de navă” era exprimat în limba veche prin cuvântul **catarg** (pl. **catarge**, **cataturii**) de origine greacă, devenit ulterior **catarg** sub influență turcă. După cum se știe, o mare parte dintre navele otomane (în special arborii și vergile acestora) se construiau cu lemn din pădurile Moldovei. Buștenii se adunau în plute care coborau pe R. Bistrița și alte râuri, apoi pe Dunăre și pe mare unde erau remorcate până la Țarigrad. Dar până să ia forma unor plute, buștenii erau coborâți de pe munți cu ajutorul unor atelaje numite **KATAR** în turcă. Șeful unei asemenea atelaj era un **KATARCI** (pronunțat **catargi**), ceea ce a făcut ca prin derivare regresivă bușteanul din plută să primească în românește numele de **catarg**. la început, pluralul de la **catarg** a fost **catarguri**, dar ulterior a căpătat forma **catarge** prin contaminare cu pluralul de la **catargă**.

**CATARG DE ÎNCĂRCARE** Catarg scurt folosit numai ca suport pentru bigă.

**CATARG DE SEMNALIZARE** Stâlp vertical cu dispozitive ce permit ridicarea unor semnale formate din pavilioane, bule sau lumini. Catargele sunt amplasate în lungul fluviilor la o distanță de 500 m în aval și în amonte de trecerile grele și au rolul de a transmite semnale de avertizare și în orice alt loc unde sunt necesare (port, cheu etc.).

**CATARGĂ** *ist.* Galeră otomană care în sec. XVI a circulat pe Dunăre. Originea îndepărtată a lui **catargă** (pl. **catarge**) este bizantinul **katergon**, însă românii l-au primit prin mijlocire otomană, probabil prin sec. XIII, de când este atestată varianta turcă **katarga** „galeră”. Formele turcești actuale (**KADIRGA**, **KADIRKA**, **KATIRGA**) sunt mult mai recente (sec. XV).



Catargă otomană pe Dunăre din 1540  
(Reconstituire de dipl. ing. Kurt Schaefer – Austria)

**CATOPISCOS** *ist.* Navă antică ușoară și rapidă, cu vele pătrate și 15 perechi de rame.

**CAVALET DE BARCĂ** Suport din lemn sau metal, având în partea superioară o ocupare de forma fundului bărcii, pe care se amarează ambarcațiunile pe punte cu ajutorul unor labe întinse cu boțuri.

**CAVALET DE ELICE** Tijă care susține axul elicei după ieșirea acesteia din pantalonii elicei.

„**CAVARNA**” *ist.* Motonavă mixtă (mărfuri și pasageri) făcând parte dintr-o serie de 4 nave construite la Palermo (Italia) și intrate în serviciul SMR în 1939–1940 (v. „**Balcic**”). La intrarea României în al doilea RM, pentru a fi ferită de eventuale bombardamente, nava a fost adăpostită

în portul bulgăresc Varna. Închiriată serv. german de transporturi maritime, a fost îolosită la aprovizionarea armatei germane de pe frontul de E. La 2 dec. 1941, aflată într-un convoi cu destinația Odessa, nava, încărcată cu benzină de avion în butoaie, a lovit o mină dintr-un baraj sovietic în zona Bugaz și, fiind grav avariată și incendiată, s-a scufundat într-o jumătate de oră. Canoniera „**Stih**” care făcea parte din escorta convoiului a reușit să salveze 34 de oameni iar 27 au pierit (9 germani).

**CAVENDISH, Thomas** (1560–1592) Navigator și corsar englez care a realizat cea de a treia navigație circumterestră (1586–1588). Cu veniturile realizate dintr-o expediție piraterescă (1585) amnează o escadră de 3 nave cu care repetă periplul celebrului corsar englez Francis Drake. Traversază Atlanticul, navigă de-a lungul coastei Patagoniei și prin Str. Magellan intră în Oc. Pacific. Timp de 8 luni pirații lui C. atacă și jefuiesc numeroase nave, între care galionul spaniol „**Santa Ana**” cu o încărcătură prețioasă de 120 mii pesos. Debarcă în California, apoi traversează Oc. Pacific și pe ruta Ins. Ladrones, Ins. Filipine, Ins. Java, C. Bunei Speranțe, se înapoiază în patrie. A fost primit în Anglia ca un erou.

**CAVILĂ 1.** Piesă în formă de mână la partea superioară și cilindrică la partea inferioară, care se introduce într-un orificiu practicat vertical în cavilieră sau în ochiul unui cerc de cavilieră. 2. C. (1), dar situată în vârful spițelor timonei. C. corespunzătoare unghiului de cârmă 0°, denumită **C. de mijloc**, este marcată cu un inel de alamă și, în mod normal, trebuie să stea în poziție verticală când câma se află la mijloc. ◊ „O C. la dreapta/stânga!” Comandă pentru a se pune câma cu o C. în bordul indicat. 3. *inv.* Cui din lemn folosit la construcțiile navale executate din același material.

**CAVILĂ DE MATISIT** Sculă conică sau tronconică, având, eventual, și formă de jgheab, confecționată în primul caz din lemn tare, iar în cel de-al doilea caz din oțel și folosită la matisirea parâmelor vegetale sau metalice, pentru trecerea șuvițelor/vițelor. Cavila din lemn are uneori un cerc metallic la partea plată.

**CAVILĂ DE PARĂME** Piesă din lemn de formă conică sau biconică, folosită pentru a fixa temporar două parâme; în acest scop ochiul de la capătul uneia dintre parâme se introduce prin ochiul de la capătul celeilalte parâme prin care se trece apoi C.d.P.

**CAVILIERĂ** Piesă confecționată dintr-o scândură groasă, așezată orizontal în bordurile navei sau în jurul unui catarg, în care se înfig cavilele (v. cavilă 1) pentru a se lua volta manevrelor curente; v. *fig.* voltă la C.

**CAVITAȚIE** Femolen fizic de producere într-un curent de lichid, în jurul palelor elicilor, a unui vid parțial care se umple cu bule de vaporii de lichid. Antrenate în zone de presiune hidrodinamică mai mare decât tensiunea vaporilor, aceste bule provoacă spargerea curentului de



Cavilă de cavilieră.

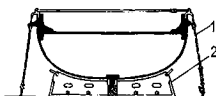


Armătură metalică



Cavilă de matisit:

A – cavilă cu armătură;  
B – cavilă de lemn.



Cavalet de barcă:  
1 – boț de amarare;  
2 – cavalet.

lichid, dând șocuri puternice în pereții spațiului în care are loc fenomenul, determinând vibrații și corodarea mecanică a suprafeței palelor elicei, cauzând scăderea forței de propulsie a acesteia. Printre măsurile de reducere sau anulare a fenomenului de C. se numără mărirea palelor elicei, mărirea imersiunii, micșorarea numărului de turajii.

**CAYMAN** Arh. britanic în M. Caraibilor, în NV Ins. Jamaica. Este format din trei insule (Grand C., Little C. și C. Brac). Supr. 259 km<sup>2</sup>; cca 200 mii loc. Pescuit.

**CAZANE** Sector al defileului Dunării la trecerea prin Munții Carpați. Lung. 45 km. Înainte de construcția hidrocentralei „Porțile de Fier I” C. erau împărțite în C. Superioare și C. Inferioare, unde valea Dunării se îngusta (152 m) devenind foarte periculoasă, în special la ape mici, datorită curentului puternic la viituri (5 m/s) și stâncilor care se aflau aproape de suprafață. După construcția hidrocentralei P.d.F.I și a lacului de acumulare pericolul pentru navigație a dispărut, existând o adâncime suficientă pentru nave.

**CAZARMĂ** mil. Încăpere locuită de echipajul unei nave, fiind amenajată în acest scop cu cușete (hamace), chesoane, mese etc.

**CAZEMATĂ** inv. Compartiment sub puntea cuirasată a navelor de linie, în care se aflau tunurile artileriei secundare destinate combaterii atacurilor navelor torpiloare.

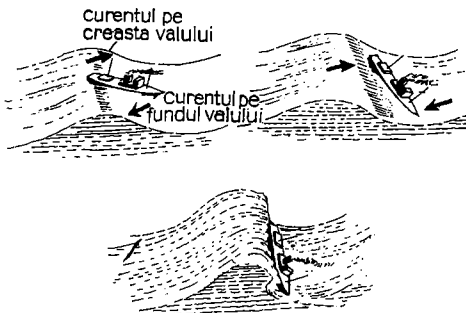
**CAZIC** Par cu armătură metalică la capătul ascuțit și cu întăritură la partea superioară, folosit pe Dunăre pentru a lega nava în locurile în care nu există babale sau pe mare și pe Dunăre pe timpul efectuării manevrelor de forță.

**CĂCIULĂ** Partea superioară a unui coș de navă, care servește la devierea fumului pentru a ușura tirajul sau a proteja anumite porțiuni ale navei.

**CĂDEA 1.** (despre vânt și mare) A pierde din intensitate. ♦ „Briza cade spre apusul soarelui”. „Vântul a căzut de tot”. „Marea a început să cadă”. **2.** A rămâne în urma formației. **3.** fl. A veni cu prova remorcherului pe un anumit reper de navigație.

**CĂDEA DE-AL DOILEA** fl. Manevră nereușită, când remorcherul nu poate întoarce și cade travers pe capul convoiului; fl. A veni travers pe curent.

**CĂDEA ÎNTRE VALURI** A ajunge într-o poziție paralelă cu creasta valului, periculoasă pentru navă.



Cădere între valuri

**CĂDEA PESTE O NAVĂ** A intra în coliziune cu altă navă sub acțiunea curentului sau a vântului.

**CĂDEA SUB VÂNT** A pierde o suprafață de apă în direcția în care bate vântul.

**CĂDERE 1.** fl. Deriva (abaterea) către mal a unui convoi remorcat, din cauza curentului sau vântului ori întoarcerii la coturi. ♦ „A lua din C.” A reduce C. „A da C.” A produce în mod voit o C. **2.** Distanța pe verticală între marginea de învergare a unei vele pătrate și marginea de întinsură. **C. totală** sau **C. la colț** C. măsurată între colțul de învergare și colțul de școtă respectiv. **C. la mijloc**, **C. la catarg** sau **C. la fund** reprezintă diferența între C. totală și săgeata marginii de întinsură; v. velă.

**CĂDEREA MAREE** Valoarea cu care adâncimea apei scade în timpul refluxului.

**CĂLĂFĂTUI** A etanșa corpul, bordajul și punțile din lemn ale navelor presând calafatul în harmuz cu ajutorul dălților cu unul sau două canale, bătute cu ciocanul de călăfătuitor (operațiunea poartă denumirea de baterisire). Apoi se toarnă smoală cu o lingură de călăfătuitor; v. cioc de cioară, daltă de călăfătuitor, patarăță.

**CĂLĂFĂTUIRE** Operațiunea de a călăfătui.

**CĂLĂFĂTUITOR** Muncitor specializat în călăfătuire; *sin., inv.* calafat, calfat, calafagiu.

**CĂLĂRAȘI** Port fluvial pe malul stâng al brațului Borcea la km 94 (în dreptul km 370 pe Dunăre). Este compus din 3 porturi distincte: **Portul industrial**, legat printr-un canal de 6 km de brațul Borcea (la km 98) specializat pentru deservirea Combinatului Siderurgic Călărași, având cheuri pentru materii prime cu macarale de 16 tf unde pot acosta nave până la 3000 t capacitate și cheuri pentru încărcarea produselor finite cu macarale de 5 tf. Trafic anual de produse: 1,240 mil. t. **Portul comercial** situat la km 94 pe brațul Borcea. Lung. cheului 570 m, având dane pentru pasageri, cereale, mărfuri în vrac, cu dotările respective, macarale de siloz, spații de depozitare etc. Pot acosta nave până la 1500 t capacitate. Traficul anual de mărfuri este de cca 450 mii t/an. **Portul Călărași-Modelu** la km 90 + 500 pe malul stâng al brațului Borcea, destinat operării produselor balastiere; este dotat cu platforme de depozitare și estacade cu bandă rulantă. *ist.* Portul C. a fost înființat pentru exportul cerealelor din Bărăgan și s-a dezvoltat de la sfârșitul sec. XIX pe locul actualului port comercial. Construcția portului industrial a început din 1970 iar a portului Modelu din 1980. *ist.* Punct de supraveghere și apărare în fața cetății turcești Silistra în timpul războaielor ruso-otomane din 1828–1829 și 1853–1854, când trupele ruse au asediat cetatea. În Războiul de Independență, trupele române au ocupat poziții pe malul stâng al Dunării asigurând flancul trupelor ruso-române ce luptau la sud de fluviu.

„**CĂLĂRAȘI**” *ist.* Remorcher cu corp de fier și punte de lemn construit în 1901 la T. Severin pentru NFR. În al doilea RM a fost rechiționat și folosit de Marina Militară ca puior de mine fluvial. În 1944 a instalat baraje de mine în zona Ostrovul Corbului (km 910) sub protecția VB 7 și a unei baterii de artilerie de



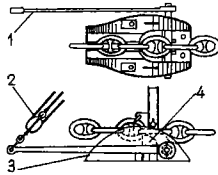
câmp. Barajele au închis drumul de retragere a convoaielor germane ce intenționau să treacă spre Ungaria (30–31 aug. 1944). În sept. 1944, nava a fost incendiată și distrusă în timpul unui bombardament german în zona T. Severin. Depl. 30 t; dim. 32×5×1,6 m; mașină cu abur 190 CP; vit. 34 km/h.

**CĂLĂRI BRIZANȚII** A menține o barcă pe creasta unui val care nu s-a sfărâmat sau pe brizanții unui val sfărâmat. Manevră periculoasă ce poate fi efectuată numai cu un armament experimentat, cu o barcă ușoară cu flotabilitate mare la prova, cu centrul de greutate la 1/3 L de la pupa și cu padele în loc de rame. Barca trebuie menținută pe fața anterioară a valului, având pupa parțial sub creastă. O mică greșeală de cârmă poate duce la căderea între valuri și la răsturnare.

**CĂLĂUZIER** Marinar aflat la suprafață, care acordă ajutor unui scafandru ce lucrează sub apă.

**CĂLCA 1.** A atinge ușor fundul mării, ca în expr. „A călcat pe un banc”. **2.** A avea un pescaj de ... m, ca în expr. „Nava calcă ...m”.

**CĂLCĂI 1.** Extremitatea inferioară, de formă pătrată, a piciorului catargului, care intră în talpă. **2.** Mecanism de punte folosit pentru a opri filarea lanțului ancorei. Se compune dintr-un postament (fixat pe punte) cu un opritor, peste care pot trece zalele horizontale, dar nu și cele verticale. În pupa opritorului se află o scobitură ce poate fi umplută cu un prag care ridică lanțul, permițându-i să treacă peste opritor. Pentru manevrarea pragului se instalează o pârghie, denumită mânerul C. **3.** Extremitatea inferioară a axului cârmei; v. cârmă. **4.** Fața inferioară a chilei, la pupa, în dreptul cârmei. **5.** Capătul inferior al unei speteze. **6.** Capătul inferior al brațului bigii.



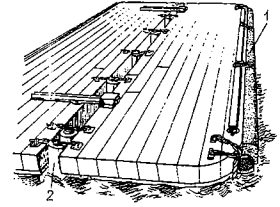
Călcăi:

1 – pârghie; 2 – palanc;  
3 – postament; 4 – prag.

**CĂLINESCU, Dimitrie** (1837–1877) Locotenent, erou al Războiului de Independență, căzut în lupta pentru cucerirea redutei Grivița (sept. 1877). Numele său a fost atribuit în 1907 uneia din vedetele de siguranță intrate în serviciu în acel an (V nr 7). În primul război mondial, V7, sub comanda cpt. Schiffeers Aurel, s-a remarcat prin numeroase fapte de arme la Turtucaia, Rașova și în Delta Dunării (1916–1918). În perioada interbelică, V7 a fost transferată Corpului marină grăniceri. La 15 aug. 1991 numele Lt. C. a fost din nou atribuit unei vedete fluviale.

**CĂMAȘĂ 1.** Apărătoare din pânză de vele, care servește la etanșarea intrării catargului în etambreul punții descoperite; este fixată pe catarg cu un cerc de C.; v. fig. navă de 74. **2.** v. catarg telescopic. **3.** Partea inferioară a unui foc (marginea de întinsură), care acoperă cutele velei când aceasta este strânsă și înfășurată. ♦ „C. în arboradă” *ist.* Semnal constând din ridicarea de către o navă comercială a unei C. în arboradă prin care se cerea unei nave de război să fie trimisă o barcă de ajutor.

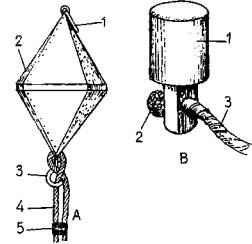
**CĂMILĂ 1.** Ponton din lemn servind la ridicarea (ranfluarea) navelor scufundate. Folosit pe vremea navelor cu vele, C. sunt înlocuite în prezent cu pontoane sau nave ridicătoare metalice. **2.** Plută foarte rezistentă, amplasată între o navă acostată și cheu sau între două nave mari. Uneori este formată din două corpuri, cu un amortizor între ele.



Cămilă (2):

1 – brâu; 2 – amortizor.

**CĂPĂȚĂNĂ 1.** v. macara. **2.** Plutitor mic, de formă cilindrică (din lemn) sau biconică (din metal), care se leagă cu o gripie la diamantul ancorei, marcând locul unde aceasta a fost fundarisită, pentru a o putea pescui ușor dacă se rupe lanțul. Se folosește la ancorarea în radă deschisă. C. ancorei din tribord este piturată în verde, iar a celei din babord, în roșu. Dacă nava are și o ancoră de etravă, C. acesteia se piturează jumătate verde, jumătate roșu; *sin.* geamandură de ancoră.



Căpățâni de ancoră:

A – căpățână metalică: 1 – inel;  
2 – căpățână metalică; 3 – ochi;  
4 – gripie; 5 – legătură. B –  
căpățână din lemn (sec. XVIII):  
1 – căpățână din lemn; 2 – nod  
de școtă de velă cu spetează;  
3 – gripie.

**CĂPITAN MC** Persoană care posedă brevetul de C., are în subordine echipajul unei nave și asigură conducerea acesteia. **C. de cabotaj** C. care comandă numai nave mici, pe distanțe limitate. **C. de cursă lungă** C. care comandă orice navă, pe orice distanță. **C. maritim** C. care comandă o navă maritimă. **C. fluvial** C. care comandă o navă fluvială. **C. de dragă** C. specializat în dragajul fundului apei. **C. de remorcher** C. care comandă un remorcher.

**CĂPITAN DE ARME mil., inv.** Maistru sau gradat însărcinat cu menținerea disciplinei și rezolvarea problemelor zilnice ale echipajului.

**CĂPITAN DE DOC** Șeful unui doc plutitor sau uscat, care răspunde de manevra navei în doc, tacarisirea (așezarea pe tacade), ridicarea și coborârea navei (la docurile plutitoare) etc.

**CĂPITAN DE PAVILION 1.** Comandantul Navei Amiral (în unele flote militare). **2. ist.** Comandant onorific al unei nave comerciale, prezent la bord ca reprezentant al țării sub al cărei pavilion navigă nava respectivă.

**CĂPITAN DE PORT** Șeful căpitaniei de port, reprezentând autoritatea maritimă sau fluvială însărcinată cu supravegherea aplicării legilor și regulamentelor portuare, respectarea ordinii în port și pe navele comerciale din zona de care răspunde, verificarea brevetelor personalului navigant și actelor de bord ale

navelor comerciale, cercetarea și întocmirea actelor privind avariile, coliziunile etc.

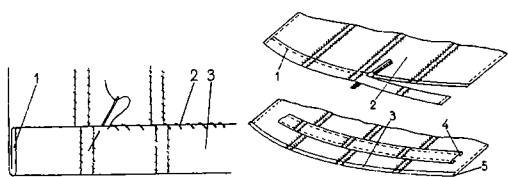
„CĂPITAN DUMITRESCU CONSTANTIN” *ist.* Canonieră din grupul celor 4 unități similare („Lt.Cdr Eugen Stihî”, „Lt. Lepri Remus”, „Slt. Ghiculescu Ion”) construite în 1916 în Franța și achiziționate în 1919 pentru Marina Militară. Caracteristici: depl. cca 400 t; dim. 60,8x6,9x2 m; două motoare Schulzer Diesel, vit. 15 Nd. Armamentul inițial: 11 tunuri 100 mm și 2 mitraliere AA, echipament de dragaj. A participat la campania de deminare a coastei românești (1920–1923), după care funcționează ca navă-școală pentru elevii Școlii navale și Școlii de aplicație a marinei până în 1939 când a intrat în serviciu noua navă-școală „Mircea”. În al doilea RM (1941–1944) a executat numeroase operațiuni de dragaj, patrulări și convoieri în bazinul de V al M. Negre și în Crimeea. A participat la operația de evacuare a trupelor germano-române din Crimeea și la transportul răniților grav. Trecută în posesiunea marinei sovietice după 05 sept. 1944, a primit numele de „Aracs”. S-a scufundat la 12 sept. 1945, lovind o mină.

**CĂPITAN GENERAL AL MĂRII** *ist.* Comandantul marinei venețiene.

**CĂPITAN PAȘA** *ist.* Comandantul flotei turce; *sin.* capudan pașa.

**CĂPITĂNIA PORTULUI 1.** Organ portuar maritim sau fluvial care, împreună cu celelalte autorități din port, au rolul de a supraveghea respectarea regulilor de navigație în zona de responsabilitate. **2.** Locul în care este instalată C.P.

**CĂPTUȘEALĂ 1.** Înelviș interior din lemn sau material plastic al bordajului navei sau al unui perete de magazie, cabină, careu etc.; v. chiriș și lanchet. **2.** Dublură a unei vele cusută pe marginile acesteia; v. *fig.* velă.



**Căptușeală (2):**  
1 – margine întoarsă; 2 – cusătură; 3 – căptușeală.

**Căptușeală falsă:**  
1 – linie de tăiere; 2 – velă; 3 – se așază cută pe cută; 4 – se întoarce în jos; 5 – se întoarce în sus.

**CĂPTUȘEALĂ FALSĂ** Dublură a unei margini de velă cu curbură mare, la care vela se taie de-a lungul curburii, se întoarce și se coase.

**CĂRĂUȘ MC** Persoană sau întreprindere al cărei obiect de comerț este transportarea de mărfuri pe mare în schimbul unei sume de bani numită navlu. C. poate fi proprietarul navei (armator) sau navlositor când închiriază nava.

**CĂRBUNAR 1.** Navă pentru transportul cărbunilor în vrac; *sin.* carbonier. **2.** Navă care arde cărbuni la căldări. **3.** Pe navele cu cărbuni, marinar care aduce cărbunii din buncăr la căldare. **4. arg.** Pe navele cu vele, ofițer în al cărui cart vântul este slab sau

nefavorabil.

**CĂRMĂCUȘ** *pesc.* Cărlig mic folosit pentru prins cegă. **CĂRUCIOR** *ist.* Afet de tun de pe vremea marinei cu vele, care recula și era adus în baterie pe roate, fiind reținut sau tras de palancuri; v. *fig.* tun.

„CĂTINA” *ist.* Remorcher cu corpul și puntea de fier construit în 1907 la T. Severin. În primul RM a fost rechiziționat de Marina Militară și repartizat Apărării sub Apă. A fost folosit la Serviciul de patrulare pe Dunăre, iar apoi ca navă torpiloare armată cu două TLT improvizate. A luat parte în noaptea de 27/28. 08 1916 la atacul cu torpile împotriva flotei Austro-Ungare aflată la Rusciuk. După război a fost înapoiată Serv. Hidraulic. Casată în anul 2000. Depl. t; 26 dim. 15x3x1,4 m; vit. 32 km/h.

**CĂTUNEANU, Alexandru** (1862-1916 n. București) Comandor. Absolvent al Școlii Militare (1883). În 1886 este trimis în Franța pentru specializare ca ofițer de marină unde a participat la două campanii de navigație în Caledonia și Extremul Orient. Comandant al navei „România” (1890); secund, apoi comandant pe bricul „Mircea I”; căpitan cl. I în portul Constanța. A alcătuit prima hartă românească de navigație a litoralului de V al M. Negre (în anul 1900 harta a primit la Paris, la Congresul internațional de arhitectură și construcții navale, medalia de aur). Director al Direcției Marinei din Ministerul de Război. Comandant al crucișătorului „Elisabeta” al Diviziei de Mare și al Diviziei de Dunăre. Comandant al Depozitelor Generale ale Marinei (1916). Se stinge din viață la 31 dec. 1916 într-un accident de tren.

**CĂTEL.** *fl., sin.* castanetă.

**CĂUȘ** Bazin mic într-un port, folosit, de regulă, de ambarcațiuni.

**CĂUTARE ANTISUBMARINĂ** *mil.* Activitate de descoperire a submarinelor, vizual sau prin mijloace tehnice.

**CĂUTARE ȘI SALVARE** Acțiunea de căutare și salvare a unei nave, unei ambarcațiuni sau unui avion în caz de sinistru; este coordonată de o „Autoritate de coordonare de la uscat”, eventual, de un „Comandant aerian la fața locului” și de un „Coordonator al cercetării de suprafață”, care poate fi chiar nava avariată, dacă nu este în pericol de scufundare imediată, sau o altă navă, stabilită prin acord mutual, care vine în ajutor. Aceasta poartă, ca semnal de identificare, un pavilion național de dimensiuni cât mai mari la mărul arborelui (noaptea, un proiector dirijat în sus) și un semnal special ce este comunicat celorlalte nave care dau asistență.

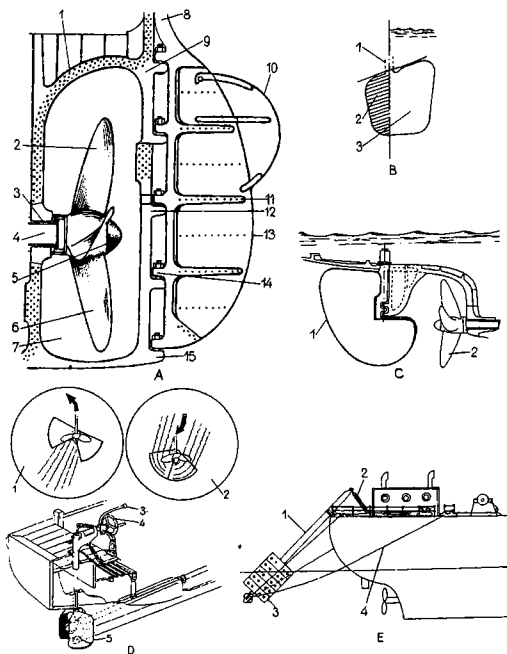
**CÂMP DE GHEȚURI** Aglomerare de ghețuri plutitoare ce formează un strat mai mult sau mai puțin continuu.

**CÂMP DE MINE** *mil.* Raion maritim în care au fost lansate neuniform unul sau mai multe bancuri de mine de același tip sau de tipuri diferite pentru a nu permite trecerea liberă a navelor de suprafață sau a submarinelor inamice.

**CÂMPIE ABISALĂ** *oc.* Suprafață plană a fundului oceanic formată din depozite sedimentare. În general, panta C.A. este mai mică de 1: 1000.



călcăiul pe un locaș de pe chilă, iar capul său intră prin bordaj printr-un tub denumit etambreul C. Pe capul axului se află o eche dreaptă ori rotundă sau diferite sisteme brevetate pentru transmiterea mișcării printr-un servomotor. La navele fără servomotor și la bărci, echea este acționată de parâme sau de lanțuri, denumite troje. Uneori axul C. trece la o anumită distanță de marginea prova a penei, porțiunea acesteia din prova axului servind la reducerea efortului necesar punerii C. Acest tip de C. poartă denumirea de **C. compensată**. Dacă partea din prova axului are o înălțime mai mică decât restul penei, C. este **semicompensată**. C. compensate și semicompensate sunt ținute numai de ax, fiind suspendate. În afară de acestea, există și alte numeroase tipuri brevetate. **C. activă** C. cu un motor cu elice pe muchea pupa a penei, care dă un impuls suplimentar, fiind foarte utilă la manevra în port. **C. Kitchen** C. la care pana este înlocuită cu două cupe orientabile ce asigură un efort de guvernare foarte puternic, permițând totodată mersul înapoi. Navele cu două elice pot avea și **C. laterale**, câte una în pupa fiecărei elice. Pe unele fluvii sau canale pot fi folosite **C. suplimentare**, reprezentând o prelungire demontabilă a penei. **C. prova** C. suplimentară la prova unei nave, care servește la manevre în port; în mare este intrată într-un puț. În prezent este înlocuită adeseori cu o elice de manevră. **C.**



Cărme:

**A** - de cargo cu cărmă suplimentară: 1 - etamboul elicei; 2 - elice; 3 - preșetupă; 4 - axul elicei; 5 - con; 6 - pală; 7 - colivia elicei; 8 - ax; 9 - etamboul cărmei; 10 - cărmă suplimentară; 11 - întăritură; 12 - fățână; 13 - pană; 14 - balama; 15 - călcăi. **B** - compensată: 1 - ax; 2 - suprafață de compensare; 3 - pană. **C** - semicompensată suspendată: 1 - cărmă; 2 - elice. **D** - Kitchen: 1 - șalupa întoarce la babord; 2 - marș înapoi; 3 - eche; 4 - stea de manevră a cupelor; 5 - cupe. **E** - improvizată: 1 - școndru; 2 - palanc; 3 - cărmă; 4 - trojă.

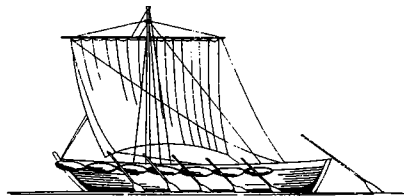
**improvizată** Dispozitiv de guvernare improvizat ce se utilizează în cazul unei avarii de C. ♦ „C. banda” C. pusă la maximum într-un bord. „C. în vânt (sub vânt)” C. pusă astfel ca nava să vină în vânt sau sub vânt. „C. la mijloc” sau „C. zero” C. menținută în axul navei. „Multă (puțină) C.” Unghi de C. mare (mic). 2. *arg.* Nas.

**CAȘTIGA ÎN VÂNT 1.** A se deplasa în direcția din care bate vântul. **2.** A veni în vântul altei nave, strângând vântul mai bine decât aceasta.

**CAȘTIGUL MAREEI** Diferența dintre două înălțimi succesive ale mării înalte, când aceasta merge către marea Sizigiilor.

„**C. B.**” *ist.* Minisubmarin de asalt construit pentru marina italiană de firma Caproni (1941-1942). Depl. 36/45 t; dim. 15x3x2,1 m; echipaj 4 persoane. Motor termic 90 CP; motor electric 100 CP. Vit. 7/7,5 Nd. Autonomie: 450 Mm (la suprafață), 50 Mm (în imersiune). Imersiune până la 80 m, armament: 2 TLT/450 mm. În perioada 1942-1944 în M. Neagră au operat în cadrul forțelor Axei 6 unități (CB1-CB 6) aduse de la Spezia (Italia) pe CF, din care unul (CB 5) s-a scufundat în timpul acțiunilor de luptă. Despre celelalte 5 „C.B.”, care au fost capturate de flota sovietică, lipsesc informații. *sin.* Sm. de buzunar.

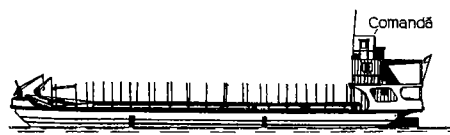
**CEAICĂ** *ist.* (rus. ceika - pescăruș) Ambarcațiune (navă) cu rame și o velă, folosită în sec. XV-XVI în M. Neagră și M. Caspică, îndeosebi de către cazacii din Zaporojie la incursiunile lor piraterești pe coasta Anatoliei. Caracteristici: depl. până la 100 t; dim. max. 18x3,7x3 m. C. era prevăzută cu un catarg, o velă pătrată, 10-15 rame în fiecare bord și o cărmă sub formă de ramă (sau două rame, una în prova și alta în pupa), ramele fiind propulsorul principal al navei. Putea lua la bord 2 - 4 tunuri mici. În grupuri de zeci de ambarcațiuni, cazacii care se deplasau din Crimeea la Sinope reușeau să atace navele și porturile turcești, fiind mai ușoare și mai rapide decât galerele otomane. *Sin.* Șaică zaporojeană; v. șaică.



Ceaică:

**CE CAP AI?** v. cap (4).

**CEAM 1.** *ist.* Corabie din lemn, utilizată în trecut pentru transporturi pe Dunăre. **2.** *fl.* Navă remorcată, nepuntată



Ceam (2)

sau cu culoare laterale, punctate, servind la transportul stufului din Delta Dunării și al altor materiale.

**CEAM AUTOPROPULSAT** Șleپ mic, cu pescaj redus (a cărui punte se limitează la un culoar îngust), prevăzută

cu 1–2 motoare de propulsie. Se folosește pentru transportul în vrac al unor materiale brute: balast, pietriș, nisip, stuf etc.

**CEARMUC** *inv. v. Canistrelă (termen folosit la începutul sec. XIX).*

**CEAS DE BORD** Ceas mare de perete care se instalează în majoritatea compartimentelor navei și care indică timpul fusului (ora bordului).

**CEASORNIC DE PASE** Mecanism montat la minele fără contact și reglat în așa fel încât explozia să se producă după un număr neuniform de declanșări în gol ale focosului (de la 0 la 100), ca rezultat al trecerii peste acestea (în raza lor de distrugere) a drăgilor fără contact, a spărgătoarelor de baraj sau a navelor.

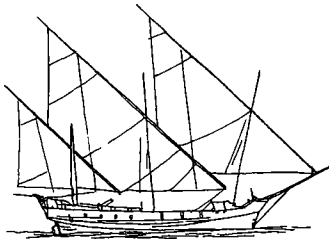
**CEASORNIC DE TIMP** Mecanism montat la minele fără contact, care face ca acestea să devină active după un anumit interval de timp (până la 360 zile). Se utilizează pe scară largă pentru a îngreua dragajul.

**CEATAL fl.** Locul în care fluviul Dunărea, în zona deltei, se bifurcă în două brațe. Se cunosc C. Chilia (C. Ismail) aflat la Mm 43, unde Dunărea se bifurcă în brațele Chilia și Tulcea, precum și C. Sf. Gheorghe, la Mm 34, unde brațul Tulcea se bifurcă în brațele Sulina și Sf. Gheorghe.

**CEAȚĂ meteo.** Aglomerare de picături de apă foarte mici, aflate în suspensie în stratul inferior al atmosferei care produce o micșorare a vizibilității orizontale sub 1 Mm. **C. arctică** C. de evaporare care se formează în regiunile arctice datorită trecerii maselor de aer rece peste suprafețe de apă neînghețate, mai calde. **C. deasă** C. ale cărei densitate și grosime limitează distanța de vizibilitate sub 1 Mm. În această situație se limitează viteza și se emit semnale acustice de ceață sau chiar se stopează. **C. marină** C. care se formează pe mare în special în zonele în care curenții calzi se învecinează sau se întâlnesc cu cei reci (ex. zona Terra Nova). **C. slabă** C. care nu constituie un impediment serios pentru navigație, deși reduce vizibilitatea orizontală până la 1 Mm, navele putând observa pericolele la o distanță suficient de mare pentru a le evita. *sin*; C. ușoară.

**CEAȚĂ ARTIFICIALĂ mil.** C. produsă în mod artificial prin utilizarea unor substanțe chimice fumigene emise pentru a camufla mișcările unei nave sau ale unei grupări navale. În condițiile mijloacelor moderne de detecție (radar ș.a.) folosirea C.A. nu mai are efect cu excepția C.A. speciale antiradar.

**CEBEC** *ist.* Navă cu vele, folosită în trecut în M. Mediterană și M. Neagră. *sin.* șebec.



Cebec:

**CELEBES 1.** *Ins. ~ v. Ins. Sulawesi*; **2.** *Marea ~ v. M. Sulawesi.*

**CELIUSKIN, Semion Ivanovici** (cca 1700–1770) Navigator și explorator polar rus. A participat la expediția pe mare și pe uscat ce avea ca misiune cartografierea litoralului la V de gurile Fl. Lena și a litoralului Pen. Taimăr (1735–1739) în extremul nordic al Asiei. După iernarea la gurile r. Hatanga, expediția este reluată pe uscat (1740). C. cartografiază R. Paisina și încă o parte a Pen. Taimăr în primăvara anului 1741. În iarna 1741/42 atinge capul de N al peninsulei (77°43' lat. N 104°18' long. E), care-i poartă numele.

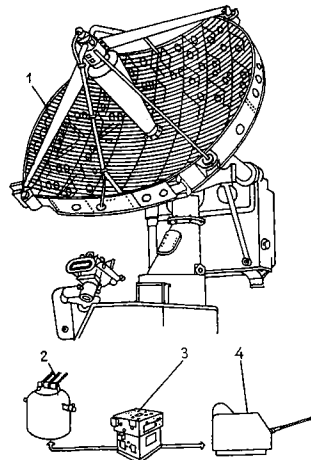
**CELIUSKIN, capul** ~ Vârful nordic al pen. Taimăr (situată între M. Kara și M. Laptev) și punctul cel mai nordic al Euroasiei (77°43' lat. N, și 104°18' long. E). A fost descoperit în 1741 de expediția polară condusă de S.I. Celiuskin.

**CELOMETRU MN** Aparat compus dintr-o lunetă și un inclinometru, cu care se vizează pata luminoasă lăsată de un proiector de plafon ce luminează norii în plan vertical. Cu ajutorul unghiului indicat de inclinometru și al distanței dintre proiector și C. se poate determina înălțimea norilor.

**CENTAURUS** Constelație având stelele nautice Hadar, Menkent, Rigel Kentaurus.

**CENTRALĂ DE INFORMAȚII DE LUPTĂ** Pe navele de război mari, încăperea sub punte, unde se centralizează informațiile despre inamic și navele proprii, obținute prin observație vizuală și prin mijloace tehnice. În aceeași încăperea se ține, de asemenea, estima, dublând estima din camera hărților, iar pe o planșetă de manevră de dimensiuni mari se rezolvă problemele de cinematică navală, dublând soluțiile obținute în camera hărților. *sin.* PIL (post de informare de luptă); *sin. engl.* CIC – Combat Information Center (Centre).

**CENTRALĂ DE TRAGERE** Încăperea pe navele de război, prevăzută cu aparatură de calcul pentru trageri, în care se determină înălțătorul și deriva, ținând seama de direcția și viteza navei proprii și cele ale inamicului, de condițiile meteorologice etc.



Centrală de trageri:

1 – antenă RL; 2 – tunuri AA; 3 – masă de calcul; 4 – turelă.

**CENTRU 1.** Porțiune a corpului navei la mijlocul distanței dintre etravă și etambou. **2. ist.** Porțiune a punții superioare între teugă și castelul pupa; *v. fig.* navă de 74.

**CENTRU DE CARENĂ** Centrul de greutate al volumului de apă dislocat de o navă în stare de plutire. Este punctul de aplicare a rezultantei forțelor de flotabilitate exercitate de apă asupra părții imerse a corpului navei; *v. centru de flotabilitate.*

**CENTRU DE DERIVĂ** Punct în care se aplică rezultanta tuturor forțelor ce fac să deriveze nava.

**CENTRU DE FLOTABILITATE** Centrul de greutate al volumului de apă dislocuit de o navă în stare de plutire. În condițiile de echilibru static C.d.F. se află pe aceeași verticală cu centrul de greutate. Poziția C.d.F. variază odată cu modificarea volumului imers al navei prin variația deplasamentului sau prin variația formelor imerse ale navei (rului, tangaj); *sin.* centru de carenă.

**CENTRU DE GREUTATE** *nav.* Punctul de aplicare a rezultatelor forțelor de gravitație care acționează asupra unui corp. C.d.G. al unei nave își schimbă poziția în cazul ambarcării sau debarcării de greutate și în cazul schimbărilor în amplasarea acestora. În cazul balansului navei încărcate (rului, tangaj), C.d.G. nu-și schimbă poziția deoarece deplasamentul nu variază, iar greutatea de la bord își păstrează amplasarea.

**CENTRUL DE CERCETARE ȘTIINȚIFICĂ PENTRU TEHNICA DE MARINĂ (C.C.S.T.M.)** Instituție de cercetare înființată în 1966 denumită inițial „Centrul de Cercetări Științifice al Marinei Militare” cu sediul la Constanța. În 1998, Centrul cu actuala denumire devine parte componentă a Agenției de Cercetare pentru Tehnică și Tehnologii Militare (A.C.T.T.M.) cu sediul la București. C.C.S.T.M. dispune de două secții: construcții și modernizări nave; arme sub apă și muniții de marină și de două laboratoare: cercetare-dezvoltare și instalații de automatizare și electronică.

**CENTRUL DE PERFECTIONARE A LUCRĂTORILOR DIN MARINA CIVILĂ (C.P.L.M.C.)** Instituție înființată în 1976 la Constanța având ca obiectiv perfecționarea pregătirii profesionale a personalului navigator din flotele de transport maritim, fluvial și de pescuit oceanic. Centrul organizează și desfășoară programe de perfecționare și specializare a personalului navigator din Marina Civilă, organizează consfătuiri, seminarii, elaborarea de lucrări de specialitate etc.

**CENTRUL DE SCAFANDRI** Unitate a MM ale cărei baze au fost puse în 1877 la Constanța. În 1966 ia ființă „grupul 276 scafandri de luptă” destinat instruirii scafandrilor în vederea luptei și pentru executarea diferitelor lucrări sub apă. În 1976 a fost înființat C.d.S. pentru pregătirea scafandrilor, inclusiv a celor de mare adâncime, cu aceeași dublă destinație. În 1978, în cadrul C.d.S. a fost înființat, în colaborare cu scafandri de mare adâncime francezi, „Laboratorul Hiperbar” care permite scufundarea până la 500 m adâncime. Intrarea în serviciu a primelor două nave pentru

scafandri de mare adâncime „Grigore Antipa” și „Emil Racoviță” a contribuit substanțial la perfecționarea și specializarea scafandrilor în misiuni de cercetare, deminare, salvare etc. la mare adâncime. C.d.S. se subordonează direct Statului-Major al Forțelor Navale (S.M.F.N.) și este singura unitate abilitată la nivel național să pregătească și să breveteze scafandri pe linie militară și civilă. În 1995 a aderat la structurile NATO primind drept de vot în comisia de standardizare a dotării și pregătirii scafandrilor din statele partenere.

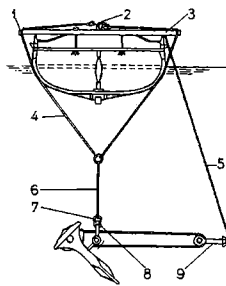
**CENTRUL DE VELATURĂ** Punct în care se aplică rezultanta forței vântului asupra velelor sau, la navele cu, propulsie, mecanică, asupra corpului, suprastructurilor și greementului navei; *sin.* centru velic.

**CENTURĂ 1.** Filă din tablă sau scânduri, aflată la intersecția bordajului cu puntea. **2. pesc.** Pară transversală care se fixează pe sacul traulului.

**CENTURĂ ANTIMAGNETICĂ** Instalație de protecție a navelor împotriva minelor magnetice. Constă dintr-un sistem de conductori de cupru sub tensiune electrică, dispuși în plan orizontal și vertical în jurul corpului navei sau al principalelor mase magnetice de la bord pentru a anula magnetismul navei.

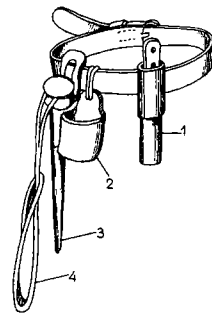
**CENTURĂ CUIRASATĂ** Porțiune cuirasată care înconjoară nava în borduri și se închide la partea superioară cu punțile cuirasate.

**CENTURĂ DE ANCORĂ** Pară (sărmă) cu ochiuri la ambele capete și un cârlig de papagal, având la partea inferioară o atârnatore pentru prins ancora. Cu C.d.A. se încing ambarcațiunile pentru darea ancorelor.



**Centură de ancoră:**

1 – crestătură; 2 – cârlig cu papagal; 3 – spate tare; 4 – centură; 5 – cablu; 6 – atârnatore; 7 – cheie; 8 – inel de traversieră; 9 – inelul ancorei.



**Centură de gabier:**

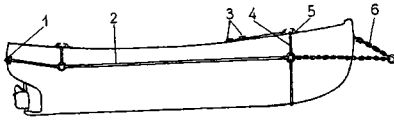
1 – cuțit în teacă; 2 – corn de unsoare; 3 – cavilă; 4 – saulă de siguranță.

**CENTURĂ DE GABIER** Centură prevăzută cu un cuțit de gabier așezat la spate, la mijlocul corpului (pentru a putea fi apucat cu oricare mână), un corn de gabier cu unsoare (pentru ungerea macaralelor), un dorn (pentru scoaterea osiei macaralei) sau o cavilă de matisit (dacă se execută matiseli în arboradă). Este folosită de gabierii care efectuează lucrări de întreținere în arboradă.

**CENTURĂ DE GHEAȚĂ** Fâșia dintr-o banchiză costieră care rămâne sudată de coastă după ce masa de gheață a banchizei a fost ruptă de uscat în urma variațiilor de nivel provocate de maree. Marginea abruptă și înălțimea ei fac inaccesibilă coasta în zona respectivă

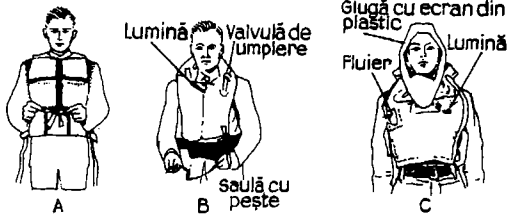
unde se formează un canal de apă liberă lat de câțiva metri.

**CENTURĂ DE REMORCĂ** Parâmă cu care se încinge longitudinal o navă ce urmează a fi remorcată sau scoasă de pe uscat și care nu are babale sau ale cărei babale nu sunt destul de rezistente.



Centură de remorcă:  
1 - placă cu ochi; 2 - centură; 3 - babale; 4 - martingală;  
5 - ureche; 6 - labă de găscă.

**CENTURĂ DE SALVARE** Mijloc de salvare individuală, constând dintr-un înveliș de pânză de vele sau din cauciuc cu mai multe compartimente, umplute cu plută ori capoc sau în care se poate introduce aer. Unele centuri sunt prevăzute și cu o saulă (pentru legarea de un alt naufragiat), un fluier și o lumină plutitoare. Există și C.d.S. speciale pentru mame și copii, pentru echipajele submarinelor, pentru aviatorii care zboară deasupra mării, pentru oamenii care lucrează în afara bordului (cu funcționare automată), pentru trupe de asalt etc.

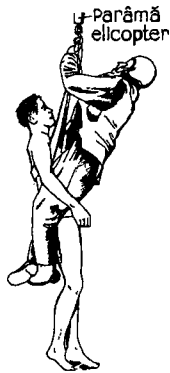


Centuri de salvare:  
A - centură de salvare cu plută. B - centură de salvare pneumatică.  
C - centură de salvare pentru oamenii care lucrează în afara bordului.

**CENTURĂ DE SALVARE DE ELICOPTER** Centură lăsată cu ajutorul unei parâme dintr-un elicopter în scopul salvării naufragaților. Pentru salvarea unui rănit se folosește o centură dublă care permite unui om din echipajul elicopterului să-l încingă pe naufragiat.

**CEP 1.** fl. Traversă de ancoră. 2. v. butoi.

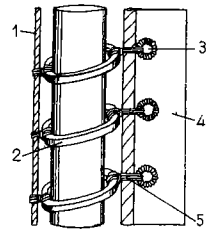
**CER meteo.** Spațiul aerian deasupra orizontului având aparent (datorită particularității fiziologice a vederii omului) forma unei emisfere. După gradul de acoperire cu nori deosebit: C. acoperit; C. înnorat; C. senin. În mările polare deosebit: C. de apă C. de culoare închisă, indicând prezența apei libere. C. de gheață C. de culoare albă indicând o mare acoperită cu gheață; sin. boltă cerească, firmament.



Centură de salvare de elicopter dublă

**CERAM (Seram) 1.** Insulă indoneziană din Arh. Moluce situată la V de Ins. Noua Guinee. Supr. 17,1 mii km<sup>2</sup>; cca 100 mii loc. Relief muntos; alt. max. 3010 m. Climă ecuatorială. Expl. forestiere și petoliere. Culturi: cafea, piper, trestie de zahăr, mango. 2. Mare interinsulară în Oc. Pacific între insulele indoneziane Ceram, Buru, Obi, Miscol și țărmul Ins. Noua Caledonie. Supr. 187 mii km<sup>2</sup>; ad. med. 1209 m, max. 3315 m. Lângă țărmuri sunt numeroase recife coraligene. Temp. apei 27° C, salinitatea 34 ‰. Marea neregulată semidiurnă, ampl. 1,7-3,3 m.

**CERC Armătură metalică circulară cu diferite destinații.** C. cu ochi C. prevăzut cu un ochi metalic în care se prinde cârligul unei manevre, unei macarale etc. C. de catarg; a) ist. C. cu ajutorul căruia se strângeau părțile unui catarg din lemn, construit din bucăți; b) sin. C. de învergare. C. de cămașă v. cămașă (1). C. de cavilieră C. montat la baza unui catarg, prevăzut cu ochiuri pentru cavilele diferitelor manevre. C. de învergare C. cu ajutorul căruia se învergează marginea de cădere prova a unei rinde sau a altei vele aurice pe catarg (a nu se confunda cu cânistrela). C. de sugrumătură C. aflat sub gâtul coloanei sau la partea superioară a arborelui gabier sau arboretului, la care se prind sarturile, când acestea nu se capelează. La arborii metalici este înlocuit cu ochiuri de sugrumătură. C. de tendă C. montat la partea inferioară a câtagului, de care se prinde nervul tendei. C. de troță v. troță. C. de verfafor C. montat la capetele vergilor pentru trecerea verfaforilor.



Cerc de catarg (de învergare):  
1 - fungă; 2 - cerc de catarg (de învergare); 3 - ochi de cioară; 4 - velă; 5 - legătură.

La arborii metalici este înlocuit cu ochiuri de sugrumătură. C. de tendă C. montat la partea inferioară a câtagului, de care se prinde nervul tendei. C. de troță v. troță. C. de verfafor C. montat la capetele vergilor pentru trecerea verfaforilor.

**CERC AZIMUTAL** Inel de alamă sau din alt material amagnetic pe care, de obicei se află o alidadă a cărei suprafață este gradată în sens retrograd de la 0° la 360° și pe care se citește relevmentele sau unghiurile orizontale.

**CERC DE DISTANȚĂ** Cerc luminos pe ecranul radiolocatorului, indicând distanța de la centrul acestuia, adică distanța de la antenă la obiectul vizat, al cărui semnal apare pe ecran.

**CERC DE FUNDARISIRE** Cerc al cărui centru este un reper de pe mal, iar raza reprezintă distanța până la acest reper în momentul fundarisirii ancorei; v. relevment de fundarisire.

**CERC DE GIRAȚIE** v. curbă de girație.

**CERC DE ÎNĂLȚIME** Cerc pe sfera terestră având ca centru proiecția terestră a astrului, iar ca rază sferică distanța zenitală. Este locul geometric al punctelor din care, la un moment dat, un observator vede un astru sub aceeași înălțime; v. dreaptă de înălțime.

**CERC DE ÎNTĂLNIRE 1.** Cerc pe care se pot întâlni două nave având anumite viteze și drumuri. Este cunoscut în geometrie sub denumirea de cercul lui

Apolonius. 2 mil. Locul geometric al tuturor punctelor unde se poate produce impactul unei torpile cu o navă ce poate lua orice drum de la 0° la 360°.

**CERC DE LANSARE** Cerc având ca centru nava-țintă, iar ca rază distanța de lansare a unei torpile.

**CERC DE NESIGURANȚĂ** Cerc având ca centru punctul navei, iar ca rază eroarea probabilă a acestui punct.

**CERC DE POZIȚIE** Locul geometric al punctelor de pe sfera terestră, aflate la aceeași depărtare de un punct dat (cazul cercului de înălțime sau al cercului obținut prin măsurarea distanței la un punct dat sau a unghiului orizontal dintre două puncte de pe coastă); v. navigație.

**CERC DE VIZIBILITATE** Cerc a cărui rază este egală cu distanța de la care lumina unui far este văzută de către un observator aflat la înălțimea de 15 picioare deasupra nivelului mării (4,95 m).

**CERC MARE** Intersecția unui plan ce trece prin centrul Pământului cu suprafața sferei terestre. Drumul cel mai scurt între două puncte de pe sfera terestră este întotdeauna un C.M.; *sin.* ortodromă; v. navigație.

**CERC ORAR** Cerc mare care trece prin polii cerești.

**CERC PARALEL** Cerc al sferei terestre sau al sferei cerești al cărui plan este paralel cu planul ecuatorului. În primul caz poartă denumirea de paralel (nu paralelă), iar în cel de-al doilea, paralel de declinație.

**CERC POLAR** Cerc convențional, paralel cu Ecuatorul, ce corespunde latitudinii nordice de 66°33' (Cercul Arctic) care mărginește spre S zona arctică și latitudinii sudice de 66°33' (Cercul Antarctic) care mărginește spre N zona antarctică. Limitează una din cinci zone climatice distincte ale Pământului. În zona cuprinsă între C.P. și poli, timp de șase luni (în sezonul rece) se instalează noaptea polară, iar în restul anului, ziua polară.

**CERC PRINCIPAL** Cercul mare de pe sfera cerească sau terestră alcătuit de planul de referință al unui sistem de coordonate. Ecuatorul ceresc (pământesc) este un cerc principal, la fel orizontul și ecliptica.

**CERC VERTICAL** Cerc mare al sferei cerești, care trece prin zenit, nadir și astrul sau punctul considerat, purtând în mod curent denumirea de vertical; v. *fig.* coordonate orizontale.

**CERCETAREA PAVILIONULUI** Acțiunea unei nave militare prin care se urmărește și oprește o navă oarecare, suspectată de a fi arborat un pavilion fals.

**CERCUL TROPICULUI CERESC** Cerc pe sfera cerească al cărui plan este paralel cu ecuatorul ceresc. Sunt două cercuri tropicale cerești care trec unul prin punctul solstițiului de vară, iar altul prin punctul solstițiului de iarnă. Aceste cercuri corespund pe Pământ cercurilor tropicale: tropicul Racului și tropicul Capricornului.

**CERE** (*despre parăamă*) A fi foarte tensionată, de unde necesitatea de a fi filată ușor. ◊ „Fila dacă cere!” Comandă pentru a fila o parăamă prea tensionată.

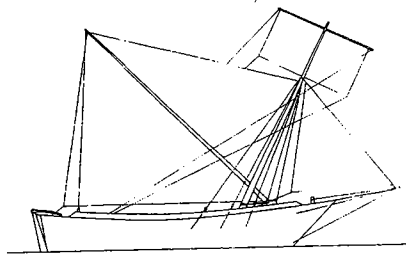
**CERAMIER** Vrachier (cca 5 000–8 000 t, vit. 12–15 Nd) specializat în transportul cerealelor.

**CEREMONIAL MARITIM** Ansamblul regulilor de protocol, de cele mai multe ori tradiționale (politețe

navală, onoruri, saluturi etc.). Poate constitui un eveniment cotidian (de ex., sosirea comandantului/amiralului la bordul navei sale) sau ocazional (vizită oficială, inspecție etc.). Astfel, un amiral sosit în vizită oficială este întâmpinat cu gardă sub arme, gardă la scară, onoruri cu sifleea, ridicarea mărcii de comandament; navele în mare pot schimba saluturi; în anumite împrejurări se face un salut cu tunul.

**CERNAVODĂ** Zonă portuară care cuprinde două porturi, unul pe malul drept al Dunării la km 300 cu frontul la fluviu (portul fluvial) și celălalt pe malul stâng al Canalului Dunăre–M. Neagră (portul CDMN) la km 64 + 400 1. **Portul fluvial** are gura de acces în port lată de 97 m și ad. min. 6 m. Lung. frontului de cheuri 600 m, cu dane pentru produse petroliere, balast și minereu. Dispune de un bazin portuar amenajat cu dane pentru mărfuri generale, cereale, cocs ș.a., magazii (supr. 2783 m<sup>2</sup>) și un șantier de reparații cu o cală de lansare. Capacit. de trafic cca 1 mil. t/an. *ist.* Localitatea este atestată de pe vremea stăpânirii romane sub numele de Axiopolis. În 1860, o societate engleză a concesionat de la guvernul otoman dreptul de a construi CF Constanța – Cernavodă, ceea ce a deschis noi perspective în zonă. După Războiul de Independență, guvernul român a răscumpărat CF și a legat Dobrogea de restul țării prin podul peste Dunăre „Regele Carol I” construit de ing. Anghel Saligny, odată cu construcția portului (1887–1905). În primul RM, CV. a fost ocupată de trupele germane. Pentru a împiedica folosirea podului de către germani, trupele române (marina militară) au distrus podul peste brațul Borcea, întrerupând legătura dintre Dobrogea și Muntenia (1916). În al doilea RM, navele germane ce se retrăgeau în amonte (august 1944) au forțat trecerea în fața portului, dar au suferit pierderi foarte grele în urma focului trupelor române. 2. **Portul CDMN** dispune de 10 dane operative și 9 dane de așteptare și formare a convoaielor și o dană pentru pasageri, cu utilitățile corespunzătoare. Amenajarea portului a început odată cu demararea lucrărilor la Canalul Dunăre–M. Neagră (1975) și a fost dat în folosință în anii 1984–1985. Capacitatea de trafic poate atinge 7 mil. t/an.

**CERNICĂ** Mic velier asemănător la corp cu Perama (v.) folosit în M. Egee și M. Neagră. Are o randă cu spetează, un foc pe bompres și una sau două vele

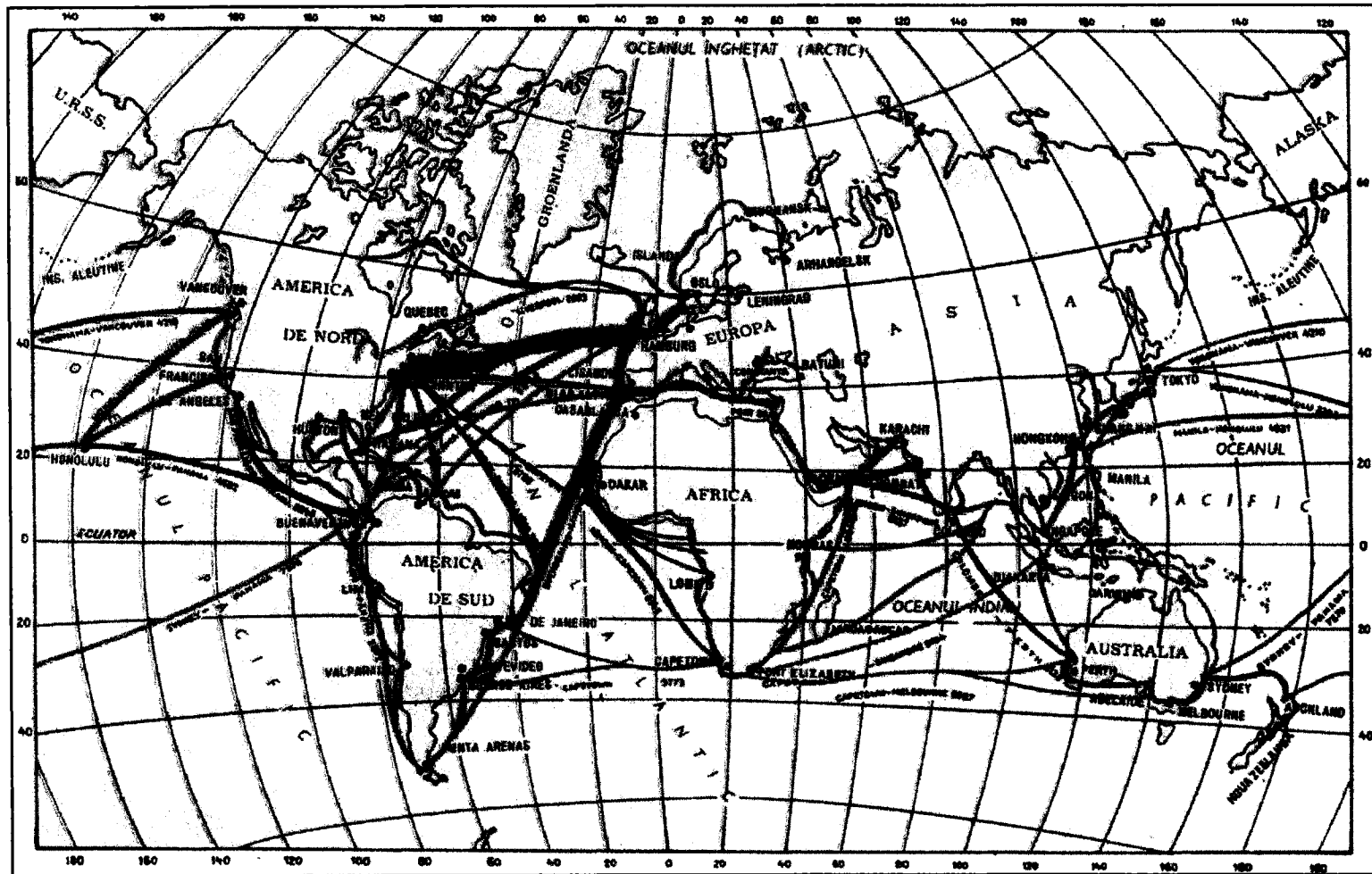


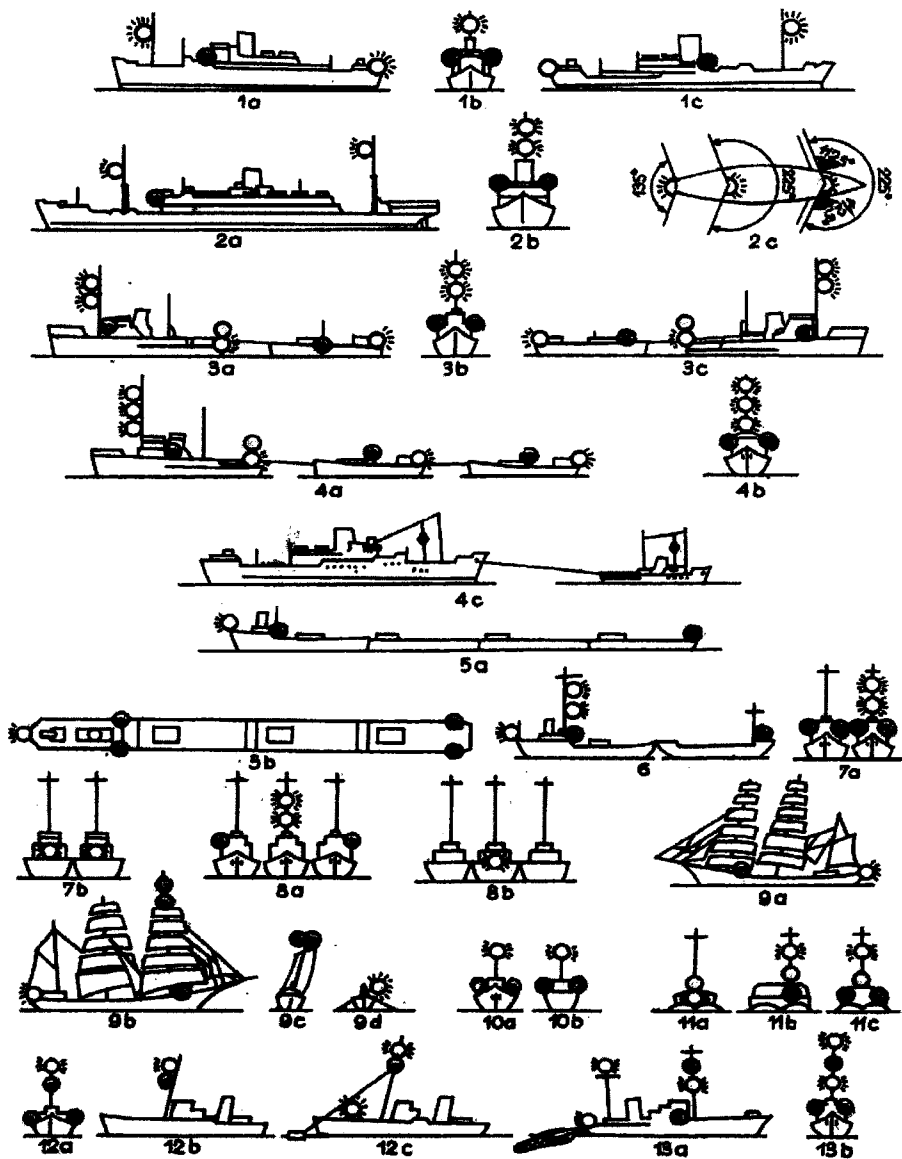
Cernică grecească

pătrate deasupra randei pe un catarg înclinat spre prova. Ocazional, poate avea și un mic artimon. Se caracterizează prin viteză în mare și o bună manevrabilitate pe căi navigabile înguste, ceea ce a făcut să fie folosit în trecut și pentru contrabandă.



# HARTA PRINCIPALELOR CĂI MARITIME





## LUMINI ȘI

1. Navă cu propulsie mecanică, cu  $L < 50$  m, în mers, văzută: **a** – din babord; **b** – din prova; **c** – din tribord; 2. Navă cu propulsie mecanică, cu  $L > 50$  m, în mers, văzută; **a** – din babord; **b** – din prova; **c** – de sus. 3. Navă care remorchează, cu  $D < 200$  m între pupa remorcherului și pupa ultimei nave remorcate, văzută: **a** – din babord; **b** – din prova; **c** – din tribord. 4. Navă care remorchează, cu  $D > 200$  m între pupa remorcherului și pupa ultimei nave remorcate, văzută; **a** – din babord; **b** – din prova; **c** – ziua. 5. Navă care împinge și navă împinsă (unitate compusă), văzute: **a** – din tribord; **b** – de sus. 6. Navă care împinge (fără a forma o unitate compusă), văzută din tribord. 7. Navă care remorchează la ureche, văzută: **a** – din prova; **b** – din pupa. 8. Mai multe nave remorcate la ureche sau împinse, văzute: **a** – din prova; **b** – din pupa. 9. Navă cu vele, în mers, văzută: **a** – din babord; **b** – cu lumină facultativă din tribord; **c** – cu  $L < 12$  m din prova; **d** – cu  $L < 7$  m sau ambarcațiune cu rame. 10. Navă cu propulsie mecanică, cu  $L < 7$  m și viteză max. de  $7 N_d$ , văzută: **a** – din prova; **b** – din pupa. 11. Navă cu pernă de aer, în mers (lumină galbenă cu sclipiri), văzută: **a** – din prova; **b** – din tribord; **c** – din prova. 12. Pilotină: **a** – cu viteză prin apă, văzută din prova; **b** – fără viteză prin apă, văzută din babord; **c** – la ancoră. 13. Trauler traulând prin apă, văzut; **a** – din tribord; **b** – din prova; **c** – ziua. 14. Navă care pescuiește altfel decât prin traulare, cu viteză prin apă, văzută: **a** – prin apă, văzută: **a** – din tribord; **b** – ziua. 15. Navă care pescuiește altfel decât prin traulare, cu unelte

**CERTIFICAT DE AVARIE** *MC* Document eliberat de experți numiți de tribunal, de autoritățile portuare sau de oficiul de control al mărfurilor, prin care se atestă felul, gradul și natura avariilor suferite de o navă sau de mărfuri. În baza acestui document asiguratorii evaluează dauna.

**CERTIFICAT DE BORD LIBER** *MC* Act prin care societatea de clasificare autorizată de guvern atestă bordul liber necesar navei în toate condițiile prevăzute de Convențiile internaționale pentru liniile de încărcare (apă dulce, apă sărată, zone de navigație și anotimpuri). Londra 1966 (v. bord liber).

**CERTIFICAT DE CAPACITATE** *MC* Document care atestă că posesorul său a obținut calitatea de personal ambarcat (nebrevetat) prin examen în fața unei comisii abilitate. Este obligatoriu pentru personalul nebrevetat ambarcat pentru fiecare funcție în parte.

**CERTIFICAT DE CLASĂ** *MC* Document prin care societatea de clasificare adevărește că nava a obținut clasa respectivă.

**CERTIFICAT DE EMPTY TANK (tanc gol)** *MC* Document care însoțește contractul de navlosire, atestând că petrolierul a fost descărcat și că tancurile sunt complet goale.

**CERTIFICAT DE EXPERTIZĂ** *MC* 1. Certificat sau act de expertiză emis de expertul sau comisia de experți oficiali prin care se constată existența unei avarii, a daunelor produse mărfii sau navei, cauza acestora și evaluarea lor. 2. Certificat emis de autoritățile portuare prin care se constată starea exterioară a mărfurilor descărcate de pe o navă. 3. Certificat de inspecție întocmit de reprezentantul unei societăți de clasificare (v. Registrul Naval Român) în urma unei inspecții periodice sau accidentale a navei sau instalațiilor de bord (v. inspecție).

**CERTIFICAT DE NAȚIONALITATE** *MC* Act eliberat de guvernul unui stat, prin autoritățile sale abilitate, prin care se atestă naționalitatea și proprietatea unei nave și în baza căruia se acordă pavilionul, protecția și privilegiile de care se bucură toate navele aparținând statului respectiv.

**CERTIFICAT DE STARE DE SĂNĂTATE** *MC* Document eliberat de serviciul sanitar în porturile naționale sau de consul în porturile străine, în care se arată starea generală a sănătății la bord sau starea sanitară a portului din care a plecat nava și care poate fi „curată”, „suspectă” sau „rea”. În ultimul caz, nava este supusă unui regim de carantină în portul de sosire. *sin.* patentă de sănătate.

**CERTIFICAT DE SCUTIRE.** *MC* Act eliberat unei nave, în numele guvernului, de către societatea de clasificare sau de o autoritate competentă prin care nava este scutită de aplicarea uneia din prevederile Convenției Internaționale pentru Ocrotirea Vieții Umane pe Mare. (CIOVUM).

**CERTIFICAT DE SIGURANȚĂ** *MC* Act emis de o societate de clasificare sau de către o administrație de stat atestând buna calitate și siguranța în exploatare a navei, materialului de armament și instalațiilor acesteia în conformitate cu prevederile Convenției Internaționale pentru Ocrotirea Vieții Umane pe Mare (v. CIOVUM.).

La intrarea în serviciu nava trebuie să posede: certificat de siguranță pentru nava de pasageri, certificat de siguranță a construcției pentru nava de mărfuri, certificat de siguranță a echipamentului navei de mărfuri, certificat de siguranță radiotelefonică pentru nava de mărfuri. Existența acestor documente și a certificatului de clasă (v. clasă) confirmă buna stare de navigabilitate a navei. Dacă nava primește o scutire conform prevederilor CIOVUM, i se acordă și un certificat de scutire.

**CERTIFICAT DE TONAJ** *MC* Certificat prin care Administrația atestă tonajul brut și net, tonajul Suez etc. al unei nave.

**CERTIFICAT INTERNAȚIONAL PENTRU PREVENIREA POLUĂRII APEI MĂRINE** Document cerut de Convenția internațională pentru Prevenirea Poluării Marine (1973), prin care se atestă că nava este înzestrată cu o instalație de tratare a apelor uzate, cu un tanc și cu tubulatură de descărcare corespunzătoare.

**CEȘME, golful** ~ Mic G. de pe țărmul turcesc al M. Egee cunoscut în epoca navelor cu vele prin bătălia navală dintre escadra rusă și flota turcă din M. Egee (24–26 iun. 1770) în timpul războiului ruso-turc (1768–1774).

**CEȘCULIȚĂ** v. compas.

**CEȚATEA ALBĂ** Oraș-port la limanul Nistrului la 20 km de M. Neagră. Cca 40 mii loc. Industrie ușoară, pescuit. *ist.* În antichitate colonie grecească întemeiată de milesieni în sec. VI î.Hr. (Tyraș). În Evul Mediu a fost colonie genoveză (Maurocastron). Stăpânită apoi succesiv de tătari (1241), bulgari (1300–1322), de Moldova (către sfârșitul sec. XIV), cucerită de turci (1484) care i-au dat numele de Akkerman; în urma războiului ruso-turc (1806–1812) intră în stăpânirea Rusiei. Între 1918–1940 aparține României. După al doilea RM intră în componența Ucrainei luând denumirea de Belgorod-Dnestrovski.

**CETUS** Constelație având stelele nautice Diphda și Menkar; în latină „Balena”.

**CEUTA** Oraș-port în N Marocului pe țărmul Str. Gibraltar. Peste 80 mii loc. Posesiune spaniolă. Port de tranzit și de pescuit la M. Mediterană. Industrie ușoară, șantier de construcții și reparajii nave.

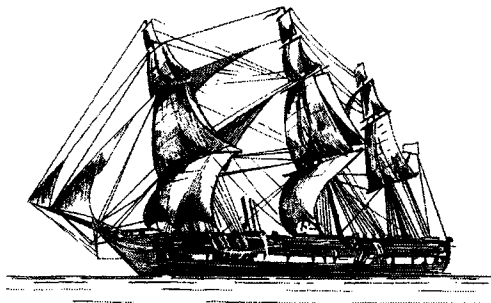
**CEYLON** Denumirea până în 1972 a statului Sri Lanka și a ins. cu același nume (v.).

**CH/P** *MC* (*engl.* Charter Party – contract de navlosire). Contract încheiat între armator și navlositor în vederea efectuării unui transport de mărfuri pe mare. În transportul maritim, cărașul poartă denumirea de armator, putând fi și proprietarul navei. Prețul convenit acestuia pentru efectuarea transportului se numește navlu, iar în cazul contractelor de transport pe termen determinat (v. Time Charter) – chirie.

**CHAGOS** Arhipelag format din 5 grupe de atoli coraligeni situat la S de Ins. Maldive din Oc. Indian. Face parte din colonia britanică formată din Insulele: Aldabra, Farquhar și Desruches (din 1810). Supr. 186 km<sup>2</sup>; cca 1500 loc.

**„CHALLENGER”** *ist.* Navă oceanografică a cărei călătorie în jurul lumii (1871–1876) a fost și prima

expediție oceanografică importantă care a inițiat cercetările la adâncimi mari. Nava a parcurs 68 980 Mm și a efectuat 492 de sondaje la adâncime (max. 8 180 m). Rapoartele campaniei oceanografice au fost tipărite în 50 de volume; un set din aceste rapoarte se află în biblioteca muzeului de istorie naturală „Grigore Antipa” din București.



„Challenger”

**CHAMPLAIN, Samuel de** ~ (1567–1635) Navigator, explorator și colonizator francez. A explorat Noua Franță (Canada) în 1603 și a convins pe regele Henric IV să înființeze o colonie unde a întemeiat or. Quebec în 1608. Locotenent-general și guvernator din 1633 al noii colonii.

**CHANCELLOR, Richard** (m. 1556) Navigator scoțian. A explorat M. Albă participând la prima expediție (1553–1554) organizată de „Societatea Neguțătorilor Întreprinzători”, în căutarea trecerii de la NE spre Extremul Orient. Fiind pilot șef al expediției, pătrunde în M. Albă, în estuarul Fl. Dvina de Nord. Socotit de autoritățile ruse ca „sol”, ajunge la Moscova cu sania unde este primit de țarul Rusiei Ivan cel Groaznic, stabilind primele legături comerciale cu Rusia. Într-o nouă călătorie a pierit cu nava pe o furtună în apele Scoției.

**CHANGJIANG;** fl. în China; v. lanțzi.

**CHARCOT** Ins. în partea de E a M. Bellingshausen (69° 45' lat. S și 75° 15' long. V) acoperită de un ghețar care prin Str. Wilkins se unește cu Țara lui Alexandru I. Supr. 2350 km<sup>2</sup>; alt. în partea centrală a ins. 150–750 m. Descoperită în 1910 de expediția francezului Jean Charcot.

**CHARCOT, Jean Baptiste** (1867–1936) Explorator și oceanograf francez care a desfășurat o vastă activitate de cercetare în zona Antarcticii. Între 1903–1905 a atins țămurile occidentale ale Țării Graham, iar între 1908–1910 a cercetat M. Bellingshausen descoperind insula care-i poartă numele. Rezultatele cercetărilor le-a publicat în lucrarea „În jurul Polului Sud” (2 vol. 1912). Între anii 1921–1936, în mai multe expediții succesive a studiat, împreună cu un grup de specialiști, planctonul din M. Mănecii și a efectuat studii oceanografice în apele Ins. Hebride din Oc. Atlantic și pe coasta de E a Groenlandei. La 6 sept. 1936, în timpul unei astfel de expediții, nava „Pourquoi Pas?”, pe care

erau ambarcați cercetătorii conduși de C. a dispărut într-un naufragiu din care a scăpat un singur membru al echipajului.

**CHARLESTON** Port și BMM a SUA la Oc. Atlantic, situat la vărsarea Fl. Cooper în G. Charleston (statul Carolina de Sud). Cca 80 mii loc. Lung. frontului de cheuri a portului și BMM este de cca 17 km, cu ad. până la 12 m. Adâncimea pazei de intrare în port 9–11 m. Import: prod. petroliere, mașini, prod. siderurgice; export: cereale, tutun, bumbac, prod. chimice, cherestea. Traficul anual de mărfuri este de 6,5 mil. t. Șantiere de construcții și reparații navale.

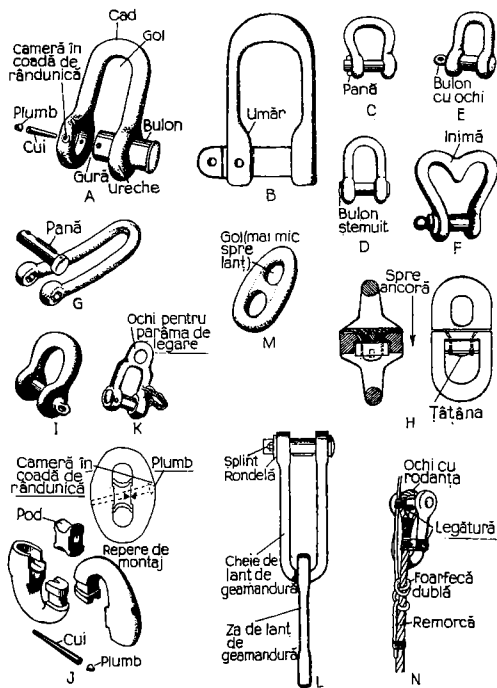
**CHATHAM** Grup de ins. vulcanice din care două mari și câteva mici în Oc. Pacific, la E de Noua Zeelandă, încorporate acesteia. Supr. 963 km<sup>2</sup>; cca 1000 loc. Alt. max. 286 m; climă subtropicală oceanică. Versanții munților sunt acoperiți de păduri, pe câmpiile litorale arbuști și pășuni. Creșterea oilor. A fost descoperit în 1791 de navigatorul englez W. Broughton.

**CHATHAM** Oraș în SE Marii Britanii (Comitatul Kent), port pe malul dr. al Fl. Midway în apropiere de vărsarea acestuia în M. Nordului. BMM. Șantiere navale.

**CHEI** (termen livresc) corect v. cheu; v. splai.

**CHEIAJ** livr. v. taxă de cheu; v. taxă de staționare la cheu.

**CHEIE 1.** Piesă metalică, în general în formă de U, servind la prinderea a două lanțuri, a două parâme, la fixarea manevrelor etc. Partea curbată se numește cap, părțile laterale, fâlc (terminațe cu urechi cu ochiuri),



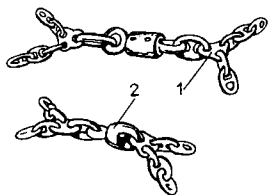
Chei:

A - dreaptă; B - dreaptă cu umeri; C - rotundă; D - dreaptă ștemuită; E - cu bulon cu filet; F - în inimă; G - incovoiată; H - cu țâșnă; I - de caponare; J - Kenter; K - de legare la geamandură; L - pentru lanț de geamandură; M - de ancoră; N - de remorcă.

deschiderea cheii, gură iar spațiul din interior, golul cheii. C. se închide cu un bulon filetat sau nefiletat, cu sau fără ochi, circular sau oval, asigurat cu un șplint ce trece printr-o ureche sau cu o pană. C. pot fi drepte, drepte cu umeri, drepte ștemuite, rotunde în inimă, răsucite, încovoiate ș.a. **C. cu țățână** (vârtej) C. formată din două piese în U, reunite printr-un bulon, care permite răsucirea lanțului; **C. de ancoră** C. ce servește la prinderea inelului ancorei de lanț; **C. de ancoră fără urechi** C. cu un ochi mai mare, în care se prinde inelul ancorei, și unul mai mic, în care se prinde C. cu țățână; **C. de caponare** C. ce servește la caponarea ancorei; **C. de greement** C. utilizată pentru a lega un lanț din greement cu un capăt de parâmă la un punct fix de la bord; **C. de împreunare** C. cu ajutorul căreia se închide lanțul ancorei și care poate fi cu urechi (tip vechi) sau brevetată, de ex. C. Kenter, formată din două bucăți; **C. de legare la geamandură** C. folosită la lanțurile de legare la geamandură; **C. de lanț de geamandură** C. cu secțiune pătrată.

**CHEIE CU ROLĂ** Cheia cu bulonul prevăzut cu o rolă peste care poate aluneca o parâmă.

**CHEIE DE AFURCARE** Dispozitiv constând dintr-o cheie cu țățână și patru brațe din zale de lanț prinse la cheie cu trefle. Una din ramuri are un număr de zale



Cheie de afurcare:

1 - treflă; 2 - cheie cu țățână.

fără soț și se așează la lanțul tribord. Se utilizează pentru a împiedica încurcarea lanțurilor de ancoră. Punerea C.d.A. este o manevră lungă; se boțează lanțul din vânt, se desface o cheie de împreunare și se înlocuiește cu o C.d.A.; se boțează lanțul

se sub vânt, se desface o cheie de împreunare, iar capătul lanțului din afara bordului se leagă cu o parâmă de trecere; se introduce prin nara din vânt și se prinde de C.d.A. Parâma de trecere se leagă apoi la capătul de la bord al lanțului de sub vânt și se introduce prin nara din vânt, unde se leagă la cheie. În cele din urmă ambele lanțuri se filează, lăsând C.d.A. să iasă din nara ținută de acestea.

**CHEIE DE CATARG** Pană metalică cu ajutorul căreia arborele gabier se reazemă pe gabie și arboretul pe cruceță; *sin.* cașcaval.

**CHEIE DE LANȚ** Unitate de măsură a lungimii lanțului de ancoră, egală cu 25 m. O ancoră are, de regulă, opt chei de lanț (200 m). C.d.L. sunt marcate cu pitură albă și cu inele de sârmă pe traversa ultimei zale a fiecăreia dintre ele. ♦ „A bate cheile” A indica cu bătaie de clopot C.d.L. filate la apă (câte o bătaie simplă de fiecare cheie); la navele moderne, măsurarea se face automat; v. marcarea lanțului.

**CHEIȚĂ** Cheie mică la coada unei macarale, la care se matissește capătul stătător al curentului palancului; v. *fig.* macara.

**CHEMĂ 1.** A trage, ca în expr. „Straiul cheamă catargul în plan longitudinal”. **2.** A ridica numirea unei nave sau a unei stațiuni de semnale de la uscat cu care se dorește

a intra în legătură. **3.** A face cu eclipsa numirea unei nave sau stațiuni de semnale de la uscat. **4.** A transmite prin radio indicativul unei alte stațiuni cu care se dorește a intra în legătură. **5.** A da ordin unei ambarcațiuni să vină la bord, ridicând chemarea bărcii.

♦ „A C. la megafon” A cere ca nava (barca) să se apropie la distanța de megafon.

**CHEMAREA BĂRCII (BĂRCILOR)** Semnal cu pavilionare de saulă, prin care se ordonă înapoierea ambarcațiunilor la bord, când se află în afara distanței de megafon.

**CHEMAREA PILOTULUI MC** Pavilion distinctiv arborat de o navă pilot în timp ce se deplasează către punctul de unde va începe pilotajul. Același pavilion se arborează și de către nava care are pilot la bord. Este pavilionul „H” din Codul internațional de semnale.

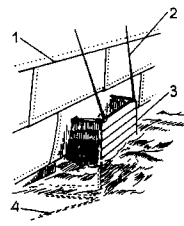
**CHEMARE** Port și BMM în N Franței (prov. Normandia) la M. Mânecii în N Pen. Cotenței. Peste 40 mii loc. Accesul în port se face pe două pase de acces. Lungimea frontului de cheuri a portului este de peste 5 km, cu adâncimi de 14 m iar a BMM 3 km, unde pot acostă nave de toate clasele, inclusiv PA și SmN. Pe terit. BMM se află Arsenalul marinei care dispune de docuri și cale de construcții unde se construiesc SmN, NPR, VPR ș.a.

**CHERHANĂ pesc.** Punct în Delta Dunării și pe litoralul M. Negre amenajat cu estacade pentru acostarea ambarcațiunilor pescărești, cu ghețării și încăperi de prelucrare a peștelui.

**CHESON 1.** Dulap la bord. **C. de marinar** Dulap, de regulă, metalic, în care marinarii își păstrează efectele și lucrurile personale. **2.** Cutie prismatică cu trei fețe, fund și capac superior, care se lipește de corpul navei, după care se goleşte de apă cu ajutorul aerului comprimat, permițând repararea operei vii, facerea unei caplamlale etc.

**CHESON ETANȘ** Compartiment etanș în bărcile de salvare, care asigură flotabilitatea acestora chiar în cazul pătrunderii apei.

**CHEU** Construcție hidrotehnică portuară realizată din lemn, piatră, beton armat etc., având rolul de a proteja malul împotriva erodării produse de valuri și a permite acostarea navelor. Constă dintr-un perete vertical sau ușor înclinat, ce pătrunde adânc în apă și permite navelor să se alipească de mal în vederea ambarcării/debarcării echipajului și a pasagerilor, încărcării/descărcării mărfurilor și a altor materiale, întreținerii, micilor reparații etc. Se disting C. de marfă, C. de pasageri, C. de armare (în șantiere) etc. Navele se leagă de/la C. cu ajutorul unor parâme care se prind de babale. Pentru a feri de lovituri atât C. cât și nava, C. este prevăzut cu **trancheți**. C. sunt împărțite în **dane** dispuse de-a lungul șarmului, la fiecare putând acostă o singură navă. De-a lungul C. sunt amenajate



Cheson (2):  
1 - bordaj; 2 - parâmă; 3 - cheson; 4 - parâmă sub chilă.

drumuri, căi ferate, macarale etc., precum și depozite, platforme de depozitare ș.a. *livr. Chei; v. și mol.*

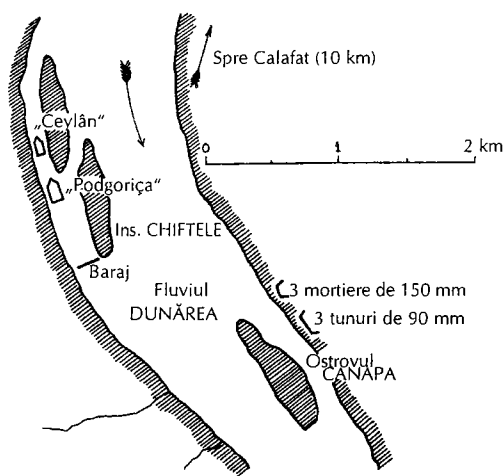
**CHIBA** Oraș-port japonez (Ins. Honshu). Important centru industrial recent dezvoltat: prelucrarea petrolului (15 mil. t/an), ind. alim., constr. avioane, șantier naval. Intrarea în port se realizează pe un canal cu ad. de 3–8 m.; ampl. mării 2,10 m; portul este accesibil navelor cu un pescaj de 4 m. Traficul anual de mărfuri este de 134 mil. t, în special petrol și produse petroliere. Lucrări recente au asigurat construcția unei dane (300 m) cu ad. de 15–17 m destinată acostării supertancurilor petroliere cu o capacitate de peste 200 mii t.

**CHICAGO** Important port din SUA pe țărmul de SV a L. Michigan (statul Illinois). Cca 7 mil. loc. Lungimea frontului de cheuri cca 37 km; adâncimea 9,4 m. În port pot fi operate simultan 180 de nave. Portul este dotat cu cca 180 macarale de 100 tf; 9 dane pentru petroliere, șantiere de construcții și reparații pentru nave de mare tonaj. Combinate siderurgice, constr. de mașini, aparatură electronică, locomotive ș.a. C. este legat de Oc. Atlantic printr-un sistem de lacuri, râuri, canale și strămtori.

**CHICHESTER, Francis** Navigator solitar englez. În anul 1966, la vârsta de 66 de ani, întreprinde o călătorie în jurul Pământului la bordul iahtului GIPSY MOTH IV. Străbate 28 000 Mm în 226 zile cu o singură escală la Sydney. (Iahtul se află expus în doc uscat la Muzeul marinei din Greenwich).

**CHICUI 1.** Început de ostrov, acoperit cu vegetație. 2. Ostrov situat între verigă (braț secundar) și Dunăre.

**CHIFTELE** Ins. pe Dunăre situată în dreptul km 778 (aparținând Bulgariei), unde la 7/19 noiembrie 1877,

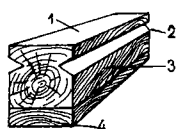


Schema dispozitivului de la ins. Chiftele unde la 7/19 nov. 1877, în Războiul de Independență, artileria Marinei Române a scufundat o grupare navală otomană

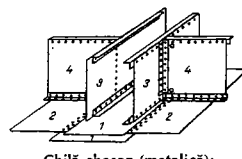
bateria de artilerie a Marinei Române „Perseverența” (III mortiere de 150 mm și III tunuri de 90 mm) condusă de Mr. de marină Dumitrescu N. Maican dintr-un observator aflat în aval, pe ostrovul Canapa, a scufundat

în tir indirect gruparea navală otomană camuflată în spatele Ins. C., într-o poziție defilată, la malul drept alcătuită din canoniera cuirasată „Podgorița” (335 t, dim: 31,5x7,6x1,9 m; tunuri IVx150 mm; blindaj 160–330 mm), remorcherul Ceylân și 2 șleपुरi.

**CHILĂ 1.** Element principal al osaturii navei, situat în partea inferioară, în plan longitudinal, de la prova la pupa. Poate avea două șanțuri laterale, denumite baturi; deasupra se află pălăria C., iar dedesubt, eventual, o C. falsă și o contrachilă. La ambarcațiunile metalice C. este construită din șine de oțel. La navele metalice ea este construită din tablă groasă, purtând denumirea de **C. plată**, sau reprezintă o structură în formă de cutie (**C. cheson**) sau chiar de tunel (**C. cu tunel**). Iahiturile au uneori **C. cu bulb** care servește ca lest. ♦ „C. dreaptă”. Poziția normală a navei cu asieta zero; arg. sănătos, treaz. „A pune C. navei” A începe construcția navei. 2. v. siflee.



**Chilă de lemn:**  
1 – pălărie; 2 – batură;  
3 – chilă; 4 – contrachilă.



**Chilă cheson (metalică):**  
1 – chilă plată; 2 – filele galbordului; 3 – carlingi centrale;  
4 – varangă.

**CHILĂ BASCULANTĂ (OSCILANTĂ, PENDULARĂ)** (la yachturi) Chilă suspendată mobilă, care se poate înclina cu cca 25° într-un bord sau altul, asigurând astfel mai multă stabilitate ambarcațiunii.

**CHILĂ DE RULIU** Proeminențe din tablă sau platbandă, așezate pe fundul navei, în borduri și simetric în raport cu chila, pe circa 2/3 din lungimea acesteia, pentru a micșora unghiul de ruluiu; v. fig. corpul navei.

**CHILIA** (derivă de la anticul Aquileia). Numele a două localități (C. Nouă și C. Veche) totodată mici porturi situate față în față pe brațul Chilia la 45 km de la vărsarea acestuia în M. Neagră. 1. **Chilia Nouă** (ucr. Kiliya) port fluvio-maritim aparținând Ucrainei, situat pe malul stâng al brațului Chilia. Cca 30 mii loc. Orașul și portul s-au dezvoltat după al doilea RM. Portul dispune de dane de pasageri pentru nave fluviale și maritime, dane operative dotate cu utilaje pentru manipularea mărfurilor, spații de depozitare, șantier de reparații navale. *ist.* În trecut, oraș comercial și punct strategic important unde se făcea comerț de tranzit. A fost stăpânit succesiv de bizantini, de despotul Dobrogei Dobrotici (1354), de unguri (1412), de genovezi (sec. XIII–XIV) care o numeau Licostomo (pe atunci nu era formată delta Chilia iar brațul era propice navigației). În sec. XV a fost disputată între moldoveni și munteni și cucerită de Ștefan cel Mare (1465), iar în 1484 a fost ocupată de turci. Începând cu sec. XVIII, C.N. a fost disputată între Rusia și Turcia, revenind Rusiei (1812), Moldovei (1856), din nou Rusiei împreună cu sudul Basarabiei (1878), României după primul RM, URSS prin anexarea Basarabiei (1940), României (1941–1945), din nou URSS (1945) și Ucrainei după dezmembrarea URSS (1990). 2. **Chilia Veche**, localitate

și port fluvial românesc pe malul drept al brațului Chilia la km 45. Cca 3000 loc. Localitatea este în imediata apropiere a portului. Dispune de un cheu cu o dană de pasageri și una comercială dotată cu macara de cheu și platformă portuară. Activitatea portuară este relativ redusă. *ist.* Fostă cetate și, pentru a o deosebi de cea de pe malul stâng, turcii i-au adăugat adjectivul „veche”. Situată pe un teren jos și mlăștinos, C.V. și-a pierdut cu timpul importanța devenind o localitate rurală. A revenit României prin Tratatul de pace de la Berlin (1878) odată cu Dobrogea. În primul RM a fost baza principală a flotei militare fluviale române (1917–1919), de unde se deplasa pentru ca să execute trageri asupra obiectivelor de pe malul dobrogean ocupat de trupele germane și bulgare. În al doilea RM, în zona Chilia Veche au avut loc lupte între unități de infanterie marină române și navele flotei fluviale sovietice care au executat bombardamente și acțiuni de desant la malul românesc. În prezent, C.V. este cea mai mare localitate rurală românească din Delta Dunării.

**CHILIA** Brațul de N al Dunării, cel mai important braț dintre cele trei brațe din sectorul Deltei prin care fluviul se varsă în M. Neagră. Lung. 116 km, lățimea; între 300 și 700 m, ad. șenalului navigabil 6–16 m. Brațul preia 70% din debitul Dunării. Formează frontiera de stat între România și Ucraina. Navigația pe brațul C. este îngreuiată din cauza a numeroase ostroave, adâncimi mici, bancuri de nisip etc. Principalele orașe-porturi: Ismail, Chilia Nouă, Vâlcov (Ucraina); Chilia Veche, Periprava (România); v. Canalul Chilia.

**CHINEI DE EST, Marea** ~ Mare în bazinul de V al Oc. Pacific, cuprinsă între țărmurile orientale ale Chinei și Arh. Ryukyu și Kyushu. Comunică direct cu M. Galbenă, cu M. Japoniei prin Str. Coreii și M. Chinei de Sud prin Str. Taivan. Supr. 836 mii km<sup>2</sup>. Ad. medie 309 m; ad. max. 2782 m. Marea este traversată de curentul cald Kuro Sivo. Temp. apei în feb.: 7–16° C, în aug. 27–28° C. Salinitatea este de 34,5‰ dar scade în apropierea vărsării fluviilor la 10‰. Marea diurnă cu înălțimea de 7,5 m la coastele Chinei. Taifunuri frecvente care produc valuri de 80–100 m lungime și 6–7 m înălțime. Importantă zonă de trafic maritim între porturile din M. Galbenă și M. Japoniei și mările din S Oc. Pacific și Indian. Principalele porturi: Shanghai, Ningoo, Wenzhou (China); Nagasaki, Kagoshima (Japonia).

**CHINEI DE SUD, Marea** ~ Mare situată în partea de V a Oc. Pacific la țărmurile de E și SE ale Asiei, între Pen. Malacca și Indochina și Insulele Kalimantan, Palavan, Luson și Taivan. Comunică cu M. Chinei de E prin Str. Taivan, cu M. Sulu și Java prin mai multe strâmtoări. Supr. 3537 mii km<sup>2</sup>; ad. medie 1020 m; ad. max. 5560 m. Țărmul puțin crestat; golfulurile importante sunt Tonkin (Bacbo) și Siam. În apropiere de țărm, pe alocuri sunt fâșii de arbuști de mangrove; numeroase insule mici, recifuri de corali, atoluri, bancuri de nisip. Ins. importantă Hainan (China). Temp. apei în aug. este de 28–29° C, iar în feb. de 19–27° C; salinitatea 32–34 ‰. Marea diurnă de 5,9 m înălțime. Taifunuri frecvente. Porturi principale: Bangkok (Tailanda), Haiphon, Da-

nang (Vietnam), Shanton, Zhanjang, Hong-Kong (China), Macao (Portugalia).

**CHINGA MUȘAMALEI** (de mînginie) MC Bară de oțel, lemn sau metal placat cu lemn, lată de cca 5–6 cm și relativ subțire, fixată transversal pe gura de magazie, deasupra mușamalelor, pentru a preveni smulgerea acestora pe timp de furtună. O magazie poate avea mai multe chingi.

**CHINGĂ 1.** Tresă împletită, acoperită cu pânză de vele și prevăzută cu ochiuri cu rodanțe la extremități. Un ochi este prins la capătul unui grui al bărcii, iar celălalt, asigurat cu o saulă, este prins la piciorul celui de-al doilea grui pentru a reține barca intrată la posturile de mare; v. *fig.* barcă de salvare. **2.** v. lanțuri. **3.** *mil.* Cerc metallic cu care se ridică torpilele.

**CHINGĂ DE MINGINIE** Bară cu care se asigură bocaportii; v. chinga mușamalei.

**CHINGĂ DE SONDOR** Fâșie din pânză de vele sau o parămă cu care se încinge un marinar care măsoară adâncimea apei cu sonda de mână, pentru a preveni căderea peste bord.

**CHIRIL, Ioan** (n. 1936 Ștefănești, Argeș) Contramiral. Absolvent al Școlii Militare Superioare de Marină promoția 1958 și al Academiei Militare Tehnice (1971). Printre funcțiile îndeplinite se numără cele de comandant de navă, șef al Serviciului Asimilare Armamente din Direcția Cercetare – Dezvoltare din Departamentul Înzestrării Armatei, apoi locțiitor al șefului acestei Direcții. La pensie din 1996. În anul 2000 a fost ales președinte al Filialei București a Ligii Navale Române și director al revistei „Marea noastră pentru tineret” (ulterior „România Maritimă și Fluvială”).

**CHIRIȘ** Șipcă orizontală folosită pentru fixarea căptușelii unei cabine.

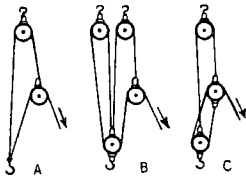
**CHIRIȚĂ, Mihai** (n. 1914 Bistreț, Dolj) Comandor. Absolvent al Școlii Navale „Mircea” promoția 1937 și al Școlii de Aplicație a Marinei (1940). A fost ambarcat timp de 7 ani (1937–1944) pe navele Escadrei de monitoare, participând pe Mon. „Ardealul” la operațiunile de evacuare a Basarabiei (1940) și în acțiunile din Delta Dunării ca ofițer secund pe Mon. „Kogălniceanu”. La 1 sept. 1944, aflat la comanda Mon. „I. C. Brătianu”, a fost făcut prizonier împreună cu întreg echipajul și internat în lagărul de prizonieri de la Oranki, de unde a revenit în țară în 1948. În același an a fost trecut în rezervă. A continuat în viața civilă profesia de marinar ca profesor de navigație și astronomie și șef de catedră, la Școala Militară Superioară de Marină (1953–1955), apoi inspector de navigație în cadrul Inspectoratului Navigației Civile. Autor al lucrărilor: **Manual de Astronomie nautică** (1957), **Manual de Navigație** (1959, în colaborare cu Cdr. Victor Pavica), lucrări de referință care sunt și azi de actualitate. A colaborat la redactarea valorosului **Lexicon maritim englez-român**.

**CHISC fl.** Prova dubei sau lotcii.

**CHIȘCANI** Port fluvial pe malul stâng al Dunării la km 182 + 700. Amplasat în incinta Combinatului de

celuloză și hârtie, în imediata apropiere de localitatea cu același nume. Lung. frontului de cheuri este de 415 m cu dane de acostare (așteptare), dane operative dotate cu macarale de cheu și platforme de depozitare. Portul este specializat, fiind construit o dată cu combinatul (începutul decădiei 1960) pentru aprovizionarea acestuia cu materii prime, în special cu stuf adus din Deltă de o flotă de ceamuri special construită.

**CHIT** Amestec folosit pentru etanșarea interstițiilor. **C. pentru metal** Amestec format din părți egale de miniu de plumb și alb de plumb la care se adaugă ulei de in fiert. **C. pentru lemn expus intemperiiilor** Amestec de cretă și ulei de in fiert la care se adaugă lac și terebentină în părți egale. **C. pentru tec lăcuit** Amestec de cretă și pământ de Sienna neagră, adăugând puțină culoare cafenie la tecul de nuanță închisă și puțin ocră auriu la cel de nuanță deschisă. Pentru mahon se folosește pământ de Sienna și culoare cafenie.



Chitibușuri:

- A – simplu cu două macarale;
- B – dublu cu macarale simple;
- C – simplu cu trei macarale.

**CHIURASAT** *inv. v. cuirasat.*

**CHOJNOWSKA, Krystyna Listiewicz** Navigatoare solitară poloneză. În anul 1976 întreprinde o călătorie în jurul lumii la bordul yachtului „Mazurek” de 9,5 m. După doi ani și jumătate își încheie cu succes temerara călătorie parcurgând 30 000 Mm.

„**CHRISTIAN RADICH**” Velier de tip bric, construit (1937) în șantierul Framnaes Mek, ca navă-școală pentru Școala navală din Oslo – Norvegia. În anul 1940 este capturat de Germania și transformat în navă-depозit pentru submarine. În urma unor bombardamente este scufundat la Flensburg. După terminarea războiului nava este ranfluată, reparată și modernizată, apoi retransformată în navă-școală a marinei comerciale norvegiene. Caracteristici: deplasament 773 t; dim: 72,50x9,70x4,50 m; suprafață velică 1234 m<sup>2</sup>; echipaj 109 marinari.

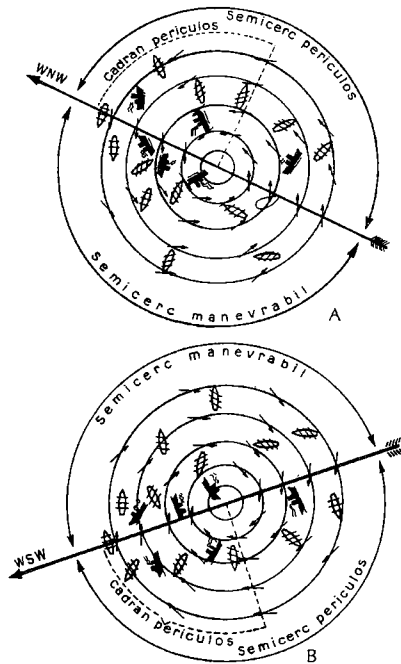
**CHUBASCO MN** Gren violent pe coasta de Vest a Mexicului, pornind adesea din Golful Tehuantepec.

**CICEAGOV** Familie de navigatori și amirali ruși. **1. C. Vasilii Iakovlevici** (1726–1809) Amiral (1782). În 1764 a organizat o expediție în Oc. Înghețat de Nord pentru a descoperi drumul maritim de NE de la Arhanghelsk la Kamciatka. În anii 1765–1766 a condus două expediții polare până la 80° 30' lat. N de unde nu a putut să înainteze spre N din cauza ghețurilor compacte. În timpul războiului ruso-turc (1768–1774), în calitate de comandant de flotilă, a participat la acțiunea de

interzicere a pătrunderii flotei turce în M. Azov. În 1782 comandă escadra rusă din M. Mediterană. În războiul ruso-suedez a comandat flota din M. Baltică. De numele lui sunt legate puncte geografice din Oc. Înghețat de N și Oc. Pacific. **2. C. Pavel Vasilevici** (1767–1849). Amiral (1807), fiul lui C. V. I. În 1792–1793 și-a făcut stagiul în flota britanică. În 1799 a condus o expediție pentru debarcarea de trupe în Olanda. Între 1802–1811 este ministrul marinei militare ruse. În 1812, Comandant Suprem al armatei ruse de la Dunăre și al flotei din M. Neagră, care acționau împotriva flancului sudic al armatei lui Napoleon I. În același an, guvernator al provinciilor Moldova și Valahia. În 1813, în urma unor diferende cu conducerea armatei, a plecat din țară. A locuit în Italia și Franța și a murit la Paris.

**CICLADE** (*grec. Kyklades*) Arh. grecesc în M. Egee alcătuit din 211 ins., din care mai importante: Naxos, Andros, Paros, Milos (continentale), Santorin, Thira ș.a. (vulcanice). Relieful, în general muntos. Se extrag: minereu de fier, bauxită, marmură, șmirghel (Naxos). Culturi de citrice, viță de vie; pescuit. Principalul oraș-port: Hermopolis.

**CICLON MN** Zonă a atmosferei cu diametrul de câteva sute de Mm, în care presiunea scade de la periferie spre centru, iar masele de aer au o mișcare convergentă, în



Ciclone:

- A – în emisfera nordică; B – în emisfera Sudică

sens contrar acelor unui ceasornic în emisfera nordică și în sensul acelor unui ceasornic în emisfera sudică. Un C. poate fi împărțit în două semicercuri: semicercul manevrabil sau navigabil și semicercul periculos. Cele mai puternice vânturi se întâlnesc în cadranul anterior al semicercului periculos, denumit cadran periculos. În



emisfera nordică, semicercul periculos se află în dreapta traiectoriei, iar în emisfera sudică în stânga acesteia. Porțiunea centrală a C. poartă denumirea de ochiul furtunii și are un diametru de 10–30 Mm. În această zonă vântul este slab, dar marea este extrem de rea. Ochiul furtunii este înconjurat de nori groși ce formează peretele acestuia; v. Baguio, taifun, uragan, Willy-Willy. **C.I.F. (C.A.F.) MC** (*engl.* Cost, Insurance Freight, *franc.* Cout, Assurance, Fret). Preț, asigurare, navlu, la care se adaugă numele portului de încărcare convenit. Condiție de livrare INCOTERMS, cu particularitatea că în prețul mărfii, constând dintr-o sumă forfetară, se include atât prima de asigurare cât și navlul. Vânzătorul are însă obligația de a asigura marfa la o societate de asigurare și de a preda cumpărătorului o poliță de asigurare contra riscurilor transportului pe mare. Ca și la condițiile F.O.B și C & F, riscurile se transmit în momentul în care marfa trece copastia navei în portul de încărcare.

**CIGUTA** *ist.* Navă mică de transport pentru grâne, specifică părții de NV a M. Negre. Este menționată în actele notariale încheiate de genovezi la Chilia în sec. XIV.

**CILINDRU DE RANFLUARE** v. ranfluare

**CILINDRU DE SEMNALE** v. semnale de mare distanță.

**CIMENTARE 1.** Acoperirea interiorului tancurilor de apă cu ciment pentru a nu contamina apa dulce cu rugină. **2.** Astuparea unei găuri de apă cu ciment; în acest scop se folosește un cofraj din lemn în care se toarnă ciment.

**CIN** v. monoxilă.

**CINE ESTE?** *mil.* Somație adresată de la bord unei ambarcațiuni care se apropie de o navă în timpul nopții. La această somație, șeful ambarcațiunii este obligat să răspundă: „Marca!” pentru comandantul unității de navă sau șefii direcți ai acestuia: „Ofițeri!” pentru ceilalți ofițeri; „Șalupa/Barca la bord!” pentru maiștri militari, subofițeri, gradați; „Șalupă/Barca la larg!” dacă ambarcațiunea nu intenționează să acosteze.

**CINEMATICĂ NAVALĂ** Ramură a cinematografiei care se ocupă cu rezolvarea problemelor de mișcare relativă a navelor; v. goană, evitarea coliziunilor; *sin.* navigație tactică.

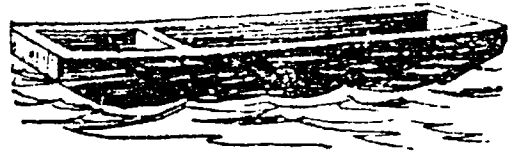
**CINGĂTOARE 1.** v. cabestan. **2.** *inv.* Parâmă ce înconjoară temporar săgeata și coloana bompresului și care nu permite săgeții să se abată lateral în timp ce este trasă de-a lungul bastonului pentru a fi pusă la post. **3.** *inv.* Sapan. **4.** Parâmă cu ajutorul căreia se prind butoaiile ce măresc flotabilitatea bărcii la darea unei ancore; v. garnisi (4).

**CINQUE PORTS** *ist.* Confederație maritimă engleză, inițial a porturilor Dover, Hastings, Hyther, Romney și Sandwich, cărora li s-au adăugat ulterior porturile Rye și Winchelsea, precum și alte porturi mai mici. În schimbul anumitor privilegii comerciale și al dreptului de a dispune de un tribunal maritim propriu, acestei confederații îi reveneau anumite obligații militare constând în armarea unui număr de nave de război. Importanța sa a început să scadă odată cu crearea marinei militare (sec. XIV); în prezent, asociația nu prezintă decât o importanță istorică, iar titlul de Lord Warden al șefului asociației

este un titlu onorific. Pavilionul asociației avea un ornament heraldic puțin obișnuit: jumătatea anterioară a unui leu ieșind din jumătatea pupa a unei nave.

**CINTĂ** *inv., sin.* centură (1).

**CIOBACĂ** Gen de luntre monoxilă.



Cioacă

**CIOC** Vârful unui cârlig.

**CIOC DE BARZĂ** Armătură metalică fixată în capul unui furtun pentru stingerea incendiilor.

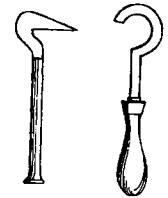
**CIOC DE CIOARĂ** Sculă în formă de cârlig utilizată pentru scoaterea calafatului vechi din harmuz.

**CIOCAN 1.** Sculă. **C. de călăfăuit**

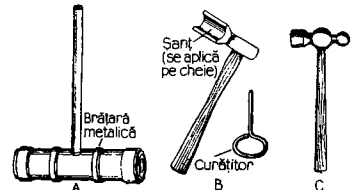
C. din lemn cu armături metalice, servind la baterisirea calafatului. **C. de cazici** *sin.* baros. **C. de chei** C.

aplicat pe cele două părți ale unei chei patent, în care se bate cu un ciocan obișnuit. În acest mod nu se

deteriorează suprafața prelucrată a cheii. **C. de ochetii** C. din oțel având o parte dreaptă, iar la cealaltă o bilă.



Cioc de cioară



Ciocane:  
A – de călăfăuit; B –  
de chei cu curățitor;  
C – de ochetii

Servește la bătut ochetii. **2.** Căderea navei cu prova în fundul unui val, pe tangaj. ♦ „A da ciocane”. A cădea repetat cu prova în fundul valurilor.

**CIOLAC, Grigore** (1900–n. Vârciorova, Tr. Severin) Contraamiral. Absolvent al Școlii de Ofițeri Marină promoția 1930. A urmat cursurile Școlii de Aplicație cu stagiul pe nave militare și civile. Absolvent al Școlii Superioare de Război. Licențiat în drept. Încadrat ca ofițer în grupul de Sm. și VT, a fost trimis la un curs de specializare în Germania (1940), devenind apoi instructor în Centrul de pregătire a submariniștilor de la Galați. În al doilea RM, ambarcat în echipajul de rezervă al Sm. „Delfinul”. În 1943, comandant al Sm. „Marsuinul”, nou intrat în serviciu, cu care a executat misiuni de crucieră de-a lungul coastei Caucazului. După 23 aug. 1944, trecut în rezervă, iar apoi rechemat, a îndeplinit diferite funcții în Comandamentul Forțelor Navale și CMM. A obținut brevetul de căpitan de cursă lungă și a trecut în Marina Civilă făcând numeroase voiaje internaționale.

mnale în calitate de comandant de navă.

**CIORBEA, Valentin** (n. 1946 com. Intreglade, Alba) Colonel, prof. univ. dr. Absolvent al Facultății de Istorie-Filosofie Univ. „Al. I. Cuza” Iași. Profesor la Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, catedra de științe socio-umane (1976–2002). Doctor în istorie. Din 2002, profesor la Facultatea de istorie de la Universitatea „Ovidius” Constanța. Autor și coautor al unor valoroase lucrări de istorie a Dobrogei și a marinei. Printre acestea se numără: **Portul Constanța de la antichitate la mileniul III** (1996), **Flota maritimă comercială română. Un secol de istorie modernă 1895–1995**, (1995), **Istoricul navelor-școală „Mircea”** (2 vol. 1995 și 1999), **Istoricul crucișătorului „Elisabeta”** (coautor, 2004), **Evoluția Dobrogei între anii 1918–1940**. (2005).

**CIROMELE, Petre** (n. 1947 București) Contraamiral. Absolvent al Școlii Militare Superioare de Marină promoția 1968, al Academiei Militare, secția Marină 1976 și al altor cursuri academice de marină. Ambarcat la nave, a îndeplinit funcțiile de la comandant de unitate de luptă la comandant de brigadă de nave (1968–1966). A fost specialist cu artileria la Brigada 24 fluvială, comandant al divizionului de vedete blindate, șef de stat-major și comandant al Brigăzii 24 fluviale, șef de stat-major și comandant al Flotei de Dunăre „Mihail Kogălniceanu” (1995–2000) și locțiitor al șefului Statului-Major al Forțelor Navale. În rezervă din 2001.

**CIORPAC** v. crâșnic.

**CIOVRÂNTIE** *sin.* anafor, ciovrantie.

**CIPRU (Kypros)** Ins. în partea de E a M. Mediterane. Terit. Rep. Cipru. Are 9,3 mii km<sup>2</sup>; relief muntos, țărmuri joase ușor crestate. Climă subtropicală, temp. med. + 9,5° C iarna și + 28° C vara. Cca 630 mii loc., din care 77,3% greci și 18,2% turci. În 1963 au avut loc primele incidente între cele două comunități marcând începutul unei grave crize care continuă și astăzi. În 1974 în C. au debarcat trupe turcești instituind controlul asupra a 40% din terit. insulei. Porturi: Famagusta, Kirina, Limasol. Primele două sunt folosite ca BMM pentru navele flotei militare turce. Cap. Nicosia. Ind. extractivă, agricultură, turism.

**CIRCUMPOLAR, astru** ~ Astru ce se observă în permanență deasupra orizontului.

**CITADELĂ** *mil.* Pe navele mari de luptă, compartiment sau grup de compartiment limitat de pereți etanși la gaze și radiații, cu acces în ecluză.

**CITI 1.** A observa gradația indicată de un instrument de măsură, de ex., a citi lochul. **2.** A distinge pavilioanele unui semnal. **3.** A înțelege și a interpreta simbolurile și prescurtările hărții marine.

**CITABONG** Oraș și principalul port al statului Bangladesh (până în 1971, Pakistanul de Est) cu ieșire la G. Bengal. 370 mii loc. Important centru economic al prov. cu același nume. Capacitatea de trafic anuală

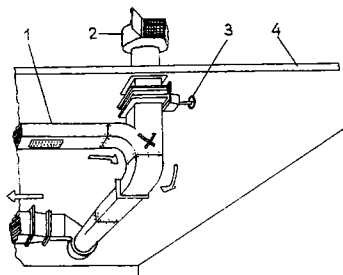
a portului este de 3 mil. t. Permite acostarea navelor oceanice. Ateliere de reparații nave. Export: iută (cel mai mare exportator), bumbac, ceai, fructe exotice ș.a.

**CIUCHI, Constantin** (1863–? n. com. Obârșia, jud. Bacău) Comandor. Absolvent al Școlii de Subofițeri (1886). În 1888 se află, cu gradul de Slt., în statul-major al canonierei „Crivița”. Avansează în grade militare și deține funcții la: Arsenalul Flotei, Inspectoratul Porturilor și Navigației, Depozitele fluviale, Diviziunea echipajelor, în statul-major al bricului „Mircea” (1891). Efectuează un stagiul de ambarcare în Escadra franceză din Mediterana pe crucișătorul „Colbert” și pe cuirasatul „L’Amiral Duperré”, apoi urmează cursurile Școlii de Artilerie Navală din Toulon și se specializează în acest domeniu la bordul navelor de război franceze (1892 – 1896). Revine în țară, unde i se încredințează funcții de răspundere precum: comanda torpilorului „Sborul” (1896), comanda navei „România” (1897), ofițer secund al bricului „Mircea” (1900), căpitan de port la Constanța (1901; 1907) și profesor în specialitatea artilerie la Școala de Aplicație a ofițerilor de marină (din anul 1902), comandant al bricului „Mircea” (1904). La 1 aprilie 1905, este detașat la SMR, pe nava „Principesa Maria”, unde funcționează până în anul 1907, când revine în Marina Militară. În anii primului război mondial, este director al Arsenalului Marinei, ultima funcție în marină până la trecerea sa în rezervă (1918). C.C. este autorul primei sinteze de istorie navală românească intitulată: **Istoria marinei române în curs de 18 secole de la împăratul Traian până în al 40-lea an de domnie a regelui Carol I** (Tipografia „Ovidiu”, Constanța, 1906, 400 pag.), care îl așază printre primii istoriografi ai marinei române.

**CIUKOTSK, Marea** ~ 1. Mare de bordură a Oc. Înghețat de Nord situată între țărmul Pen. Ciukotsk (Rusia), Pen. Alaska (SUA) și Ins. Vranghel. Comunicează prin Str. Bering cu M. Bering din Oc. Pacific. Supr.: 595 mii km<sup>2</sup>. Adâncimi: med. 71 m; max.: 1256 m, fiind întinsă în cea mai mare parte pe șelful continental. Marea semidiurnă până la 3 m. Temp. apei la supr. iarna –1,8° C, vara 4–12° C; salinitatea între 27 și 32‰. Vara, zonele sudice ale M.C. sunt 2–3 luni libere de ghețuri. Prin M.C. trece Linia Maritimă de Nord. Porturi: Uelen (Rusia), Barrow (SUA). **2.** Pen. în extremitatea de NE a Asiei (reg. Magadan, Rusia), limitată de M. cu același nume la N și M. Bering la S. Este traversată de Cercul Polar de N. Str. Bering o desparte de America de Nord. Relief muntos cu alt. max. 1158 m (vârful Ishodnaia). Țărmurile sunt crestate de numeroase golfuri și băi. Climat polar; vegetație de tundră; bogată în zăcăminte de plumb, volfram, aur ș.a. Pescuit. Or pr. Anadâr.

**CIULNIȚĂ** *fl.* Șir de anafoare succesive; *sin.* bulbucă.

**CIUPERCĂ 1.** Apărătoare care protejează un orificiu de ventilație din punte. **2.** v. ancoră-ciupercă.



Ciupercă:

1 – tubulatură de ventilație; 2 – ciupercă;  
3 – valvulă de închidere; 4 – punte.

**CIVADĂ** *ist.* Velă pătrată sub bompres, folosită până la începutul sec. XIX; *sin.* civadieră; *v. fig.* arborețul bompresului.

**CLANDER** *fl.* Balustradă foarte joasă la bordul șleplului.

**CLASĂ 1. mil.** Categorie de nave în funcție de destinație, deplasament, armament principal etc. Cele mai importante C. ale navelor de luptă sunt: C. portavioanelor, portelicopterelor, crucișătoarelor, distrugătoarelor, submarinelor, fregatelor, vânătoarelor de submarine, dragoarelor, vedetelor ș.a. Navele aceleiași C. se împart în tipuri ce diferă între ele în funcție de unele particularități de construcție. **2. MC** Marcă de calitate acordată unei nave civile de către o societate de clasificare. C. se acordă navelor construite după regulile societății respective; aceste nave sunt inspectate la anumite intervale de inspectorii societății pentru a constata dacă nava își menține sau nu C. acordată. **3. v.** tip de navă.

**CLASĂ DE CONCURS (CLASĂ DE REGATĂ)** *spt.* Termen folosit în iahting pentru a diferenția pe clase anumite categorii de ambarcațiuni în funcție de valorile constructive ce le determină condițiile de navigație.

**CLASIFICARE** Operația prin care o societate de clasificare acordă unei nave o anumită clasă (2); *v.* societate de clasificare.

**CLASIFICAREA AMBARCAȚIUNILOR SPORTIVE ȘI DE**

**AGREMENT** *spt.* Criteriile de clasificare a ambarcațiilor sportive și de agrement pot fi naționale și internaționale și se pot schimba în funcție de perfecționarea acestora. După sistemul de propulsie se disting: **1. Ambarcațiuni cu rame: caiac** (persoane: 1, 2, 4.); **canoe** (persoane: 1, 2, 4, 10+1); **schif** (persoane: 1, 2 cu rame; 2 cu vâsle, 2+1 cu rame, 4 cu rame, 4+1 cu rame, 4+1 cu vâsle, 8+1 cu vâsle). **2. Ambarcațiuni cu vele:** cadet, cutter, dragon, europă, F.D. (Olandezul zburător), finn, folkboat, iolă olimpică, junior („O.K.“ Dinghi), laser, optimist, star, snipe, tempest, Windsurf (planșă cu velă), 420, 470, 505 ș.a. **3. Ambarcațiuni cu motor:** cutter, hidrobuș maritim costier, hidrobuș pentru lacuri, hidroglisur, hidroglisur cu elice aeriană, șalupă agrement, șalupă pasageri, iaht costier, iaht de crucieră de fiorduri, iaht de curse cu chilă, iaht de curse cu chilă cls. R 6 m; iaht de curse pentru ape interioare, iaht de curse și crucieră, iaht de curse vechi „Lineira“, iaht de mare ș.a. **4. Ambarcațiuni cu rame și motor.** **5. Ambarcațiuni cu vele și motor.** **6. Ambarcațiuni nepropulsate.** Ambarcațiunile cu vele de clasă

internațională care participă la regatele olimpice poartă numele de olimpice.

**CLASIFICAREA NAVELOR MARINEI MILITARE**

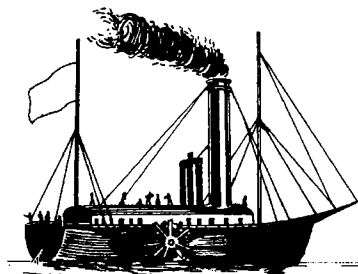
Clasificarea navelor MM se bazează pe principii care pot să difere de la o flotă la alta. În general, navele de luptă se clasifică în funcție de caracteristicile lor tehnico-tactice și se împart în clase, subclase și tipuri. În unele flote se folosește împărțirea în patru ranguri. Constituie o clasă navele cu aceeași destinație și cu același armament principal. Subclasa cuprinde navele din aceeași clasă, dar care se deosebesc ca deplasament și ca specializare. Tipul de navă face parte din aceeași subclasă, dar diferă prin detalii de construcție și dotare tehnică. Navele auxiliare ale MM se clasifică în funcție de destinație. O variantă de clasificare folosită în flota SUA și alte flote prevede împărțirea navelor de luptă ale MM în următoarele grupe: **nave de luptă de bază:** submarinele strategice, submarinele multifuncționale, portavioanele, crucișătoarele, distrugătoare, fregate; **vedete de luptă:** vedetele de patrulare, vedetele fluviale, vedetele grupurilor de cercetare-diversiune, **nave de desant:** nave de comandă a forțelor amfibii, docuri de desant, nave purtătoare de elicoptere de desant, transportoare de desant, nave de sprijin al debarcării, mijloacele de debarcare; **nave de minare și dragaj:** puitoare de mine, dragoare maritime (dragoare de bază, dragoare de radă, vedete dragoare), dragoare fluviale; **nave auxiliare:** nave-școală, de stat-major, de cercetare, nave-bază, nave-spital, cabliere, nave portuare (remorchere, docuri plutitoare, barje, macarale plutitoare).

**CLASIFICAREA YACHTULUI** *spt.* Operația de măsurători a unui yacht, după reguli și formule specifice, în vederea acordării clasei de concurs și stabilirea normelor de participare la o regată.

**CLEI MARIN** Pastă brevetată cu compoziții diverse de culoare albă sau neagră, care înlocuiește catranul la călăfăuirea punților iahturilor.

**CLEMĂ DE PALANC** Dispozitiv de prindere a palancului la un pontil sau la un obiect asemănător.

**„CLERMONT“** *ist.* Prima navă cu vapori și zbaturi din istoria navigației realizată în 1807 la New York de ing.



„Clermont“

american Robert Fulton, după o serie de experiențe începute în 1803. Caracteristici: dim. 41x5x2 m, mașină cu aburi tip Boulton și Watt construită în Anglia care punea în mișcare 2 zbaturi montate în borduri.

Primul voiaj al navei a avut loc la 7 aug. 1807 pe Fl. Hudson, pe o distanță de 240 km la o vit. constantă de 5 Nd. „C” a inaugurat epoca navigației cu aburi făcând curse regulate de pasageri între New York și Albany.

**CLEVELAND** Oraș-port în SUA (Ohio) pe țărmul S al L. Erie. Cca 2.5 mil. loc. Portul este protejat de diguri. Lung. frontului de cheuri 3.5 km cu ad. de 6.5–9 m. Legat de Fl. Ohio printr-un canal navigabil, poate fi folosit și de nave oceanice. Important centru ind.: siderurgie, construcții de automobile (uz. „Ford”, „General Motors”), mat. rulant, constr. aeronautice, prelucrarea petrolului (trustul „Standard Oil”). Nod de comunicații, legat de regiunile industriale din M-jii Apalași și valea Fl. Ohio. Traficul anual de mărfuri 41,5 mil. t.: minereu de fier, cereale, metale neferoase, mașini, prod. siderurgice etc. Aeroport.

**CLIMĂ MARINĂ** Climă ce se formează sub influența dominantă asupra atmosferei a întinderilor mari marine (oceanice). Se caracterizează prin scăderea amplitudinii anuale și zilnice a temperaturii aerului, creșterea și stabilitatea (pentru o anumită latitudine) a precipitațiilor. De regulă, se delimitează de clima continentală, dar limita dintre aceste două tipuri de climă este convențională, depinzând de gradul de influență a fiecăreia dintre ele.

**CLIN** Suprapunere parțială a două file (scânduri) din bordajul unei ambarcațiuni.

**CLIPER** *ist. (engl. clipper)* 1. Velier de cursă lungă și rapidă, cu trei-cinci arbori și corpul alungit folosit în sec. XIX pe drumuri foarte lungi pentru a transporta încărcături prețioase (ceai, lână etc.) „C. ceaiului” C. care transporta ceai din China în Europa; „C. niraților” C. care transporta salpetru din Chile; „C. lânii” C. care transporta lână din Australia în Europa ș.a. Depl. cca 2000 t; vit. peste 18 Nd. v. Cutty Sark. 2. Navă de luptă cu vele cu trei arbori sau cu vele și mașini (cu elice) folosită în sec. XIX în Anglia și alte țări ca navă de cercetare, supraveghere, legătură etc. Depl. 1500 t; vit. cca 15 Nd; 24 tunuri; echipaj: 200 marinari. v. „Cutty Sark”.

**CLISURĂ** Termen de origine sârbă pentru defileul Dunării din zona Porților de Fier; v. defileu.

**CLOPOT** 1. Sursă sonoră. C. de bord C. instalat la prova, cu care se transmit semnale de ceață, de alarmă,



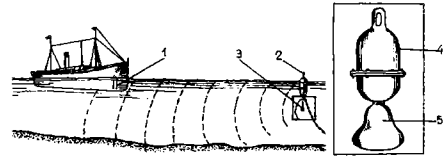
Clopot de bord:

1 – suport; 2 – clopot; 3 – limba clopotului; 4 – capăt de parămă

de incendiu, se bat carturile și cheile. ♦ „A bate C.” A face semnale de ceață cu C. navei (a nu se confunda cu „a bate carturile /cheile”). C. de ceață C. instalat la uscat, cu ajutorul căruia se fac semnale de ceață pentru a avertiza pe navigatori că se află în apropierea

uscăturii. C. de geamandură C. montat pe geamandură și bătut de oscilațiile acesteia datorită valurilor. C. submarin Aparat montat, de obicei, pe o navă-far, care

emite semnale sonore sub apă pentru avertizarea navigatorilor. 2. v. cabestan.



Clopot submarin:

1 – receptor; 2 – geamandură; 3 – clopot submarin; 4 – instalație electrică; 5 – clopot.

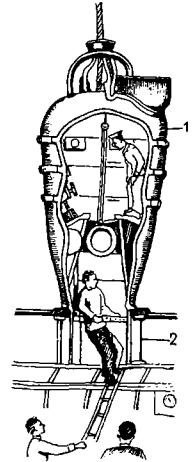
**CLOPOT DE SALVARE** Aparat pentru salvarea echipajelor submarinelor; se coboară cu ajutorul unei parâme sau al unui lanț peste un tambuchi al submarinului astfel încât echipajul acestuia să poată ieși și să se poată salva.

**CLOPOT SCUFUNDĂTOR** Aparat în formă de clopot, în interiorul căruia se comprimă aerul pentru a nu permite intrarea apei; servește la executarea de lucrări pe fundul mării, la rânduiri de nave etc.

**CLUB** Școndru pe care se învergează uneori marginea de întinsură a unui velastrai sau unui foc. Este folosit mai ales pe velierele moderne.

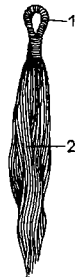
**COADĂ** 1. Mătură formată din sfilaje de parămă, având un ochi la unul din capete; este utilizată pentru curățirea punții metalice; *sin.* radație, coadă de pisică. 2. Partea opusă capului unei macarale. 3. *mil.* Extremitatea unui convoi sau a unei formații, opusă sensului marșului. 4. *fl.* Extremitatea din aval a unui ostrov, a unui banc de nisip, a unui sat, a unei păduri etc. 5. *sin.* întinzătoare (de capete de berbec).

**COADĂ DE MAIMUȚĂ** Opritor permanent sau semipermanent, folosit uneori la manevrele curente ale velierelor pentru a le împiedica să se desrăsucescă la merele-călăuz. Se instalează la aproximativ 1 m de capăt pentru a se opri la merele-călăuz așezate pe sarturi la circa 2–2,5 m de punte. Se obține printr-un ochi asigurat cu o legătură de gât.



Clopot de salvare:

1 – clopot; 2 – tambuchiul submarinului.



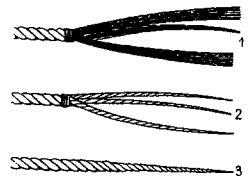
Coadă:

1 – ochi înfășurat; 2 – sfilaje.



Coadă de maimuță:

1 – legătură de gât; 2 – coadă de maimuță.



Confecționarea unei cozi de șoarece simple

**COADĂ DE PISICĂ** *sin.* coadă (1).

**COADĂ DE ȘOARECE** Împletitură la capătul unei parâme, care nu îi permite să se destrame și înlesnește



Coadă de șoarece cu ochi

trecerea printr-un rai. C.d.Ș. se poate termina cu un ochi pentru a putea trage o parâmă groasă cu una mai subțire legată la acest ochi. Descrisă prima dată în 1644, era utilizată și în scopul de a-i împiedica pe marinari să taie capetele parâmelor pentru uz personal.

**COAFĂ** Husă din pânză de culoare albă, care pe timpul ținutei de vară îmbracă bereta sau șapca marinarului.

**COAFĂ BALISTICĂ** Înveliș metallic aerodinamic montat în vârful (capul) unui proiectil pentru a-i accelera deplasarea pe traiectorie.

**COAMPLITUDINE, curbă de** ~ Curbă concentrică cu un punct amfidromic, (punctul maxim al mareelor) care unește toate punctele cu aceeași amplitudine a mării. Amplitudinea scade către centru (punctul amfidromic), unde este nulă.

**COANDĂ, Ioan** (1860–1940, n. Craiova) Contraamiral, 1910. Absolvent al Școlii de Ofițeri Marină promoția 1882. Urmează stagiul de pregătire la Școala de torpile din Toulon și în escadra franceză din M. Mediterană. Întors în țară (1888), este numit șef al Direcției Flotilei din Adm. centrală a Ministerului de Război și în același an va deveni primul comandant al primului grup de torpiloare al României: „Sborul”, „Smeul”, „Năluca”. Este ambarcat apoi secund pe bricul „Mircea I”, pe Cr. „Elisabeta” ș.a. A participat cu bricul „Mircea” la serbările columbiene de la Genova și Lisabona, apoi la inaugurarea canalului Kiel (1895) în calitate de comandant al navei. În 1890 a preluat Direcția SMR pe care a deținut-o până în 1909. Sub conducerea sa au fost achiziționate 5 nave de pasageri (lebedele albe ale Mării Negre) și 5 cargouri, care au alcătuit flota de bază a SMR. În 1933 a devenit vicepreședinte al Ligii Navale Române.

**COARBĂ 1** Grindă semicirculară, instalată la pupa remorcherelor, care apără personalul de pe puntea pupa împotriva parâmei de remorcă; *sin. (rar)* curbă/traversă de remorcă. **2. inv.** coastă.

**COASTĂ 1.** Element al osaturii transversale a navei, care la partea inferioară se continuă cu varanga, iar la partea superioară este fixată de traversă. Planul C. este perpendicular pe chilă pe aproape întreaga lungime a navei, cu excepția bolții (pupa), unde acestea sunt radiale și poartă denumirea de **C. aviate** sau **deviate**. Unele C. sunt mai rezistente și se numesc **C. întărite**; cele legate la partea superioară cu o traversă întărită formează **C.-cadru**. C. se numerotează de la prova spre pupa, numerele fiind marcate pe punte pentru a putea localiza găurile de apă. **2.** Uscatul cu înălțimi vizibile de pe mare, care pot fi folosite de navigatori ca reper. Linia de separație a apei și a uscatului poartă denumirea de linia coastei (*a nu se confunda cu litoralul, care este o noțiune geografică*). ♦ „C. sănătoasă” C. lipsită de

stânci și care nu prezintă pericol pentru navigație. „C. abordabilă” C. accesibilă ambarcațiunilor sau navelor de debarcare.

**COASTĂ DE SUB VÂNT** Coastă în direcția căreia bate vântul, în raport cu o navă.

**COASTĂ FALSĂ** Parâmă de sârmă trecută peste o gaură de apă pentru a servi la întărirea unui paiet de gaură de apă sau a unei caplamale.

**COASTĂ PERICULOASĂ** Sector de litoral în dreptul căruia sunt adâncimi mici, întinsuri, stânci, curenți puternici, anomalii magnetice etc., care constituie un pericol pentru nave. Sectoarele cu coaste periculoase sunt descrise în cărțile-pilot.

**COASTĂ SIGURĂ** Porțiune de litoral fără pericole, în apropierea căreia se poate naviga, staționa la ancoră sau debarca în siguranță.

**COBORÎ 1.** A fila fungile pentru a coborî vecele. Se practică numai în cazul bărcilor, la navele mai mari folosindu-se termenul a strânge. **2.** A naviga în același sens cu curentul fluviului.

**COBORÎ ARBOREȚII** A lăsa să alunece arboreții, ținuti de o fungă, de-a lungul arborelui gabier.

**COBORÎ PAVILIONUL** v pavilion.

„**COBRA**” *ist.* Vapor de pasageri cu zbaturi închiriat de SMR în oct. 1895 de la compania germană „Ballins Dampfschiffsreederei” din Hamburg pentru a satisface cerințele de transport maritim de pasageri, ce trebuia corelat cu trenurile ce veneau din Occident la Constanța după darea în folosință a podului de peste Dunăre „Regele Carol I”. Contractul inițial de 6 luni (150 mii lei aur) a fost prelungit cu încă un an. După ce a fost scoasă din serviciu și înapoiată armatorului, a fost înlocuită în 1897 de nava „Ignazio Florio” („Principesa Maria”).

**COCĂ** *sin.* corpul navei.

**COCIOC** v plaur.

**COCOS** Arh. în E Oc. Indian la peste 1100 km SV de țărmurile Indoneziei (Sumatra) format din doi atoli. Supr. 12,9 km<sup>2</sup>; cca 700 loc., dependent de Australia. Prod. nuci de cocos și copra. Se mai numește Keeling. *ist.* La 9 nov. 1914, faimosul crucișător corsar german „Emden” a fost angajat în luptă și scufundat în dreptul atolului North Keeling de Cr. Britanic „Sydney”.

**COCPIT 1.** Spațiu la pupa unui iaht unde se află intrarea la cabină (când aceasta există) și locul timonierului. **2. ist.** Pe vechile nave cu vele, locuința pentru ofițerii inferiori; în timpul luptei era folosit ca post de ajutor pentru răniți.

**COD DE PAVILIOANE** Ansamblul pavilioanelor, flamurilor și ghidoanelor, formând un set de semnalizare cu un anumit sistem.

**COD INTERNAȚIONAL DE SEMNALE** Cod pentru semnalizarea între navele de orice naționalitate sau între nave și stațiuni de semnale de la uscat. Codul cuprinde 26 de pavilioane literale (A–Z), zece flamuri numerice, trei triunghiuri repetitoare și caracteristica / flamura codului cu semnificația „zărit”. Pavilioanele se ridică la vergă, fiind folosite izolat sau în serii de câte două–patru, fiecare pavilion sau serie având o anumită

semnificație.

**COD INTERNAȚIONAL PENTRU TRANSPORTUL MĂRFURILOR SOLIDE ÎN VRAC** Cod întocmit de IMCO pentru reglementarea stivuirii și transportului în siguranță al mărfurilor în vrac, inclusiv al minereurilor. Cerealele nu fac obiectul acestui cod.

**COD MARITIM DM** Act legislativ unitar care cuprinde toate normele de drept ce guvernează navigația maritimă și interioară: navele, echipajele, transportul mărfurilor și pasagerilor, protejarea flotei naționale și a comerțului internațional, împiedicarea concurenței străine în apele naționale etc. În România, reglementările principale de drept maritim sunt cuprinse în Codul comercial și legi specifice.

**COD NAȚIONAL DE SEMNALE** Set de pavilioane pentru semnalizare, folosite numai în marina militară. Codul național al României este format din 60 de pavilioane, dintre care 33 sunt alfabetice, zece numerice, iar restul de 17 pavilioane au alte caracteristici.

**CODURI METEOROLOGICE** *meteo.* Combinații de litere și cifre cu ajutorul cărora se transmit mesajele meteorologice într-o formă prescurtată. C.M. au fost stabilite prin convenții internaționale și au fost adoptate de statele membre ale Organizației Meteorologice Mondiale.

**COEFICIENT APROXIMATIV/EXACT** *v.* deviația compasului magnetic.

**COEFICIENT DE DENSITATE OPTICĂ PE UNITATE DE DISTANȚĂ** *v.* Allard, formula lui.

**COEFICIENT DE ÎNCĂRCARE** *MC* Raportul dintre cantitatea de marfă încărcată la bord la plecarea navei din port și capacitatea sa netă de încărcare, ambele exprimate în tone.

**COEFICIENT DE TRANSMISIE ATMOSFERICĂ PE UNITATE DE DISTANȚĂ** *v.* Allard, formula lui.

**COEFICIENT DE TRANSPARENȚĂ PE UNITATE DE DISTANȚĂ** *v.* Allard formula lui.

**COEFICIENT DE FINEȚE** *CN* Coeficient care caracterizează formele carenei. **C. prismatic** Raportul dintre volumul carenei și volumul unui cilindru a cărui secțiune este egală cu aceea a cuplului maestru și a cărui lungime nu diferă de cea a navei. **C. prismatic vertical** Raportul dintre volumul carenei și volumul unui cilindru tangent la linia de apă, a cărui înălțime este egală cu distanța de la linia de apă la linia de bază. **C. ariei plutirii** Raportul dintre aria plutirii și aria dreptunghiului circumscris plutirii. **C. secțiunii maestre** Raportul dintre aria secțiunii imerse și aria dreptunghiului circumscris secțiunii imerse.

**COEFICIENT DEADWEIGHT** *MC* Raportul dintre capacitatea de încărcare a navei și deplasamentul de plină încărcare, exprimate în tone. Indică performanța și rentabilitatea tipului respectiv de navă (tonajul de încărcătură realizat pe tona de deplasament). Valoarea acestui coeficient diferă în funcție de categoria de navă. În general este unic pentru navele de pasageri (0,20 – 0,27) și navele mixte (0,58 – 0,73).

**COEFICIENTUL AMIRALITĂȚII** Coeficient care permite să se estimeze puterea mașinii navei în CP în funcție de deplasament și de viteza în noduri, astfel:

$$P_i = \frac{D 0,66 v^3}{C} CP \text{ în care } P_i \text{ este puterea la viteza}$$

dată; *D* – deplasamentul navei în tone; *v* – viteza navei în noduri. Valoarea C.A. variază după tipul navei: pentru nave de linie și crucișătoare grele 180–220; pentru crucișătoare ușoare și distrugătoare 160–190; pentru nave mari de pasageri = 270–340; pentru nave mari comerciale (cargouri mari) 200–300; pentru nave mici 150–200.

**COEFICIENTUL LOCHULUI** Raportul dintre distanța reală parcursă de o navă și distanța respectivă înregistrată de loch. Factorul de corecție se determină pentru fiecare loch în parte ori de câte ori există posibilitatea (*v. loch*).

**COEFICIENTUL PAGEL** Variația unghiului la pol, care corespunde unei creșteri de 1°. Acest coeficient se scoate din tablele de azimut și servește pentru trasarea dreptelor de înălțime.

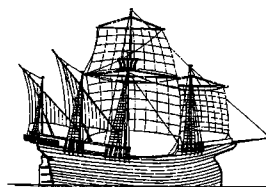
**COEFICIENȚII DE VIAȚIEI** Elemente ale deviației care caracterizează anumite forțe magnetice ale navei, ce influențează roza compasului magnetic. Determinarea coeficienților este necesară pentru studierea curbei de deviație a compasului magnetic și executarea compensării; (*v. deviația compasului magnetic*).

**COFERDAM** Compartiment de dimensiuni reduse, limitat de doi pereți etanși, care separă tancurile de celelalte compartimente.

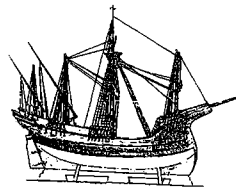
**COFRAJ** *v.* cimentare.

**COFTERÓ** *v.* daltă de călăfăit.

**COGĂ** *ist.* Navă de comerț (sec. XII–XIII) frecvent întâlnită în mările din nordul Europei, constituind nucleul flotelor hanseatice. Caracteristici: depl. 180–200 t; dim.: 30–35x4–8x3 m; avea un singur catarg cu o vergă și o velă cu suprafața de 82–175 m<sup>2</sup>; V 4–6 Nd. Echipajul era format din 42 de marinari și 40–50 de luptători folosiți în luptele purtate împotriva piraiților. Este unul dintre primele tipuri de navă prevăzută cu cârmă în loc de ramă-cârmă.



Cogă hanseatică

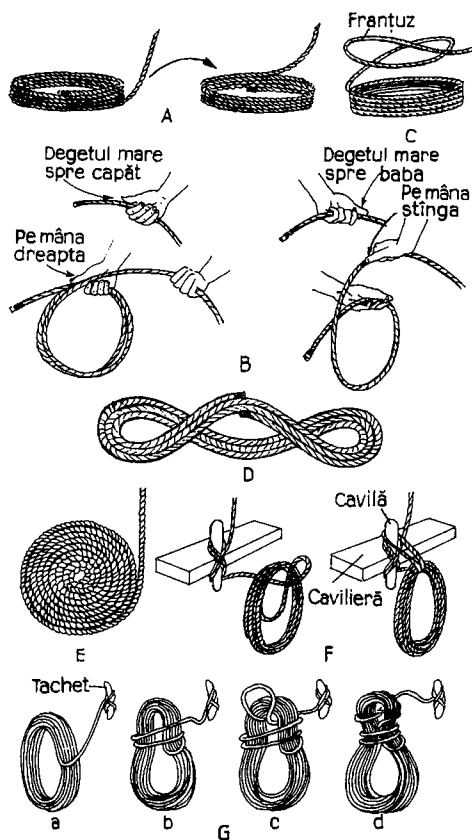


Cogă Venețiană:  
După o machetă de la Muzeul  
Istoric Naval din Veneția

**COIFURĂ** Element al uniformeii marinarului care se poartă pe cap (beretă, căciulă, șapcă etc.).

**COLAC (de parămă)** Aranjament al unei parăme, având o formă mai mult sau mai puțin circulară, executat întotdeauna în sensul răsucirii acesteia (o parămă cu răsucire la dreapta/stânga va fi făcută colac spre dreapta/stânga). **C. de fabrică** C. reprezentând modul obișnuit în care se transportă parămele. **C. de filat** C. folosit atunci când parăma necesită o

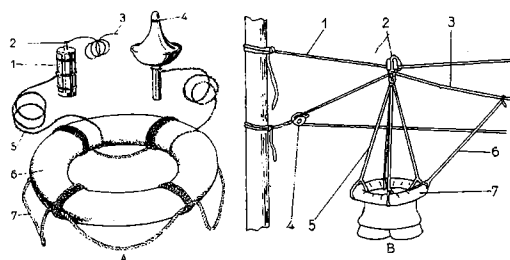
eventuală filare rapidă (se face mai întâi C. de jos în sus, apoi se răstoarnă). **C. de sârmă** C. la care se lasă din loc în loc, acolo unde sârma o cere, un „franțuz”, adică o buclă răsucită în sens invers. **C. de saulă** C. înfășurat pe mâna stângă, ținând degetul mare pe burta saulei. **C. în opt** C. folosit în scop ornamental. **C. lat** C. înfășurat atunci când este necesară o aranjare netă, dar nu la parâmele care ar putea cere filare rapidă. **C. unei manevre** C. ce se agață pe o cavilă, formând întâi o buclă. Pentru agățarea la tachet se înconjoară de câteva ori C., după care acesta se capelează cu o buclă.



Colaci:

A - de filat; B - de saulă; C - de sârmă cu franțuz; D - în opt; E - lat; F - la cavilă; G - la tachet.

**COLAC DE SALVARE** Mijloc de salvare a unui om la apă conștând dintr-un inel de pânză de vele lăcuită, umplut cu plută și prevăzut pe margine cu o saulă, denumită „jin-te bine”, iar uneori și cu o saulă cu butelie care produce ziua fum și noaptea o flacără portocalie. Numărul C.d.S. pentru navele comerciale este fixat prin Convenția Internațională pentru siguranța vieții umane pe mare. Există C.d.S. metalici, cu pantaloni (v. du-te vino) și în formă de potcoavă. Unii C.d.S. pot fi aruncați cu ajutorul unui dispozitiv special.



Colaci de salvare:

A - colac de salvare cu lumină: 1 - lumină cu flacără și fum portocaliu; 2 - dispozitiv de aprindere; 3 - saulă de aprindere legată la bord; 4 - lumină plutitoare (cu baterie); 5 - saulă; 6 - colac de salvare; 7 - jin-te bine. B - colac de salvare cu pantaloni: 1 - filieră; 2 - călător; 3 - trăgător; 4 - macara cu sfârc; 5 - labă de găscă; 6 - saulă de fixare; 7 - colac de pantaloni. C - colac de salvare cu dispozitiv gravitațional: 1 - lumină electrică; 2 - aripa comenzii; 3 - colac de salvare; 4 - mecanism de degajare; 5 - saulă de declanșare pentru flacără fumigenă; 6 - plan înclinat.

**COLATITUDINE** Complementul latitudinii. Se notează cu litera *l*.

**COLECTOR DE APĂ DE PLOAIE** Dispozitiv pentru captarea apei de ploaie, aflat la partea superioară a plutelor de salvare. Apa de ploaie se scurge printr-un tub într-un sac așezat în șa pe bancul din interiorul plutei.

**COLECTOR DE DEGAZARE MC** Rețea de conducte folosită la tancurile petroliere pentru evacuarea gazelor inflamabile degajate de produsele încărcate în tancuri. Conducta fiecărui tanc este racordată la o magistrală care are capul de evacuare a gazelor la 10-15 m înălțime lângă mărul catargului cu o valvă automată la extremitate pentru siguranța contra incendiilor; *sin.tubulatură* de aerisire.

**COLIDĂ** A face coliziune.

**COLIN ARCHER, forme** ~ Forme ale corpului unei ambarcațiuni, reprezentând o combinație între formele drakarelor vikingie și cele ale pilotinelor engleze. Prima ambarcațiune de acest gen a fost construită în 1892.

**COLIVAR** v. dragă (1).

**COLIVIE** Spațiul dintre etamboul cârmei și etamboul elicei, în care se rotește elicea.

**COLIZIUNE** Ciocnirea accidentală între două nave sau între o navă și o geamandură ori epavă. Determinarea răspunderii în caz de C. este reglementată prin convențiile internaționale de la Bruxelles din 1952, în principiu astfel: a. în caz de forță majoră fiecare navă își suportă pierderile; b. dacă vinovată de C. este una din navele intrate în coliziune, aceasta poartă răspunderea pagubelor cauzate; c. când ambele nave sunt vinovate, răspunderea acestora se stabilește în raport cu gravitatea culpei fiecăreia; *sin.* abordaj; v. drum și compartiment.

**COLLINGWOOD, Cuthbert, baron de** (1748–1810) *ist.* Amiral englez cu deosebite state de serviciu. A secondat pe Am. Nelson în timpul bătăliei navale de la Trafalgar (21. oct.1805), comandând în luptă coloana dinspre larg (15 nave de linie) a dispozitivului de atac al flotei engleze. După rănirea și decesul lui Nelson, C. a preluat comanda flotei, desăvârșind înfrângerea flotei franco-spaniole. După bătălie a reușit să scoată cu bine navele sale și cele inamice capturate din puternica furtună ce a urmat bătăliei.

**COLLINS; table** ~ v. Comrie, table.

**COLLINSON, Richard** (1811–1883) Navigator și explorator englez, comandant al navei „Enterprise”, cu care a participat la căutarea expediției arctice, condusă de amiralul britanic Sir J. Franklin, dispărută în 1845 în zona G.Baffin. Între anii 1850–1854 cercetează zona posibilă a dispariției, efectuând căutări pe gheață cu săniile și iernând de 4 ori în zona polară. Deși nu a realizat scopul expediției (negăsind urme ale expediției Franklin), căutările efectuate au completat documentația de navigație arctică existentă la timpul respectiv.

**COLMATARE** Fenomen de depunere pe fundul unui bazin (lac, iaz etc.) sau în albia unei ape curgătoare a diferitelor materiale (reziduri ale florei și faunei, argilă, măr, nisip, pietriș) aflate în suspensie sau transportate de apele curgătoare, având ca rezultat ridicarea treptată a fundului unui bazin lacustru sau a unei părți dintr-o albie, necesitând adesea măsuri speciale de curățire.

**COLOANĂ 1.** Partea inferioară a unui arbore. **2. mil.** Formație de nave din două sau mai multe linii de șir paralele, aflate la aceeași înălțime. În trecut s-au folosit și coloane la care linia de șir principală era mai înaintată.

**COLOMB, Philip Howard** (1831–1899) Ofițer de marină britanic. Istoric. În serviciul marinei între 1846 și 1886. A făcut studii asupra tacticii navelor cu mașini. În 1891 a publicat un studiu de bază în 8 volume intitulat „Războiul Naval”, în care a elaborat teoria „Supremației pe mare” prin realizarea unei superiorități covârșitoare a forțelor navale proprii și nimicirea flotei inamice în una sau două bătălii navale, condiție de bază pentru câștigarea războiului, menținerea imperiului colonial britanic și supremația mondială. Viceamiral (1892). Teoria sa, la care a lucrat independent, coincide cu cea a amiralului american Alfred Mahan (v.), care a elaborat aceeași teorie a supremației pe mare pentru asigurarea dominației mondiale a SUA. Forțelor terestre le acordă un rol secundar, concepție neconfirmată de cele două războaie mondiale.

**COLOMBO** Oraș-port, cap. Rep. Sri Lanka (Ceylon), unul din cele mai importante porturi din Oc. Indian. Cca 450 mii loc. Portul cu depozite, rezervoare de petrol, docuri etc. are un bazin artificial în care pot fi adăpostite simultan 40 de nave. Prin port se derulează aproape întregul comerț exterior al țării. Capacitatea de trafic este de 5,7 mil. t anual. Se importă produse petroliere, utilaje, cărbuni ș.a.; se exportă ceai, cauciuc,

fructe exotice. La C. fac buncheraj navele aflate în tranzit aparținând diferitelor țări.

**COLON** Oraș-port în Rep. Panama situat la intrarea pe Canalul Panama dinspre M. Caraibilor. 80 mii loc. Întemeiat în 1850 când s-a construit calea ferată peste istmul Panama. Se mai numește Aspinwall.

**COLREG** MC Convenție referitoare la Regulamentul Internațional pentru prevenirea abordajelor pe mare. Elaborată în 1972, intră în vigoare în România la 1 ian. 1976; v. Reguli Internaționale pentru prevenirea abordajelor pe mare.

**COLȚ** v. velă.

**COLȚ DE MAL** *fl.* Proeminență (ieșitură) a unui mal; *sin.* cot de mal.

**COLȚAR** Piesă de lemn sau metalică, având două brațe în unghi drept, folosită pentru rigidizarea a două elemente structurale pe navele (ambarcațiunile) de lemn. Ca și guseul, primește denumiri diferite după locul de utilizare; v. barcă

**COLȚAR DE ȘPRAITUIRE** Pană de lemn folosită la arimarea butoaielor.

**COLUMB, Cristofor** (1451–1506) Navigator italian originar din Genova și stabilit în 1476 în Portugalia. În 1492 intră în serviciul Spaniei. Amiral spaniol (1493). În 1492-1493 a condus o expediție în căutarea drumului maritim de V din Europa în India. În cursul expediției pe caravelle „Santa Maria” (200 t), „Pinta” (113 t) și „Niña” (98 t), a traversat Oc. Atlantic, a ajuns la Arh. Bahamas unde, la 10 oct. 1492, a debarcat pe Ins. San Salvador (data oficială a descoperirii Americii), după care a descoperit Ins. Cuba și Haiti. În următoarele expediții (1493–1496, 1498–1500, 1502–1504) a descoperit și alte insule din Arh. Antilele Mari și o parte din Ins. Antilele Mici și a țărmurilor Americii Centrale și de Sud. Descoperirile lui C.C. au contribuit la confirmarea ipotezelor științei geografice asupra formei sferice a Pământului. Totodată, descoperirile sale au deschis calea colonizării de către europeni a pământurilor descoperite, cu implicații profunde în viața socială a multor popoare.

**COLUMBEANU, Sergiu** Istoric naval. A publicat studii, între care **Aspecte ale istoriei navigației în România din cele mai vechi timpuri până la Tratatul de la Adrianopol, 1929** (1972), **Contribuții la istoria marinei și navigației în România 1829–1866** (1975).

**COMANDAMENTUL APĂRĂRII LITORALULUI MARITIM (CALM)** *ist., mil.* MU a Marinei Militare înființată în primăvara anului 1943 în locul Diviziei de Mare, subordonând toate unitățile terestre de litoral (artileria de coastă, infanteria de marină, unități de fortificație, observare și de siguranța zonei maritime costiere etc.). A fost conceput ca parte a unui sistem coerent de apărare în care prima linie revenea marinei cu mijloacele din dotare, având în adâncime MU de uscat/ precum și sprijinul aviației. După al doilea RM a rămas pentru un timp singura MU operativă, înglobând toate mijloacele și misiunile unităților de la mare. După 1950 a revenit la misiunea de bază, supravegherea și apărarea litoralului, cu modificări organice rezultate din dotarea cu mijloace noi de luptă (rachete sol-navă, cercetare electronică etc.). Modificările survenite în



concepția generală de apărare au dus la scăderea rolului CALM care a fost desființat în jurul anului 1980.

**COMANDAMENTUL MARINEI MILITARE (CMM)** Una din formele de organizare a conducerii Marinei Militare, având ca misiune operativă permanentă apărarea spațiului maritim și fluvial al țării, iar ca misiune administrativă asigurarea tehnico-materială a pregătirii de luptă a forțelor din subordine, bázarea în siguranță a navelor, pregătirea profesională a efectivelor ș.a. Se află în subordinea Ministerului. *Ist.* Primul comandament al Marinei Militare Române sub denumirea de Comandamentul Flotilei cu sediul la Ismail a fost înființat la 13 mai 1860 și a funcționat până în 1864. De la această dată denumirile și sediile CMM s-au succedat după cum urmează:

1864–1867 Comandamentul Flotilei la Brăila;

1867–1898 Comandamentul Flotilei la Galați;

1898–1901 Comandamentul Marinei Militare la București;

1901–1921 Comandamentul Marinei Militare la Galați;

1921–1926 Inspectoratul Tehnic al Marinei la București;

1926–1930 Inspectoratul General al Marinei la București;

1930–1931 Comandamentul Marinei Militare la București;

1931–1936 Comandamentul Marinei Regale la București;

1936–1940 Comandamentul Marinei Regale la București; (în cadrul Ministerului Aerului și Marinei);

1940–1947 Comandamentul Marinei Regale la București (în cadrul Subsecretariatului de Stat al Marinei);

1947–1950 Comandamentul Marinei Militare la Constanța;

1950–1960 Comandamentul Marinei Militare la Mangalia;

1960–2002 Comandamentul Marinei Militare la Constanța;

2002–Denumirea Comandamentului Marinei Militare a fost înlocuită cu denumirea Statul-Major al Forțelor Navale cu sediul la București.

**COMANDANT MC** Persoană investită cu comandă unică (conducere) și răspundere pentru sectorul încredințat. **C. de navă** Șef legal al comunității aflată la bord. Calitatea de C. derivă din funcția efectivă pe care o are la bord posesorul unui brevet de cursă lungă sau, după caz (pentru navele costiere), brevet de cabotaj, conferită ca atare în rolul de echipaj, la alegerea armatorului. Este reprezentant al armatorului și prezumat al proprietarilor mărfurilor. C. își desfășoară activitatea conform legilor pavilionului (legea națională a navei), regulamentului serviciului la bord, convențiilor internaționale și practicii marinărești. **C. de doc** Persoană care răspunde de pregătirea calajului pentru nava care se andochează, de manevra docului pe timpul andocării, staționării navei pe doc, lansării la apă și în general de siguranța docului. **C. de priză** Ofițer de marină militară numit de comandantul unei nave de război pentru a duce în

portul de control o navă capturată. **C. instructor** Persoană cu înaltă pregătire marinărească și cu o bogată experiență în exploatarea navelor comerciale însărcinată cu supravegherea flotei unei companii de navigație sau exploatarea unui anumit sector portuar. În atribuțiile C.I. intră instruirea ofițerilor și echipajelor; *sin., fl.* Căpitan instructor.

**COMANDANT mil.** Persoană din cadrul forțelor armate care ia și se încredințează comanda (conducerea) unei subunități, unități, nave, aparat de zbor sau MU ca șef unic care răspunde personal în fața conducerii armatei și a statului de starea permanentă de pregătire în vederea luptei a subunității, unității sau a MU pe care o comandă și de îndeplinirea cu succes a misiunilor încredințate. Îndatoririle și drepturile C. sunt prevăzute în regulamentele militare și în regulamentul serviciului la bordul navei.

**COMANDĂ 1.** Suprastructură așezată, de regulă, pe castelul central, în care se află timoneria, camera hărților (uneori acestea fac corp comun), stația de radio, comanda de artilerie (la navele militare), cabina de mare a comandantului ș.a. **2.** Ordin standardizat ca formă și mod de execuție, de ex., comenzi la cărmă, mașini, rame etc. **3.** Parâmă subțire formată din două-trei șuvițe de calitate inferioară care servește la înfășurări. **C. de bord C. (3)** confecționată la bord din partea bună a parâmelor uzate, care servește la efectuarea de lucrări de matelotaj mai puțin importante.

**COMANDĂ DE ARTILERIE mil.** Post de conducere a tragerii, închis într-o turelă, în care se află aparatul director pentru conducerea tragerii, aparatul de urmărire a țintei, telemetrul, aparatul pentru darea centralizată a focului etc.

**COMANDO** Trupe (mari unități, unități sau subunități) special constituite în unele state în scopul îndeplinirii pe teritoriul adversarului sau în adâncimea dispozitivului acestuia a unor misiuni de cercetare-diversiune, sabotaj etc.

**COMANDOR** v. grade militare.

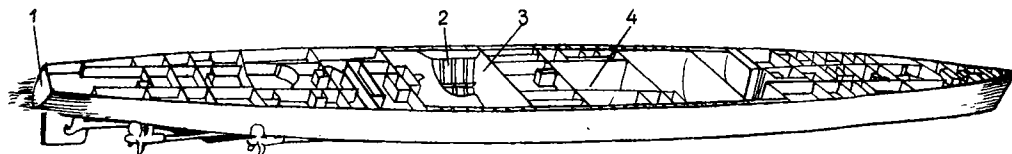
**COMANDORE (KOMANDORSKIE), insulele** ~ Grup de insule vulcanice situat în SV M. Bering, din Oc. Pacific la 200 km E de Pen. Kamciatka. Aparține Rusiei. Supr. totală 1,8 mii km<sup>2</sup>. Relief muntos (alt. 751 m). Climă oceanică rece; temp. medie de la +10°C în aug. la -4°C în feb. Insule mari: Bering, Mednâi, Toporkov ș.a. Localități: Nikolskoe (I. Bering), Preobrajenskoe (I. Mednâi). Punct de bazare a MM ruse. Ins. Bering a primit denumirea după numele exploratorului V. Bering care a descoperit aceste insule în 1741.

**COMISAR DE BORD MC** Ofițer însărcinat cu administrarea unei nave comerciale.

**COMENZI LA CĂRMĂ** Expresii tipice clare și scurte prin care se ordonă timonierului cum să manevreze cărma pentru ca nava să întoarcă în bordul cerut sau

să mențină un anumit drum. În aceste expresii se folosesc cuvintele dreapta și stânga în loc de tribord sau babord.

**COMISIA DUNĂRII DM** Comisie internațională formată din reprezentanții statelor participante la Convenția de la Belgrad încheiată în 1948 între URSS, România, RSS Ucraineană, Bulgaria, Cehoslovacia, Ungaria și Iugoslavia, la care a aderat în 1960 și Austria. C.D. are sarcina de a asigura întreținerea fluviului în stare navigabilă, de a stabili reguli unitare de navigație, de a face recomandări pentru unificarea taxelor navale,



Compartimentarea navei:

1 - tablou (oglinďă); 2 - coastă; 3 - perete etanș transversal; 4 - perete etanș longitudinal.

a obligațiilor de protecție a mediului, sanitare etc. C.D. a înlocuit vechile organisme internaționale - Comisia Europeană a Dunării (CED) și Comisia Internațională a Dunării (CID). v. Regimul Dunării.

„COMISIA EUROPEANĂ A DUNĂRII” (CED); v. regimul Dunării.

**COMISIONAR DE AGENȚIE MC** v. Waterclerk.

**COMITE** *ist.* Șeful de echipaj al unei galere.

**COMODOR** *mil.* 1. În unele marine străine, comandantul navelor comerciale din convoi în timpul celui de-al doilea război mondial. 2. *MC* Titlu onorific conferit de unele societăți de navigație celui mai vechi comandant de navă. 3. Președinte al unor yacht-cluburi. 4. *inv.* Înainte de cel de al doilea război mondial, comandor în Marina Militară Română care a susținut examenul de amiral. 5. În unele flote străine, grad intermediar între comandor și contraamiral.

**COMORE** *Arh.* vulcanic în Oc. Indian între Ins. Madagascar și Africa. Teritoriul aparține rep. Islamice Ins. Comore. Supr. totală 2,2 mii km<sup>2</sup>. Principalele Insule: Grande, Anjouan, Mahore. Relief muntos (alt. max 2560 m). Unii vulcani sunt activi. Aproape de țărm sunt recifuri de corali și stânci submarine. Climă tropicală. Centru ad-tiv: Moroni. Pe Insula Mahore se află o BMM a forțelor navale franceze.

**COMOROANCĂ** *inv.* Tip de ambarcațiune fluvială cu rame, utilizată în timpul Războiului de Independență (nu se cunosc alte detalii).

**COMPANIE DE NAVIGAȚIE** Întreprindere sau societate de transporturi care exploatează nave comerciale.

**COMPARAȚIE** Diferența dintre ora cronometrului bordului și ora indicată de contor. ♦ „A face C.” A determina C. (se efectuează întotdeauna de un singur observator care ascultă bătăile cronometrului și urmărește ora indicată de contor).

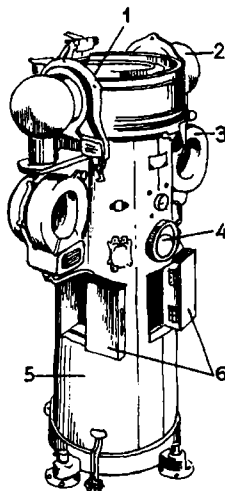
**COMPARTIMENT 1.** Spațiu în interiorul navei, limitat de pereți etanși. Mai multe C. cuprinse între doi pereți etanși, transversali, formează o secțiune. Unele C. poartă denumiri speciale: C. sau camera căldări (nu căldărilor), C. sau camera mașini (nu mașinilor), C. cârmei de la extrema pupa, unde se află echea sau sectorul cârmei, iar uneori și servomotorul. 2. Conform Regulilor Societăților de clasificare, spațiu limitat de structuri etanșe (pereți, bordaj, dublu fund, punte). **C. de coliziune** Spațiu cuprins între etravă și primul perete etanș din prova. La partea inferioară a acestuia se află picul prova.

**COMPARTIMENTARE 1.** Acțiunea de a împărți nava prin pereți etanși. 2. Rezultatul acestei acțiuni. 3.

Potrivit Convenției Internaționale pentru ocrotirea vieții umane pe mare, perete rezistent la foc. După gradul de rezistență, se disting C. tip A, B și C.

**COMPARTIMENTUL MAȘINI** Compartimentul navei, de regulă etanș, în care sunt instalate propulsorul principal (mașină, motor), mecanismele și dispozitivele auxiliare și aparatura de comandă. Numărul de C.M. la o navă depinde de numărul propulsoarelor principale și disponerea lor.

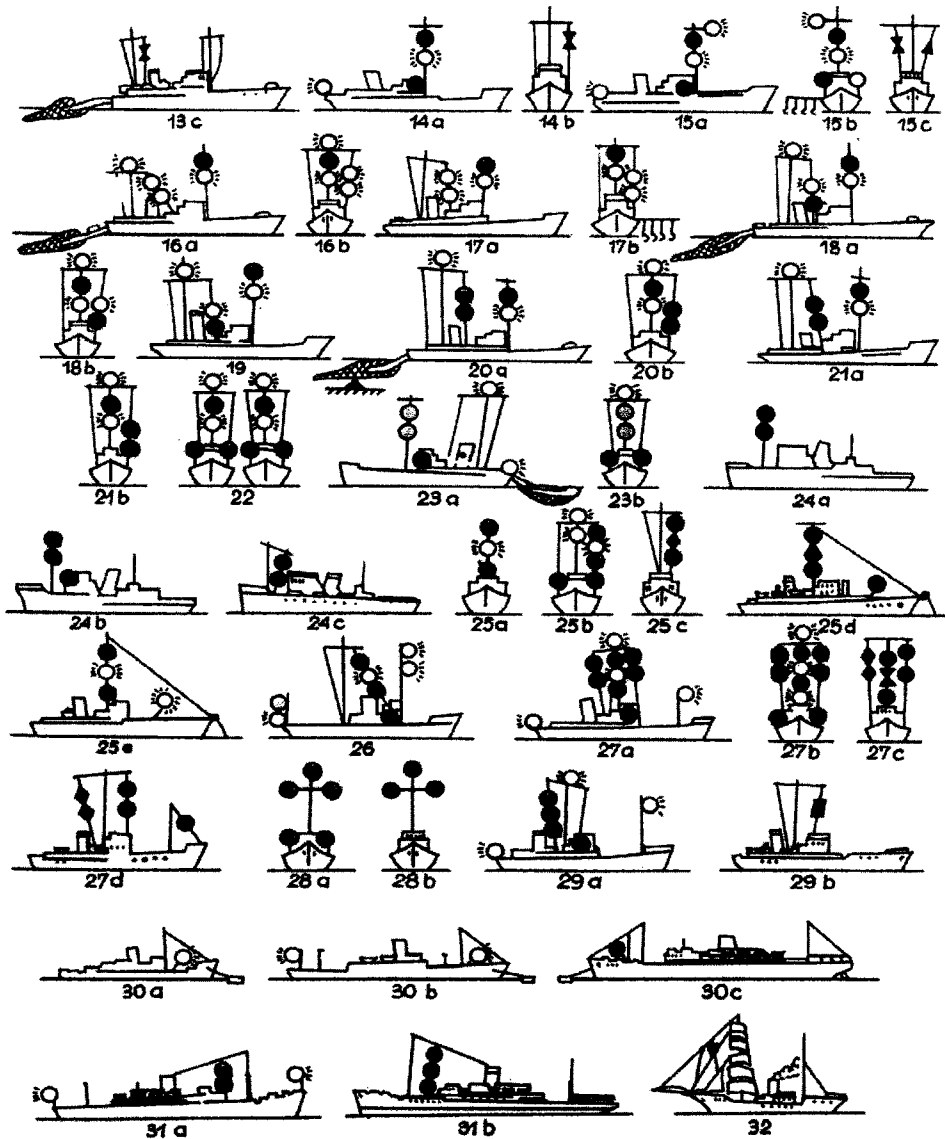
**COMPAS** Instrument nautic ce indică direcția Nordului, cu ajutorul căruia nava ține drumul. Poate fi magnetic, giroscopic și giostatic. **C. magnetic** Cel mai vechi tip de C., compus dintr-o cutie de formă cilindrică, fabricată



Compas magnetic:

1 - cutia compasului; 2 - sferă de fier moale; 3 - bobine de compensare pentru centura magnetică; 4 - inclinometru; 5 - picior; 6 - locașuri pentru magneți de compensare

din metal amagnetic, cu fundul din tablă ondulată (pentru a permite dilatarea și contractarea lichidului) și închisă la partea superioară cu un geam plat sau



## SEMNE DE ZI

de pescuit ce se întind pe o distanță orizontală de peste 150 m, văzută: **a** – din tribord; **b** – din prova; **c** – ziua. **16.** Trauler lansând plasele, văzut: **a** – din tribord; **b** – din prova. **17.** Navă care pescuiește altfel decât prin traulare, când lansează uneltele, văzută: **a** – din tribord; **b** – din prova. **18.** Trauler trăgând traulul, văzut: **a** – din tribord; **b** – din prova. **19.** Navă care pescuiește altfel decât prin traulare, trăgând uneltele, văzută din tribord. **20.** Trauler cu traulul prins într-un obstacol, văzut: **a** – din tribord; **b** – din prova. **21.** Navă care pescuiește altfel decât prin traulare, cu uneltele prinse într-un obstacol, văzută: **a** – din tribord; **b** – din prova. **22.** Traulere traulând pe perechi, văzute din prova. **23.** Navă pescuind cu plasă-pungă (seiner), văzută: **a** – din babord; **b** – din prova. **24.** Navă nestăpână pe manevră, văzută: **a** – din babord, fără viteză prin apă; **b** – din babord, cu viteză prin apă; **c** – ziua. **25.** Navă cu capacitate de manevră redusă, văzută: **a** – din prova, fără viteză prin apă; **b** – din prova cu viteză prin apă; **c** – ziua; **d** – ziua, la ancoră; **e** – din tribord, la ancoră (noaptea). **26.** Navă care remorchează, în imposibilitate de a abate din drum, văzută din tribord. **27.** Navă în curs de a draga sau de a efectua lucrări sub apă, având viteză prin apă, văzută: **a** – din tribord (se poate trece prin tribord); **b** – din prova (se poate trece prin tribord); **c** – ziua (se poate trece prin tribord); **d** – ziua, la ancoră (se poate trece prin babord). **28.** Dragor de mine, văzut: **a** – din prova; **b** – ziua. **29.** Navă cu propulsie mecanică, stânjinită de pescajul său, văzută: **a** – din tribord (noaptea); **b** – ziua. **30.** Navă ancorată: **a** –  $L < 50$  m; **b** –  $L > 50$  m; **c** – ziua. **31.** Navă pusă pe uscat; **a** – noaptea; **b** – ziua. **32.** navă cu vele, navigând și cu mașina – ziua.

## BALIZAJ INTERNAȚIONAL



Geamanduri  
și școndri de babord



Geamanduri  
și școndri de tribord



Geamanduri  
de aterizare



Șenalul principal  
la tribord



Ambele șenale  
de aceeași importanță



Șenalul principal  
la babord

Geamanduri și școndri de bifurcare



Geamandură și școndru  
de pericol izolat



Geamandur pentru  
axa șenalului



Numai în  
apele engleze

Geamanduri de zonă periculoasă



Geamandură  
de cablu submarin



Geamandură  
pentru zonă  
de material  
dragat



Geamandură  
de carantină



Geamanduri  
și școndri de epavă

## BALIZAJ PE DUNĂRE



Geamanduri și școndru  
de dreapta



Geamanduri și școndru  
de stânga



Geamanduri și școndru  
de bifurcare



Geamanduri și școndru  
pentru axa șenalului

bombat. În interiorul cutiei se află un pivot central cu vârf de iridiu pe care se reazemă, prin intermediul unei ceșculițe din piatră dură (agat), un flotor; pe acesta se sprijină roza compasului. Interiorul cutiei este umplut cu alcool, iar în ultimul timp și cu uleiuri fine brevetate, de ex., cu varsol. Din cauza greutateii lor, flotorul și roza au o flotabilitate ușor negativă, ceea ce face ca ceșculița să se frece foarte puțin de vârful pivotului. Pe roza C. sunt prinse două bare magnetice sau ace, închise în tuburi de alamă ori de plastic umplute cu vaselină. Acestea orientează roza în direcția Nordului. Roza vânturilor este gradată de la 0° (Nord) la 359°. Capul navei se poate citi după gradajia rozei aflată în dreptul liniei de credință trasată pe cutia C. Cu ajutorul unei suspensii cardanice, C. se sprijină pe un suport din lemn sau plastic, denumit picior, fiind acoperit cu o cupolă de alamă, denumită habitaclu. În piciorul C. sunt montați magneți longitudinali, transversali și verticali, în bordurile cutiei se află niște sfere sau cilindri din fier moale, iar într-un tub vertical, amplasat în prova sau în pupa și rareori lateral, o bară Flinders, de asemenea din fier moale; toate acestea formând un sistem de compensare a deviației C. Pentru a anula efectul

servind, prin intermediul unei alidade, și drept C. de relevmente El poate avea la partea inferioară un tub prelungit până la timonerie și echipat cu un sistem optic care permite timonierului să citească capul la C. etalon (C. periscopic), excluzând astfel necesitatea unui C. de cârmă sau de drum. Pe ambarcațiuni se folosesc C. de barcă fără picior și, în cele mai multe cazuri, fără dispozitive de compensare. Pe veliere existau în trecut C. uscate (fără lichid), cu o roză de carton și cu mai multe perechi de ace magnetice foarte subțiri. Ultimul tip este un C. cu transmisie la distanță, cu ajutorul mijloacelor electronice, a capului navei la repetitoarele amplasate în diferite locuri pe navă. Deasupra cușetei comandantului se află uneori un C. răsturnat, care permite acestuia, chiar când este culcat, să controleze capul navei. C. prizonier C. magnetic amplasat sub cuirasă, care formează un ecran magnetic și face ca indicațiile acestuia să fie nesigure. C. giroscopic C. ce se bazează pe principiul giroscopului, nefiind influențat de magnetismul navei sau de cel terestru. Poate fi monogiroscopic, ca tipul Sperry, sau bigiroscopic, ca tipul Anschütz; în trecut se foloseau și C. trigiroscopice. C.G. propriu-zis, denumit C.-mamă, este instalat într-un punct cât mai lipsit de vibrații și de accelerații, iar indicațiile sale sunt transmise la repetitoare, aflate în diferite puncte ale navei. C. giostatic C. magnetic stabilizat cu un sistem giroscopic; sin. C. giromagnetic.

**COMPAS CERESC** Instrument care indică direcția pe baza efectului de polarizare a luminii solare din atmosferă. Pentru ca aparatul să funcționeze nu este necesar ca Soarele să se afle deasupra orizontului, din care motiv C.C. poate fi folosit și în timpul crepusculului; sin. C. de crepuscul.

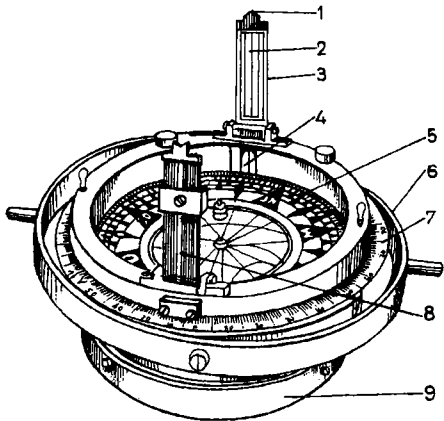
**COMPAS DE COMPENSARE** C. magnetic montat pe un trepid și folosit la determinarea deviațiilor prin metoda relevmentelor reciproce.

**COMPAS SOLAR** Astrocompas folosit numai când Soarele se află deasupra orizontului pe timpul navigației în mările polare.

**COMPENSARE 1.** Operațiuni prin care deviația compasului magnetic se reduce la valori minime. Se efectuează cu magneți longitudinali și transversali, un magnet vertical și sfere, cilindri sau bare de fier moale așezate în borduri (care fac uneori un anumit unghi cu normala la planul diametral) și o bară verticală Flinders, așezată în prova ori pupa compasului sau lateral (pentru compasurile care nu se află în axul navei); v. deviația compasului magnetic. **2.** Operațiunea de a compensa o cârmă; v. cârmă compensată.

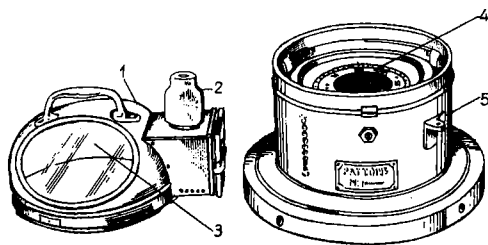
**COMPENSATOR 1.** Magnet, sferă, cilindru sau bară de fier moale, care servește la compensarea compasului. **2.** Persoană specializată în compensarea compasului.

**COMPLEMENT** Flamură numerică care, urmând unui semnal din Codul internațional, înseamnă: **1.** O variantă a semnalului, de ex.: CP = „Vin (sau nava indicată vine) în ajutorul dv.”, iar CP 1 = „Avionul de căutare și salvare vine în ajutorul dv.” **2.** O întrebare privind același subiect sau semnal de bază, de ex.: DY = „Nava... s-a scufundat



Cutia compasului cu alidadă:

1 - alidadă; 2 - fir; 3 - pinulă; 4 - linie de credință; 5 - roză; 6 - suspensie cardanică; 7 - gradajii pentru relevmente prova; 8 - ocular; 9 - cutia compasului.



Compas de barcă:

1 - habitaclu; 2 - felinar; 3 - geam; 4 - compas; 5 - picior

centurii magnetice, se utilizează, eventual, bobine de compensare. După întrebuințare sau construcție, se disting următoarele tipuri: C. etalon C. principal al navei, așezat cât mai sus și cât mai degajat de mase metalice,

în punctul cu lat... și long...”, iar DY 4 = „Care este adâncimea apei, acolo unde s-a scufundat nava?” 3. Idem, un răspuns, de ex.: HX=„Ați fost avariat la coliziune”, iar HX 1 = „Am fost avariat deasupra liniei de plutire”. 4. Informații suplimentare, specifice sau detaliate, de ex.: IN = „Am nevoie de un scafandru”, iar IN 1 = „Am nevoie de un scafandru pentru a degaja elicea”.

**COMPLIMENTARE** Act de politețe navală ce are loc între o navă militară aflată în port și una care intră în acesta. Indiferent de rang și de naționalitate, comandantul navei din port trimite un ofițer de complimentare la nava care intră în port. Politețea navală reclamă ca această activitate să se desfășoare cât mai repede, dar nu în timpul când nava care intră în port execută manevra de acostare sau de ancorare; barca/șalupa cu ofițerul de C. așteaptă în rame/mașini să se termine manevra, ceea ce coincide, de regulă, cu punerea la post a scării.

**COMPOZITĂ, construcție** ~ Construcția unei nave din lemn cu osatură metalică.

**COMPRESOR** Mecanism de punte ce servește la blocarea lanțului de ancoră și care constă dintr-o pană acționată de o stea (volan) cu tijă. Se folosește pe navele mici.

**COMRIE, table** ~ Table de înălțimi bazate pe descompunerea triunghiului sferic de poziție printr-o perpendiculară coborâtă din zenit (1938).

**COMUNICAȚII MARITIME** (Oceanice) Căile de comunicații maritime și oceanice pe care se desfășoară transporturile comerciale și militare, asigurate de navele maritime. Căile de comunicații maritime cuprind porturile de încărcare și descărcare între care se face legătura pe apă și sistemele hidrotehnice și de navigație destinate să asigure deplasarea și staționarea navelor în siguranță. În timpul războiului apărarea comunicațiilor maritime proprii și întreruperea transporturilor maritime (oceanice) ale inamicului reprezintă un obiectiv de mare importanță al flotelor maritime militare.

**CON DE ELICÉ** Piesă conică ce fixează elicea pe ax.

**CON DE SEMNALE** Con folosit în vechile coduri internaționale pentru semnalizare la mare distanță. Astăzi nu se mai utilizează decât pentru semnale de furtună, de maree sau ca semn în conformitate cu Regulile de drum.

**CON DE TORPILĂ** Partea anterioară a torpilei, care poate fi: C. de exercițiu, picturat în dungi albe și roșii, fără exploziv și C. de război, echipat cu exploziv; v. fig. torpilă.

**CON DE VITEZĂ** Con ridicat pe o saulă pentru a indica – în raport cu înălțimea la care se află – viteza navei; când este ridicat la înălțime maximă (la semn) înseamnă că mașina este stopată. Se folosesc două conuri: unul cu

vârful în sus, pentru mașina înainte și altul cu vârful în jos, pentru mașina înapoi. Pe timpul nopții se utilizează o lumină albastră.

**CONAKRY** Important port, cap. Rep. africane Guineea, situat pe Ins. Tumbo la Oc. Atlantic. Cca 200 mii loc. Portul este protejat dinspre N și NV de două spargevaluri de 760 și 1700 m lungime. Punct de bazare pentru navele militare ale Guineei. Lung. frontului de cheuri 1,7 km, cu ad. de până la 10 m. Centru industrial și comercial. Ind. de prelucrare primară a materiilor prime. Traficul anual al portului 8,5 mil. t. Export: min. de fier, bauxită, prod. petroliere (10 dane specializate în încărcarea/descărcarea minereurilor și produselor petroliere), cafea, banane. Șantiere navale de reparații medii. Aeroport.

**„CONCEPTION”** *ist.* Velier de tip caracă sub pavilion spaniol (depl. 90 t). Comandat de Gaspar de Quesada, a făcut parte din gruparea de 5 nave, pe care erau ambarcați 295 de marinari, condusă de Fernando Magellan în călătoria sa circumterestră. La 20 sept. 1519 navele părăsesc portul spaniol San Lucar către Ins. Mirodeniilor (Moluce). După o călătorie istovitoare în apropiere de Țara de Foc, din cauză că din 295 de marinari câți avea gruparea rămăseseră doar 115, în mare parte bolnavi care nu puteau asigura manevra navelor, „C.” a fost părăsit și incendiat.

**CONCHISTADOR** (sp. Conquistador–cuceritor) Nume dat cuceritorilor spanioli, care în sec. XV–XVI traversau Atlanticul cu scopul de a acapara și jefui vaste teritorii din America. Detașamentele de C. erau formate din aventurieri, mercenari, elemente declasate conduse de căpetenii (Hernando Cortez, Francisco Pizarro ș.a.) sprijinite de guvernul spaniol care primea o parte din capturi. Ei au înfrânt rezistența populației băștinașe, datorită tehnicii de luptă superioare (arme de foc împotriva arcurilor cu săgeți), instaurând un regim colonial pe teritoriile cucerite.

**„CONDELL”** Torpilor chilian care, împreună cu torpilorul Lynch, a scufundat pentru prima dată o navă prin torpile – cuirasatul Blanco Encalada (1891).

**CONDUCĂTOR MC** Navigatorul care comandă o navă cu un deplasament gol sub 10 t.

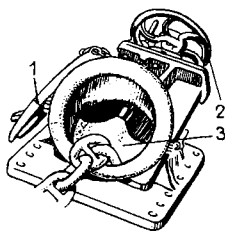
**CONDUCĂTOR DE FLOTILĂ** Distrugător mare folosit între cele două războaie mondiale ca navă-comandant al unei flote de distrugătoare; *sin.* lider.

**CONDUCEREA NAVEI 1.** Acțiunea de a conduce o navă din punct de vedere al navigației și manevrei. **2.** Ansamblul artelor și științelor care permit C.N. în accepțiunea (1), și anume: marinărie, navigație, meteorologie nautică, oceanografie etc.

**CONDUCEREA NAVIGAȚIEI** Arta de a combina toate procedeele de navigație, folosind pe cele mai indicate la un moment dat, pe cât posibil concomitent, pentru a se controla reciproc; *sin.*, *inv.* nautică.

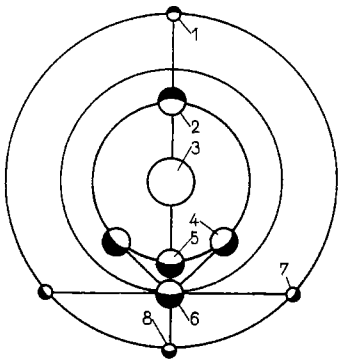
**CONDUCTOR** Parâma care ghidează un arboret pe timpul coborării acestuia pentru dezarmarea navei.

**CONFIGURAȚIE** Poziția relativă a unei planete în raport cu Soarele și cu Pământul. Distingem: **conjuncția**, când cei trei astri se află pe aceeași direcție, Soarele fiind între o planetă superioară și Pământ; **conjuncția inferioară**, când o planetă inferioară se află



Compresor:  
1 – capac; 2 – stea; 3 – pană.

între Soare și Pământ; **conjuncția superioară**, când soarele se află între Pământ și o planetă inferioară; **opoziția**, când Pământul și o planetă superioară sunt de aceeași parte a Soarelui; **cuadratură**, când dreapta Pământ-planetă superioară și dreapta Pământ-Soare formează un unghi de  $90^\circ$ ; **elongație**, când dreapta Pământ-planetă inferioară și dreapta Pământ-Soare formează un unghi a cărui valoare maximă poartă denumirea de **digresiune maximă**.



Configurație:

1 - conjuncție; 2 - conjuncție superioară; 3 - Soarele; 4 - elongație (digresiune) maximă; 5 - conjuncție inferioară; 6 - Pământul; 7 - cuadratură; 8 - opoziție.

**CONFISCARE MC** Acțiunea de a lua o navă sau încărcătura ei fără despăgubire, în temeiul unei hotărâri date de un tribunal de prize (în cazul unei nave neutre) sau din dispoziția unei autorități guvernamentale (în cazul unei nave inamice) în timp de război (a nu se confunda cu sechestrarea).

**CONFLUENT** curs de apă care se unește cu un alt curs de apă formând un râu (fluviu) mai mare.

**CONFLUENȚĂ** loc de unire a două sau mai multe cursuri de apă.

**CONFORM UZULUI MC** v. uzul portului.

**CONGELARE RAPIDĂ pesc.** Îngețarea peștelui pe traulere în dulapuri sau tuneluri frigorifice la temperaturi de minus  $40-44^\circ\text{C}$ . Operațiunea durează cca 2 ore.

**CONGO**, fluviu, v. Fl. Zair.

**CONJUNCȚIE** v. configurație.

**CONOSAMENT MC** Document emis expeditorului prin care cărașul confirmă primirea mărfii pentru a fi transportată pe apă, obligându-se să o predea la o anumită destinație. Din punctul de vedere al clauzei de transmitere se deosebesc: **C. nominative**; **C. la ordin**; **C. la purtător**; *sin.* poliță de încărcare. **C. „curat”** C. fără mențiuni suplimentare privind existența vreunui neajuns în legătură cu mărfurile sau cu ambalajul.

**CONSOL** Sistem de navigație hiperbolică compus dintr-un radiofar cu trei emițătoare ce emit circular puncte și linii separate de un echisemnal; acestea se suprapun, formând o linie continuă și permit să se determine relevmentul radiogoniometric cu ajutorul unei hărți și al unei table-consol. Semnalele pot fi recepționate cu ajutorul unui receptor radio obișnuit. Frecvența sistemului este  $250-350$  Hz, bătaia  $1200$  Mm ziua și

$1500$  Mm noaptea, eroarea  $1$  Mm la distanța de  $180$  Mm de-a lungul perpendicularei pe bază și  $1$  Mm la distanța de  $80$  Mm la  $60^\circ$  de la perpendiculară.

**CONSOLAN** Varianta americană a sistemului Consol cu frecvența de  $192$  kHz.

**CONSTAN, grafic** ~ Grafic pentru calculul azimutului (1906).

**CONSTANTINESCU, Andrei (Mastela)**. (1865–1916 n. Turnu-Măgurele) O pitorească figură a Marinei românești. În 1883 intră voluntar în Corpul Flotilei rămânând în serviciul marinei timp de 25 de ani. Șef de echipaj al navei-școală „Mircea I” cu grad de sergent-major și sergent-adjutant. La școala sa s-au format cei mai buni marinari din epocă. În 1908 se pensionează fiind avansat în rezervă Slt.

**CONSTANTINESCU, Mihail** (1889–1948 n. Periș, Ilfov) Contraamiral. (r) 1945. Absolvent al Școlii Navale promoția 1909. Participă în primul RM la bordul monitorului „Mihail Kogălniceanu” distingându-se în mod deosebit în operațiunile de la Turtucaia. A urmat școli speciale și stagiul în marina franceză și marina italiană pentru specializare în artilerie și trageri navale. Profesor de artilerie la Școala Navală. Ultima funcție în marină, comandant al Detașamentului Maritim Nr. 2 din Dobrogea. După venirea legionarilor la putere (sept. 1940) a fost obligat să pună capăt carierei militare, demisionând din marină. Autor al mai multor cursuri și lucrări de artilerie.

**CONSTANTINIDI, Radu** (1906–?) Căpitan. În al doilea RM a comandat canoniera „Cpt. Dumitrescu Constantin” executând în anii 1943–1944 numeroase misiuni de luptă în M. Neagră. Pentru fapte de arme deosebite a fost distins cu Ordinul „Mihai Viteazul”.

**CONSTANTINOPOL** *ist.* Oraș-port pe malurile Str. Bosfor, fondat de împăratul roman Constantin cel Mare pe locul vechii colonii grecești Byzantion. Cucerit de turci în 1453, a devenit capitala Imperiului Otoman sub numele de Istanbul (în 1923), dar și cap de pod al expansiunii otomane în Balcani și Europa de vest; v. Istanbul.

**CONSTANTZIU, (căsătorită Vlassopol) Irina** (1900–1982 n. Iași) Prima femeie din România comandant de lungă cursă. La 18 februarie 1930 obține brevetul de ofițer III (Brevetul Nr. 270, eliberat de Căpitania Portului Brăila); navigă cu cargoul „Oituz”, pasagerul „Dacia”, cargoul „Inginer N. Vlassopol” și cargoul „Moldova”; în anul 1936 se debarcă definitiv din motive de sănătate; în anul 1937, cu ocazia Zilei Marinei, prin Înalt Decret nr. 3117 din 4 septembrie 1937 i se conferă „Medalia Maritimă clasa a III-a Navigant” (medalia și brevetul i-au fost înmănate de regele Carol al II-lea).

**„CONSTANȚA” 1. ist.** Cargou construit în 1898 în șantierul Howaldswerke-Kiel (Germania). Navă de același tip cu „Turnu-Severin”. A făcut parte din seria primelor cinci cargouri care au constituit nucleul „Serviciului de mărfuri” al SMR și care au reușit să asigure eficient transporturile pe linia Londra și Rotterdam. În primul RM „C.”, împreună cu alte 7 cargouri, a fost închiriat de statul român guvernului rus

pentru a fi folosit de flota militară rusă din M. Neagră. După 1920 „C.” și-a reluat cursele, transportând mărfuri pentru diferite porturi din Orient și îndeosebi din Occident. În 1932 „C.”, al cărei termen de garanție expirase, a fost vândut. Caracteristici: capacitate max. de încărcare 3050 tdw; depl. max. 5000 t; L 86,67 m, l 12,23 m. **2.** „C.” *ist.* Navă-bază de submarine a Marinei Militare construită la Fiume (Italia) și intrată în serviciu la 20 iun.1931. În perioada 1931–1936, folosită ca navă-școală, a efectuat marșuri de instrucție cu elevii și ofițerii Școlii Navale în M. Neagră și M. Mediterană. Din 1936 a servit ca navă-bază pentru Sm. „Delfinul”, iar din 1943 pentru Sm. „Marsuinul” și „Rechinul” și VT. Preluată de marina sovietică, în 1944 a intrat în componerea flotei URSS din M. Neagră, primind numele de „Bug”. Casată în 1977. Caracteristici: depl. 2300 t; dim. 77,3×11,3×4 m. Motoare Diesel 4000 CP; vit. 13 Nd; tunuri: II × 76 mm, II × 20 mm. **3.** „C.” *ist.* Trauler construit în 1964 la Osaka (Japonia) pentru întreprinderea de Pescuit Oceanic (IPO) Tulcea. Împreună cu nava-soră „Galați”, au constituit nucleul flotei românești de pescuit oceanic. Depl. 3630 t. Casate în 1989. **4.** „C.” Navă-școală a Marinei Militare Române, intrată în serviciu în 1980 inițial ca navă-bază pentru VT și NPR, iar în 1981 ca navă-școală a Institutului de Marină „Mircea cel Bătrân”. A executat cu studenții Institutului marșuri de instrucție în M. Mediterană (1990–1994). În decursul anilor, pe nava-școală „C.”, mai multe promoții ale fostului Liceu Militar de Marină „Alexandru Ioan Cuza”, ale Școlii de Maiștri Militari de Marină „Amiral Murgescu” și ale Academiei Navale s-au inițiat în practica marinăriei. Caracteristici: depl. 3500 t; dim.: 108×13,5×3,8 m; 2 mot. Diesel de 6500 CP; vit. 16 Nd.; echipaj 62 oameni.

**CONSTANȚA** Cel mai mare port maritim-fluvial românesc din M. Neagră, situat pe litoralul Dobrogei la 85 Mm S de Sulina și 182 Mm N de Bosfor. Port terminus al căii de navigație transeuropene M. Nordului–Rin–Dunăre–M. Neagră, aflat la încrucișarea drumurilor dintre Europa și Asia. Supr. totală 3626 ha, din care acvatoriul 2532 ha. Este structurat pe două porturi: portul C. Nord, unde pot opera nave cu o capacitate de 65 000 tdw și portul C. Sud pentru nave de până la 150 000 tdw. Lung. totală a frontului de cheuri este de 65 km cu 278 dane operative, cu adâncimi de 7–22,5 m. Lungimea digurilor de apărare 18,2 km. Frontul de cheuri este structurat pe sectoarele: terminal mărfuri generale; terminal cereale și mărfuri perisabile; Șantierul Naval; terminal containere; terminal cărbune, minereu, cocs; terminal petrolier: bazinul fluvio-maritim; terminal Ro-Ro și feribot. Capacitatea actuală de trafic este de 83,5 mil. t/an, urmând să crească în viitor până la cca 233,5 mil. t/an. Portul dispune de echipamentele necesare manipulării mărfurilor: cca 173 macarale de 3–50 tf; poduri transportoare pentru minereu, containere, fosfați; utilaje de transbordare; instalații plutitoare de încărcare-descărcare, silozuri etc. Zona liberă C. are 3 platforme cu o supr. totală de 1345 ha, capacități de înmagazinare, de producție industrială, activitate comercial-financiar-bancară etc. și este legată de culoarul european de

transport nr. 4, ș.a. Rada portului cu o supr. de 4 × 4 Mm are zone de ancoraj separate pentru nave sub 40 000 tdw și nave cu încărcături periculoase. *ist.* Orașul și portul C. s-au construit pe spațiul fostei colonii grecești Tomis, întemeiată în sec. VI î.Hr., pe locul unei așezări geto-dace. A fost cucerit pe rând de romani (sec. I d.Hr.), care au amenajat un port pe coasta de V a orașului, ceea ce a dus la dezvoltarea economică a regiunii (aici a fost exilat vestitul poet roman Ovidiu), de bizantini (sec. X), apoi de otomani (sec. XV), care i-au dat numele de Küstendje și au contribuit la decăderea acestuia, situație care a durat până în 1878 când, în urma Războiului pentru Independență, Dobrogea a revenit României. În 1896 au fost inițiate lucrările pentru construcția portului modern conduse de Anghel Saligny și I.B. Cantacuzino (când s-au realizat 3000 m diguri și 4316 m cheuri), întrerupte temporar de primul RM. În perioada interbelică s-au făcut noi construcții (silozurile, gara maritimă, șantierul naval, bazinul docurilor ș.a.). Lucrările au fost, de asemenea, întrerupte în al doilea RM. În 1967, lucrările au fost reluate având un caracter sistematic de extindere a portului corespunzător creșterii traficului, devenind azi cel mai important port din M. Neagră. Lucrările de amenajare continuă și în prezent pentru finalizarea prevederilor noilor proiecte. *mil.* În perioada dintre cele două războaie mondiale, față de evoluția situației de pe continent, s-a ridicat problema înființării unei BMM pentru navele care au intrat în componerea Marinei Militare. Astfel, C. a devenit BMM principală a flotei (1933), având un rol important în acțiunile de luptă pe mare în al doilea RM. Rolul de BMM principală a revenit ulterior Mangaliei (1952).

**CONSTELAȚIE NAUTICĂ** Grupare de stele care conține una sau mai multe stele nautice.

CONSTELAȚIILE NAUTICE

Denumirea în I. română	Denumirea în I. latină	Denumirea în I. română	Denumirea în I. latină
Andromeda	Andromeda	Leu	Leo
Balanța	Libra	Lira	Lyra
Balena	Cetus	Ophiuchus	Ophiuchus
Berbecul	Aries	Orion	Orion
Boarul	Bootes	Păunul	Pavo
Carena	Carina	Pegas	Pegasus
Cassiopeia	Cassiopeia	Perseu	Perseus
Centaurul	Centaurus	Peștele	Piscis
Căinele Mare	Canis Major	Sudului	Austrinus
Căinele Mic	Canis Minor	Peștii	Pisces
Cocorul	Grus	Phoenix	Phoenix
Corbul	Corvus	Săgetătorul	Sagittarius
Coroana	Corona	Scorpionul	Scorpius
Boreală	Borealis	Taurul	Taurus
Crucea	Cruce	Triunghiul	Triangulum
Sudului		Austral	Australe
Dragonul	Draco	Carul	Ursa
Eridan	Eridanus	Mare	Major
Fecioara	Virgo	Carul	Ursa
Gemenii	Gemini	Mic	Minor
Hidra	Hydra	Vizitiul	Auriga
Lebăda	Cygnus	Vulturul	Aquila



„**CONSTITUTION**“ *ist.* Velier tip fregată cu trei arbori sub pavilion SUA, construit în 1797, reprezentând un tip de navă intermediară, cu peste 44 de tunuri, armament superior celui al fregatelor din acea vreme. Avea velatura foarte dezvoltată, fiind echipat și cu o velă a cerului, arborată deasupra rândunicii. Participă la numeroase confruntări navale, dar se distinge în repetatele confruntări cu piraiții algerieni. În 1881 este scos din serviciu și transformat în navă-muzeu în portul Boston. Caracteristici: depl. 1667 t; dim: 52,70 × 13,50 × 6,90 m; echipaj cca 600 marinari.

**CONSTRUCTOR NAVAL** Persoană cu pregătire tehnică corespunzătoare, care se ocupă de construcția navelor pe șantierul naval.

**CONSTRUCȚIE NAVALĂ 1.** Tehnica construirii navelor; v. arhitectură navală. Primul curs de C.N. în România (1898) a fost elaborat de ing. A. Cupșa din Marina Militară. **2.** Activitatea de construire a navelor.

**CONSULATUL MĂRII 1.** *ist.* Cod maritim în vigoare în M. Mediterană în Evul Mediu. Conține norme cu privire la persoane, la comerț și la întreprinderile maritime. C.M. a fost codul care s-a bucurat de cea mai mare autoritate în M. Mediterană, fiind atribuit, după unii, Pisei, iar după alții, Spaniei (probabil, sec. XIV). Este una dintre cele mai vechi surse de drept maritim. **2.** *ist.* Colecție de legi maritime (sec. XVII) ale Ordinului de Malta.

**CONSUM SPECIFIC DE COMBUSTIBIL** (*despre motoare*) Cantitatea de combustibil consumată într-o unitate de timp pentru dezvoltarea unei unități de putere (kW, CP) sau raportul dintre combustibilul consumat și producția (prestația) realizată.

**CONSUM SPECIFIC DE ULEI** Cantitatea de ulei consumată ireversibil în motoare într-o unitate de timp pentru dezvoltarea unei unități de putere. La motoarele Diesel, consumul specific variază între 1 și 10 g/CP/h.

**CONTĂ 1.** A socoti, ca în expr. „Azimutul se contează de la Nord”. **2.** A nota ora unei observații astronomice, ca în expr. „A conta o înălțime”.

**CONTAINER** Tară standardizată, rezistentă la șocuri, în care se transportă marfa solidă sau lichidă, eventual refrigerată. C. capătă o utilizare din ce în ce mai largă, ca urmare a simplificării operațiunilor de încărcare și descărcare; ele pot fi transportate pe cargouri obișnuite sau pe nave portcontainer specializate.

**CONTOR 1.** Ceas cu precizie inferioară cronometrului, dar suficient de mare pentru a servi la citirea orei unei observații astronomice. Această oră se raportează, prin comparație, la ora cronometrului. **2.** v. loch.

**CONTOR-CRONOMETRU** Ceas cu precizie inferioară cronometrului, dar superioară unui contor.

**CONTOR DE ROTAȚII** Aparat care indică numărul de rotații ale mașinii de propulsie a navei. Este instalat la mașini și în comandă, în timonerie și uneori în camera hărților.

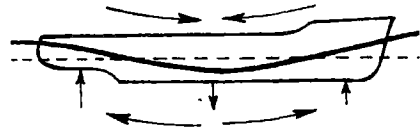
**CONTRĂ** *fl.* A pune cârma șlepurilor dintr-o dană (eventual, din toate danele) în bordul opus întoarcerii remorcherului pentru a îndepărta coada convoiului de un obstacol.

**CONTRALIZEE**, *meteo.* Curenți de aer cu caracter regulat care se formează în părțile superioare ale

troposferei, deasupra și de sens contrar alizeelor. Au naștere în urma răcirii maselor de aer ce ajung în straturile superioare ale atmosferei și care se deplasează spre poli, fiind deviate din drumul lor din cauza rotației Pământului.

**CONTRAAMIRAL** v. amiral.

**CONTRAARCUIRE** Încovoiere a unei nave, susținută de câte un val la prova și la pupa; v. arcuire.



Contraarcuire

**CONTRABANDĂ 1.** Transportare de marfă fără a plăti taxe vamale. **2.** Transportarea de către o navă neutră a unor mărfuri destinate unui beligerant, care o poate folosi direct (C. absolută) sau indirect (C. condiționată) în acțiuni militare. Navele comerciale neutre sunt supuse controlului de către navele de război ale beligeranților în largul mării sau în apele teritoriale ale unuia din beligeranți. Nava suspectă este condusă într-un port unde, după un control amănunțit al mărfii, este prezentată unui tribunal de prize care decide confiscarea navei și a bunurilor sau continuarea voiajului. În războaiele totale nu se ține seama de clasificarea de mai sus.

**CONTRABASTON DE FLOC** *înv., sin.* săgeata bompresului.

**CONTRABORD**, *manevră prin ~* Formă de manevră reciprocă a două nave (grupuri de nave) în marș, care se deplasează pe drumuri aproximativ paralele și de același sens, arătându-și bordurile de nume contrar. Pe timpul manevrei, viteza relativă, viteza unghiulară și variația distanței sunt foarte mici. Este o manevră care oferă condiții pentru angajamente artileristice de durată relativ mare și cu caracter decisiv.

**CONTRABRAȚĂ** A brața vergile în sens opus celui precedent. Manevră obișnuită la voltă, pană, capă etc.

**CONTRABULINĂ** *sin.* strângător de margine.

**CONTRACARENĂ** *mil.* Carenă exterioară, în afara carenei propriu-zise, folosită la vechile monitoare maritime pentru protejare împotriva efectului exploziei minelor; *sin.* bulge.

**CONTRACARLINGĂ** v. carlingă.

**CONTRACĂRMĂ** Sistem de fasonare specială a feței inferioare a etamboului cârmei și uneori și al elicei, care constă dintr-o creastă deviată într-un sens în zona superioară axului elicei și în sens opus în zona sa inferioară. Această profilare evită formarea vârtejurilor sporind randamentul. Este cunoscut ca sistemul de contracârmă STAR.

**CONTRACHILĂ** v. chilă.

**CONTRACIVADĂ** *ist.* Velă asemănătoare civadei, dar așezată mai spre vârful bompresului decât aceasta (a fost utilizată până la începutul sec. XIX).

**CONTRACT DE ÎNCHIRIERE A NAVEI NUDE MC**

Formă de contract prin care o navă se închiriază pe timp determinat, fără echipaj sau materiale. Pentru diverse reclamații cu privire la coliziuni, avarii, plata salariilor sau amenzi neplătite de armatorul chiriaș, reclamații îl pot face răspunzător pe proprietar, care, la rândul său, are drept de regres asupra armatorului chiriaș.

**CONTRACT DE ÎNCHIRIERE PE TIMP** (Time charter) MC Contract de transport cu închirierea navei și a serviciilor echipajului pe un timp convenit spre a efectua transporturi maritime. Proprietarul navei păstrează posesia și controlul asupra navei, iar navlositorul-chiriaș devine armator-neproprietar. Căruș rămâne tot proprietarul, dar comandantul navei primește dispoziții de la navlositorul-chiriaș privind folosirea ei pe timpul închirierii. Pentru folosirea navei închiriată pe timp, navlositorul-chiriaș plătește o chirie care, de regulă, este plătită anticipat, lunar, calculată per tonajul deadweight al navei la linia de încărcare de vară; *sin.* contract de navlosire, pe timp.

**CONTRACT DE SALVARE MC** Contract încheiat între nava aflată în pericol și nava salvatoare. Conține reguli de principiu privind salvarea și acordarea remunerației de salvare pe principiul „No cure no pay” (fără rezultat util nu se acordă remunerația sau „Nu salvezi, nu plătești”). Convenția internațională pentru unificarea unor reguli de drept privind asistența și salvarea pe mare (Bruxelles 1910) precizează că salvarea vieților umane care este datorică oricărui comandant, fără a expune însă nava sa și echipajul, nu este remunerată. Salvarea navei și a încărcăturii dă drept la remunerație care se fixează de tribunal, pe baze legale.

**CONTRACURRENT** Curent pe mare sau pe fluviu în direcție inversă curentului principal.

**CONTRAEVICE** Dispozitiv constructiv instalat pe etambou în fața elicei sau pe etamboul cârmei înapoia elicei, uneori în ambele modalități, constând din palete directoare fixe, menite să dirijeze astfel curenții de apă care intră în cercul de rotație a elicei sau care sunt refuzați de ea, încât randamentul acesteia să poată crește cu cca. 15%. Constituie în plus un amortizor de tangaj și de vibrații longitudinale. Ca dezavantaje, corozioni mai pronunțate la elice și mărirea rezistenței la înaintare la viteze mari; *sin.* elice contrarotativă.

**CONTRAETRAVĂ** Piesă a osaturii la navele din lemn, în pupa etravei, deasupra lemnului mort prova; *v. fig.* barcă și balenieră.

**CONTRAFIER** *v.* lanț de sart.

**CONTRAFOC** Foc suplimentar aflat în prova focului săgeții, fiind purtat numai de velierele mari.

**CONTRAGABIER** Velă pătrată dispusă deasupra gabierului, la navele cu gabieri dubli; *v. fig.* velatură.

**CONTRAGAI** *v.* gai.

**CONTRAILUMINARE** *inv., mil.* Iluminarea jantei cu ajutorul proiectoarelor de către nava care lansează torpile pentru a nu permite adversarului să execute foc ochit cu tunurile.

**CONTRĂMPUNTĂTURĂ** *v.* împuntătură.

**CONTRAMARȘ, manevră prin** Formă de manevră reciprocă a două nave (grupuri de nave) în cadrul căreia acestea se deplasează pe drumuri aproximativ paralele și de sens contrar, arătându-și bordurile de același nume. Pe timpul manevrei viteza relativă, viteza unghiulară și variația distanței sunt foarte mari. Este o manevră care oferă condiții pentru angajamente artileristice de scurtă durată și pentru lansări de torpile; *v. și* întoarcere.

**CONTRAMINARE** *mil., ist.* În jurul anului 1900, operațiune de distrugere a barajelor de mine prin încărcături explozive. Această operațiune nu a fost însă aplicată consecvent în practică, preferându-se dragajul, a cărui eficiență este mult mai mare.

**CONTRARANDĂ** Velă triunghiulară sau trapezoidală aflată deasupra randei.

**CONTRASART** Manevră fixă din sârmă sau tijă metalică, care leagă rama gabiei de cercul de sugrumătură; *v. fig.* contrarandă. Uneori este echipat cu grijele pentru a puteaunca în gabie, fără a mai trece prin gaura de picică.

**CONTRASTALII** *v.* stalii.

**CONTRASCOTĂ** Strângătoare (manevră curentă) care, în momentul strângerii velelor pătrate, aduce colțul de școtă la baza vergii (veliere noi); *v.* velă.

**CONTRATORPILOR** *inv., sin.* distrugător.

**CONTRAZBURĂTOR** Velă purtată de clipele mari și obținută prin împărțirea zburătorului în două. Partea inferioară și-a menținut denumirea de zburător, iar cea superioară a primit denumirea de C.

**CONTROL DE DEVIATIE** Operație prin care se verifică și se corectează pe timpul navigației deviațiile din tabela de deviație. Se determină cu ajutorul azimuturilor aștrilor la răsăritul și apusul acestora, scoase din tabelele de azimut.

**CONTURARE** Umărirea de către o ambarcațiune cu pernă de aer a profilului valurilor.

**CONTROLUL NAVEI MC 1.** Urcarea oficială la bord a autorităților portuare și a organelor de resort, în scopul controlării documentelor navei, a echipajului și pasagerilor, a încărcăturii și a stării sanitare la bord, atât la sosirea cât și la plecarea navei. **2.** Urcarea la bordul navelor neutre pentru exercitarea dreptului de vizită și control de către partea beligerantă în timp de război. *sin.* Drept de vizită, drept de control.

**CONTUL TIMPULUI MC** *v.* time sheet.

**CONVECȚIE meteo** Mișcare ascendentă sau descendentă a aerului sau a unui lichid. **C. atmosferică,** deplasarea aerului pe verticală depinzând de temperatură și înălțime. Se manifestă prin formarea de curenți sau rafale neregulate de aer pe o suprafață limitată a Pământului. Curenții puternici ascendenți formează norii din care pot cădea ploii torențiale. **C. oceanică** (în mare) Schimbul de apă între straturile superioare și inferioare ale oceanelor (mărilor) din cauza variațiilor de temperatură și salinitate. Dacă densitatea apei crește proporțional cu adâncimea, atunci apa se află în echilibru. În caz contrar, se produce amestecul până când straturile dense de apă vor coborî. Toamna, în mările din zona temperată, datorită C. apele calde se ridică la suprafața mării și încălzesc stratul de aer ce

vine în contact cu apa, ceea ce temperează asprimea iernii în terit. riverane. C. are o mare importanță biologică întrucât contribuie la îmbogățirea straturilor de jos ale apei de mare cu oxigenul necesar organismelor vii. Repartiția neuniformă a densității apei în diferite părți ale oceanului planetar determină direcționarea orizontală a curenților oceanici și marini denumiți de densitate.

**CONVENȚIA INTERNAȚIONALĂ ASUPRA LINIILOR DE ÎNCĂRCARE**

Convenție încheiată la Londra în 1930, semnată de peste 50 de state, prin care au fost stabilite reguli uniforme privind bordul liber și condițiile de asigurare a flotabilității pe care trebuie să le îndeplinească navele care execută voiaje internaționale. Nu se aplică navelor militare, pescărești, iahturilor de agrement, navelor ce nu transportă mărfuri și pasageri; v. marcă de tonaj; bord liber.

**CONVENȚIA INTERNAȚIONALĂ PENTRU OCROTIREA VIEȚII UMANE PE MARE (CIOVUM) MC**

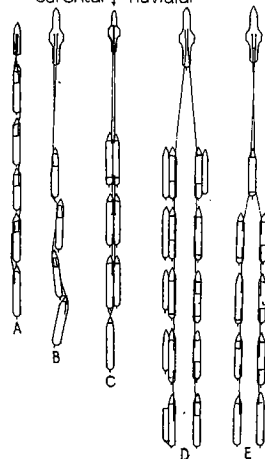
Convenție internațională ce cuprinde reguli și normative uniforme privind: construcția navelor, norme privind mașinile, instalațiile electrice și de prevenire a incendiilor, aparatul de guvernare, răspunderea statelor contractante în legătură cu inspectarea mijloacelor de salvare, instalațiile radio etc. (Londra-1960). România a aderat la C.I.O.V.U.M. în 1966.

**CONVERTIRE** Calcul de trecere de la drumul/relevmentul adevărat la drumul/relevmentul magnetic sau compas; v. cap, drum, deviație, declinație, relevment.

**CONVOI 1. mil.** Formație constituită temporar din nave de transport, nave de luptă, aviație, precum și nave de salvare-avarii; navele de luptă și aviația apără navele de transport, formând centuri de siguranță

apropiată și îndepărtată. În funcție de drumurile folosite pe mare, se deosebesc: G, costiere și C. de

curentul fluviului

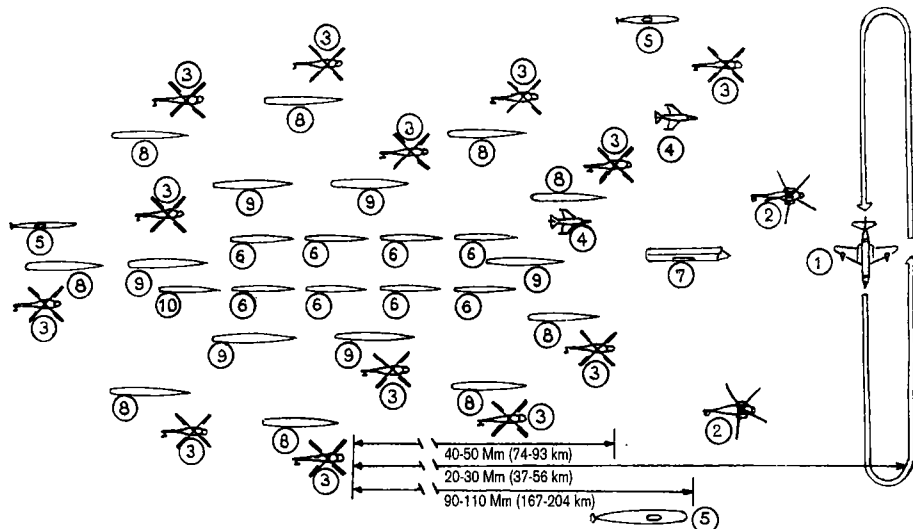


Convoi fluvial:

A - cu remorci în cruce și cuplare lungă pe dreapta; B - cu remorci drepte și cuplare lungă pe stânga; C - cu cuplare scurtă pe două șiruri; D - cu cuplare scurtă cu șleperi deschise; E - cu remorcarea grecească cu șleperi deschise.

larg. 2. fl. Ansamblu compus din remorcher și navă sau nave remorcate. Pe Dunăre, C. este compus, de regulă, din mai multe dane de șleperi. 3. Grupare de nave care navigă prin ghețuri, fiind precedate de un spărgător de gheață.

**CONVOIERE** Executarea marșului în comun al unui grup de nave de transport, sub escorta navelor de luptă și a aviației care-i fac siguranța. ist. Convoierele ca



Dispozitiv de convoiere oceanică în concepția NATO (variantă):

1. - avioane de patrulare ASm. (de tipurile P-3 „Orion”, „Nimrod”, „Atlantique” ș.a.) având baza pe litoral; 2. - elicoptere grele ASm. cu rază mare de acțiune (tip „Sea King” ș.a.), aflate, de regulă, pe PA; 3. - elicoptere ASm. ușoare și medii (de tip „Lynx” ș.a.), cu rază mică de acțiune aflate pe Ds. și Freg.; 4. - avioane de vânătoare STOVL (cu decolare scurtă și apunare pe verticală) de tip „Sea Harrier” ș.a. care sunt bazate pe PA și execută patrularea aeriană de luptă; 5. - submarine clasice (convenționale) sau cu propulsie nucleară (de tip „Valiant” ș.a.); 6. - nave rapide portcontainer și de transport-trupe constituite într-un convoi aflat sub comanda unui „comodor”; 7. - portavion (cu avioane STOVL și elicoptere) care asigură acoperirea aeriană și pe care se află punctul de comandă al Grupării operative („Task Group”) cu aparatura respectivă de conducere. 8. - Ds. și Freg. ASm (având propriile lor elicoptere și mijloace de detecție), constituind „perdeaua antisubmarină”; 9. - perdeaua interioară de Ds. și Freg. de apărare apropiată antiaeriană și antirachetă; 10. - nave auxiliare ale Marinei Militare pentru realimentarea în mare a navelor de luptă.

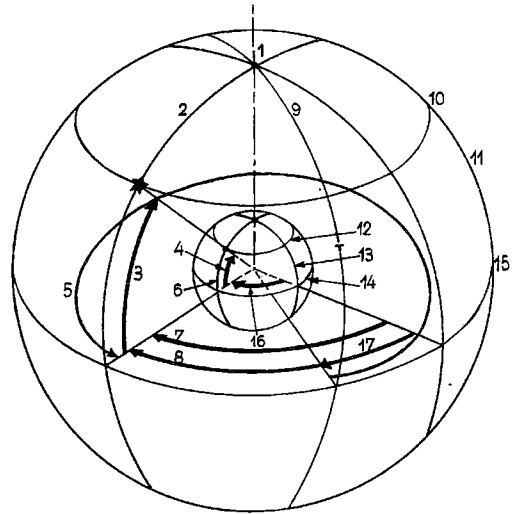
metodă de asigurare a transporturilor civile și militare împotriva atacurilor inamice a fost practică din vechime și s-a perfecționat în marile confruntări pentru supremația pe mare începând din sec. XVI–XVII, culminând în cele două RM. În perioada 1939–1945 SUA și Anglia au escortat în Oc. Atlantic 2200 de convoaie cu 75 000 nave de transport din care germanii au scufundat 570 de nave (0,75%), pierderi datorate submarinelor (66%), aviației (19%), navelor de suprafață (6,1%), minelor (6%), restul altor cauze. Și în Oc. Arctic din cele 42 de convoaie cu 813 de transportoare dirijate din Islanda și Anglia către porturile rusești Arhanghelsk și Murmansk au fost scufundate în aceeași proporție 57 de nave. Respectarea riguroasă a sistemului de convoiere care a necesitat eforturi materiale și tehnice uriașe, a dat rezultatele scontate; principalul inamic, submarinul, a fost înfrânt. Germanii au pierdut în primul RM 178 Sm. și respectiv 784 unități în al doilea RM pierzând practic războiul pe comunicațiile maritime.

**COOK 1. Arh** ~ (engl. Cook Islands) Arh. coraligen și vulcanic în Oc. Pacific (Polinesia) între Ins. Tonga și Tahiti. Supr. 240,6 km<sup>2</sup>; 205 mii loc.; Ins. pr. Raratonga; centru ad-tiv al Arh. C.: Awarua. Este dependent de Noua Zeelandă. Descoperit de J. Cook în 1773. **2. Str.** între insulele de Nord și de Sud ale Noii Zeelande, care face legătura între M. Tasman și Oc. Pacific. Lung. 58 Mm (107km), lățimea 12–49 Mm (22–91 km); ad. părții navigabile 97–1092 m. Este străbătută de un curent de suprafață pe direcția SE cu vit. de 0,4 Nd (0,7 km/h); ampl. mareei 4,2 m. În iun.–iul. băntuie uragane. Pe țărmul de E al str. se întinde cap. Noii Zeelande Wellington, totodată important port maritim. Arh. și str. poartă numele navigatorului englez James Cook.

**COOK, James** (1728–1779) *ist.* Ofițer de marină, navigator și explorator britanic. A explorat coasta Canadei și drumurile navigabile din lungul acesteia (1759, 1763–1767) și a condus trei expediții în Oc. Pacific (1768–1771; 1772–1775; 1776–1779). A străbătut Oc. Pacific de la câmpurile de gheață din Antarctica la Str. Bering și de la coasta Americii de Nord la Noua Zeelandă și Australia. A murit într-o încăierare cu băștinașii din Ins. Hawaii, când debarcase pe plaja Kelakekua. Se înscrie printre marii navigatori care au completat harta lumii cu noi descoperiri, aducând importante îmbunătățiri și în știința navigației.

**„COONATTO”** *ist.* Velier de tip cliper cu trei arbori sub pavilionul Marii Britanii; construit în 1863. A fost primul cliper englez amenajat pentru transport pasageri care parcurgea distanța Londra – Sydney în 70 zile; se scufundă în anul 1872 în urma unei furtuni puternice. Caracteristici: deplasament 536 t; dim.: 49x8,50x6,80 m; echipaj 34 marinari.

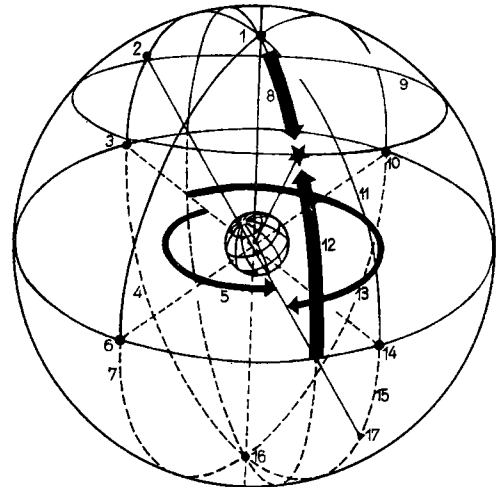
**COORDONATE ECUATORIALE/ORIZONTALE** *astr.* Elemente geometrice care permit determinarea unui punct pe sfera cerească, luând drept referință planul ecuatorului/orizontului.



**Coordonate ecuatoriale:**

1 – Polul Nord; 2 – cerc orar; 3 – declinație; 4 – latitudine nordică; 5 – ascensiune dreaptă; 6 – meridian; 7 – unghi orar al astrului; 8 – unghi orar al Soarelui; 9 – cerc orar al punctului vernal; 10 – paralel de declinație; 11 – meridian cerec Greenwich; 12 – paralel de latitudine; 13 – meridianul Greenwich; 14 – ecuator terestru; 15 – ecuator cerec; 16 – longitudine Vestică; 17 – unghi orar al punctului vernal.

**Coordonate orizontale:**



1 – zenit; 2 – Polul Nord; 3 – Nord pe orizont; 4 – vertical principal; 5 – unghi la zenit; 6 – Vest pe orizont; 7 – primul vertical; 8 – distanță zenitală; 9 – paralel de înălțime; 10 – Est pe orizont; 11 – meridian cerec; 12 – înălțime; 13 – azimut; 14 – Sud pe orizont; 15 – cerc vertical; 16 – nadir; 17 – Polul Sud.

**COPACIU, Constantin** (1910–1995) Cpt. Comandor. Absolvent al Școlii Navale „Mircea”, promoția 1932 cu gradul de Slt. și al Școlii de aplicație a Marinei. Repartizat la Baza Navală Maritimă. Specializat ca ofițer hidrograf, s-a dedicat acestei specialități până la sfârșitul carierei. Campanii hidrografice pe navele MM

(1937–1939). Expert hidrograf al Ministerului de Externe pe lângă Comisia Internațională a Dunării (1944). Director al Oficiului Hidrografic Român (1945–1949) și membru al Comisiei mixte româno-sovietice pentru delimitarea frontierei pe brațul Chilia și M. Neagră. În 1949 a fost arestat abuziv fiind învinuit pe nedrept și condamnat la detenție. După eliberare a funcționat ca salariat la Consiliul Național Român pentru știință și la Consiliul Național al Academiei. În 1968 a părăsit țara și s-a stabilit la Monaco unde a devenit membru al Comisiei Interguvernamentale de oceanografie UNESCO și a participat, în cadrul Programului FOR (Future Ocean Research), la expediții oceanologice în M. Mediterană și Oc. Atlantic.

**COPASTIE 1.** Piesă din lemn sau din materiale plastice care acoperă partea superioară a parapetului. **2.** Filieră superioară a unei balustrade (rezemarea de copastie denotă o comportare nemarinărească). **3.** v. barcă.

**COPCĂ pesc.** Spărtură în gheața unui râu, făcută de pescari pentru a aerisi apa și pentru a pescui.

**COPENHAGA** Important port, BMM și capitala Danemarcei. Cca 1,5 mil. loc. Este așezat pe țărmul de V al Str. Öresund. Portul nu îngheață și nu suportă efectul mării. Lungimea frontului de cheuri al portului și al BMM 30 km, cu adâncimi de la 2,5 la 12,5 m. Dispune de 4 bazine, 2 terminale de containere și 19 dane pentru nave Ro-Ro. Zilnic pot acosta în port 200 de nave. În terminalul de petrol pot fi operate petroliere de 50 000 tdw. Șantierele de construcții și reparații pot construi Sm. și nave de suprafață (incl. fregate) și repara nave comerciale de mare tonaj și nave militare (incl. Cr.). Volumul traficului anual de mărfuri este de cca 8 mil. t. Prin C. tranzitează 50% din încărcăturile destinate exportului.

**COR HYDRAE** Stea nautică (α) din constelația Hidrae. *sin.* Alpahard.

**CORABIA** Port fluvial pe malul românesc al Dunării între km 628+600 și 630. Dispune de un cheu de 1470 m lungime, cu dană de cereale dotată cu un siloz de 6000 mc, dane operative pentru mărfuri generale, cu linii de CF și platforme de depozitare de 20 mii m<sup>2</sup>. Deși bine dotat, activitatea portului C. suferă din cauza modificărilor albiei fluviului în jurul ostrovului Băloiu, care îngreunează condițiile de navigație. *Ist.* Început în 1852, sub domnia lui Al.I.Cuza, portul s-a dezvoltat odată cu orașul. În aug. 1877, pontonierii români au construit în aval de C. (la Siliștioara) un pod de pontoane pe care trupele române au trecut în Bulgaria către Plevna. În primul RM, portul și orașul au fost bombardate de flota austro-ungară. Ocupat de trupele Puterilor Centrale (1916), portul a fost folosit intens la transporturile militare. În al doilea RM, navele germane ce se retrăgeau pe Dunăre au bombardat portul și orașul provocând daune serioase.

**CORABIE** *înv., sin.* navă cu vele, velier.

**CORALILOR., Marea** ~ Mare în bazinul Oc. Pacific între coasta NE a Australiei, Ins. Noua Guinee, Arh. Louisiade, Solomon, Noile Hebride și Ins. Noua Caledonie. Supr. 4068 mii km<sup>2</sup>; adâncimi dominante între 2300–4800 m; 9174 m. Își trage numele de la recifele de corali care au creat adevărate bariere în calea navigației. Marea semidiurnă, până la 7,2 m. Temp. apei este de cca 19°C

(aug.) și cca 29°C (feb.). Salinitatea 35,5‰. Porturile principale: Cairns (Australia), Port-Moresby (Papua, N. Guinee), Numea (Ins. N. Caledonie). Teatrul unei mari bătălii între forțele aeronavale americane și japoneze (7–8 mai 1942).

**CORDELE** *înv.* Panglica de la bereta marinarului.

**CORDIȚĂ DE DARE A FOCULUI** *mil., înv.* Capăt de saulă cu care se declanșa manual percutorul unui tun.

**CORDON** v. garlin.

**CORDON LITORAL** Fâșie îngustă de uscat, formată în zona țărmurilor joase, rezultată prin acumularea aluviunilor aduse de valuri și de curenții marini. Poate închide un golf marin, separând o lagună sau gura unei văi, formând un liman, și să contribuie la constituirea unei delte; *sin.* săgeată litorală, peresip..

**CORECȚIA COMPASULUI MAGNETIC** Unghiul dintre meridianul adevărat și meridianul compas, reprezentând suma algebrică a declinației (*d*) și deviației (*δ*);  $\Delta C = d + \delta$ . Cu ajutorul C.C.M. se convertesc drumurile/relevmentele.

**CORECȚIA GIROCOMPASULUI** Unghiul format între meridianul adevărat și meridianul în care se stabilește roza unui compas giroscopic datorită erorilor acestui aparat. Corecția giro este aceeași pentru toate drumurile în cazul în care girocompasul este prevăzut cu corector automat de viteză. Se determină cu ajutorul relevmentelor și servește la convertirea drumului giro în drum adevărat.

**CORECȚIA LOCHULUI** Valoarea cu care trebuie corectată indicația lochului pentru a afla distanța adevărată parcursă de navă. Este reprezentată de eroarea lochului (diferența între distanța adevărată parcursă de navă prin apă și citirea lochului, determinată experimental). Se exprimă în procente.

**CORECȚIE DE IRADIERE** Corecție cu valoarea maximă de 1'2", a înălțimilor luate la bordul superior al Soarelui, ținând seama de iradiere.

**CORECȚIILE HĂRȚII** Modificări operate pe hărțile de navigație pentru a le ține la curent cu schimbările survenite (noi pericole de navigație, instalarea sau desființarea unor repere pentru asigurarea navigației, zone interzise ș.a.).

**COREEA** Pen. în E Asiei între M. Japoniei și M. Galbenă, pe care este situată cea mai mare parte a celor două rep. Coreene. Înaintează între cele două mări pe o distanță de 600 km. Este separată de Japonia prin Str. Coreii. Supr. cca 150 mii km<sup>2</sup>. Lățimea variază între 130 și 200 km. Țărmul de E este deluros și slab crestat; țărmurile de S și V sunt foarte crestate formând riasuri. Terit. pen. C este muntos atingând înălțimi de 1500–1900 m. Clima în cea mai mare parte temperată iar în extremitatea sudică, subtropicală. Dispune de o rețea bogată de ape cu un potențial hidroenergetic ridicat. Porturi principale: Chongjin, Nampo, Najin (C. de N); Incion, Pusan, Kunsan (C. de S).

**COREII, golful ~ 1. G.C. de E** Golf în M. Japoniei situat în partea de E a istmului corean. Pătrunde în uscat pe o distanță de 74 km; lățimea 148 km; ad. la intrarea în G. este de peste 200 m. Marea diurnă cu înălțimea de 0,5 m. Țărmul este ușor crestat. Porturi ale Coreii de N: Vonsan

și Hungnam. **2. G.C. de V** Golf în M. Galbenă situat între Pen. Coreii și Pen. Liaodong. Pătrunde în uscat pe o distanță de 152 km. Lățimea la intrarea în g. este de cca 315 km; ad. la intrare 50 m. Țărm crestat și cu multe insule în apropiere. Porturi: Makpo, Tasado (Coreea de Sud), Andun (China).

**COREII, Strâmtoarea** ~ Str. între Pen. Coreii și insulele japoneze Goto, Kyūshū și Honshū, care leagă M. Chinei de Est cu M. Japoniei. Lung. 324 km; lățimea med. 180 km; adâncimea căii navigabile 73–230 m.; Ins. Tsushima o desparte în două. *ist.* În timpul războiului ruso-japonez (1904–1905), în Str. C. a avut loc o confruntare între un grup de 3 Cr. rusești și o grupare navală japoneză mult superioară, soldată cu pierderea Cr. rusec „Riurik”.

**CORFU** (*it.* Corfu, *gr.* Kerkyra) **1.** Ins. grecească în M. Ionică. Supr. 593 km<sup>2</sup>; relief muntos (906 m). Clima blândă (temp. medie în ian. +10–11°C) atrage numeroși turiști, îndeosebi iarna. Bogată în culturi de citrice, viță de vie, măslini ș.a. Portul principal Corfu (Kerkyra) este și BMM a Greciei. *ist.* Până la sfârșitul sec XVIII a aparținut Veneției; cucerită de Franța în 1797. În 1798–1800 insula a fost blocată de flota ruso-turcă (27 nave de luptă și alte forțe) sub comanda Am F.F. Ușacov și cucerită de la francezi după un scurt asediu (1799). Pe Ins. C. și alte insule cucerite s-a instaurat un regim republican. În 1815, C. a fost luat în stăpânire de englezi devenind protectorat britanic. În 1864, în urma luptei de eliberare națională a populației grecești, C. a revenit Greciei. **2.** Strâmtoare ce separă insula cu același nume de coasta greco-albaneză. Lung. 40 km; lățime 10 km.

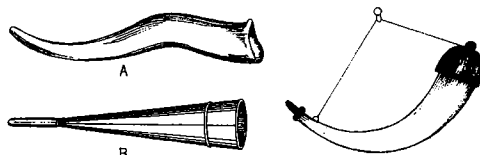
**CORINTHOS** (*gr.* Korinthos) **1. Golful** ~ Golf al M. Ionice la țărmul de V al Greciei. Pătrunde adânc în interiorul uscatului (cca 130 km) separând spre S. Pen. Pelopones. Lățimea la intrare 3 km; max. 34,5 km. Ad. max. (în partea centrală) 860 m. Țărmul nordic muntos crestat de numeroase golfuri mici. **2. canalul** ~ Canal aflat în întregime pe teritoriul Greciei. Taie istmul cu același nume ce desparte Golfurile Corint și Salonic, asigurând legătura între mările Egee și Ionică. Scurtează distanța de navigație spre porturile din M. Adriatică. Lung. 3 Mm (5,5 km); ad.: între 21 și 76 m. Nu are lățime suficientă pentru a permite încrucișarea navelor.

**CORK** Oraș-port și BMM a Irlandei pe Fl. Li în apropiere de vărsarea acestuia în golful Cork-Harbour din Oc. Atlantic. Acvatoriuul portului include golful Cork Harbour și partea Fl. Li de la vărsare. Lung. frontului de cheuri este de 4,7 km și ad. de 6–11 m, permițând accesul navelor cu un pescaj de cca 8 m. Traficul anual de mărfuri cca 4 mil. t. Sunt construite terminale pentru nave portcontainer și Ro-Ro. Portul este deschis navigației tot timpul anului. Important centru al industriei ușoare. Șantierul naval este dotat cu un doc uscat, 2 docuri plutitoare și 2 cale, asigurând reparația navelor cu un tonaj de cca 25 mii t. BMM este amenajată în incinta portului folosind o parte din instalațiile acestuia.

**CORN 1.** Extremitatea în formă de furcă a bazei picului, prin care acesta se sprijină pe catarg. **2. inv.** Goarnă. **3.** Mănerul telegrafului pentru comenzi la mașini.

**CORN DE CEATĂ** Instrument de suflat cu ajutorul căruia se transmit semnale de ceață pe veliere sau pe navele cu propulsie mecanică în cazul în care sirena și fluierul sunt avariate.

**CORN DE GABIER** *inv.* Corn de bou, prins la centura gabierului (*v. fig.*), în care se ținea unsoare pentru osile macaralelor.



Cornuri de ceață:  
A – Viking; B – modern.

Corn de gabier

**CORN DE IARBĂ** *inv.*, *ist.* Corn în care tunarii păstrau pulbere pentru a o pune în lumina tunului.

**CORN DE MATISIT** *inv.* Corn de bou, folosit drept cavilă de matisit. În acest scop, cornul se încălzea la foc de cărbuni pentru a-l înmuia, după care se îndrepta, se lăsa să se răcească, se astupa cu un dop din lemn la capătul deschis și se punea vârful.

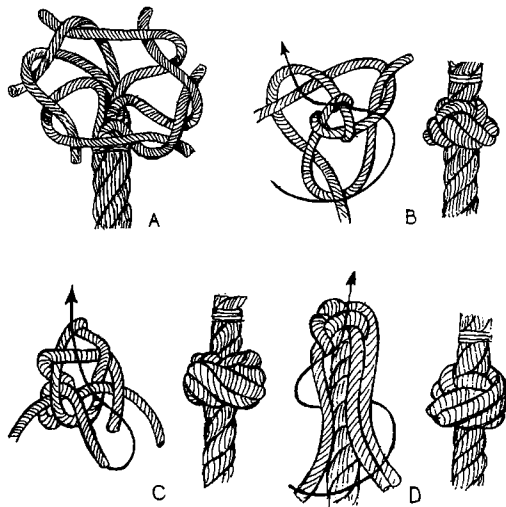
**CORNETĂ** *ist.* Pavilion asemănător unui ghidon, dar prins pe un baston susținut de o labă de găscă.

**CORNIER LĂCRIMAR** Profil cornier prin care se realizează, la construcțiile nituite, legătura bordajului lateral cu puntea. Dacă puntea are înveliș din lemn, între C.L. și rama învelișului se află jgheabul de scurgere a apei.

**CORNIST** *mil.*, *inv.* gornist.

**CORNUL DE AUR** (Haliç) C. la țărmul european al Turciei la intrarea dinspre S în Str. Bosfor. Lung. 12,2 km; lățimea 91–122 m; ad. cca. 47 m. Accesibil pentru navele maritime mari. Separă orașul Istanbul în cartierele Pera și Galata la N și Stanbul la S.

**COROANĂ 1.** v. cabestan. **2.** Nod la capătul unei parâme, care poate fi: C. și cap de bulgar dublu; C. dublă cu nucă; C. și cap de bulgar în trei sau patru; C. dublă și cap de bulgar; C. și diamant.



Coroane:

A – simplă din șase; B – simplă cu nucă dublă; C – simplă cu cap de bulgar dublu; D – dublă cu nucă simplă

**COROMANDEI.** Câmpie litorală joasă cu lagune (lung. 700 km) pe coasta estică a Indiei (Golful Bengal).

**CORONA BOREALIS** Constelație având steaua nautică Alphecca; în latină „Coroana nordului”.

**CORONAMENT 1.** Intersecția tabloului pupa (oglinzii) cu puntea. Dacă nava are parapet pupa, C. este copastia acestuia; v. *fig. navă* de 74. 2. Partea superioară a bordurii cheului sau digului.

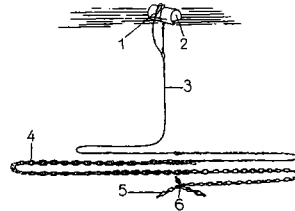
**CORONAZO** Vânt puternic care bate dinspre Sud pe coasta de Vest a Mexicului.

**CORPUL MAIȘTRILOR DE MARINĂ** Corp constituit oficial prin Decret regal la 6 mai 1909, în semn de recunoaștere a rolului maiștrilor de marină, absolvenți ai Școlii de Maiștri de Marină înființată în 1897 și ca specialiști de clasă în diverse domenii ale tehnicii navale. Ziua de 6 mai se serbează ca „Zi a maiștrilor militari de marină”. v. și Liga Maiștrilor Militari de Marină.

**CORPUL NAVEI** Partea principală a unei nave constând din osatură, bordaj interior și exterior, punți cu suprastructuri (teuga, castelul central, duneta). Prin construcția și forma sa, C.N. trebuie să asigure flotabilitatea și insubmersibilitatea navei, rezistența la solicitări, rezistența minimă la înaintare, instalarea mecanismelor și armamentului, cazarea echipajului

emersă numită „opera moartă”. Corpul Sm. se compune din două părți: „corpul rezistent” interior care preia toată presiunea mediului acvatic și „corpul exterior” care-i dă Sm. o formă hidrodinamică. C.N. se caracterizează prin dimensiuni și formă și poate fi construit din lemn, metal, beton armat, materiale plastice armate cu fibră de sticlă ș.a. *sin.*; cocă.

**CORP MORT** Instalație pentru legarea navei, compusă dintr-un flotor legat cu o sârmă la un lanț ancorat puternic pe fundul mării. Nava care urmează



**Corp mort:**

- 1 – ochi de prindere;  
2 – flotor; 3 – sârmă;  
4 – lanț; 5 – lanț de fund;  
6 – inel central.

a fi legată trage la bord flotorul, apoi sârma și în cele din urmă lanțul care este trecut prin nară și prins cu o cheie de lanțul de ancoră. C.M. se folosește, de regulă, în rade deschise, unde nu există geamanduri de legare.

**CORP REZISTENT** v. submarin.

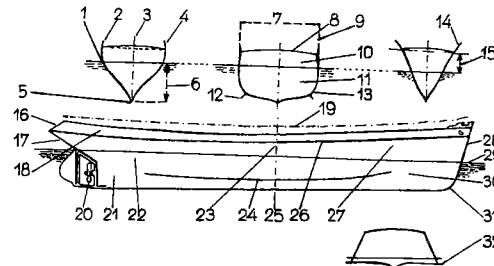
**CORPUS CHRISTI** Oraș și un important port al SUA (Texas), situat pe țărmul lagunei cu același nume la G. Mexic, cu care se leagă printr-un canal maritim. Capacitatea de trafic este de 42 mil. t. Exploatări bogate de petrol și gaze naturale; export: produse petroliere și chimice, bumbac, aluminiu ș.a.

**CORSAR 1.** Marinar care practică războiul de cursă (*a nu se confunda cu pirat*); v. cursă (3) și scrisoare de marcă. 2. Navă a unui corsar. 3. Denumire improprie dată navelor de război, în primul și cel de al doilea război mondial, care atacau în special navele comerciale.

**CORSICA** (*fr.* Corse) 1. Ins. în N M. Mediterane separată de Ins. Sardinia prin Str. Bonifacio. Departament al Franței. Cca 300 mii loc. Supr. 8,7 mii km<sup>2</sup>. Relief muntos, alt. de până la 2710 m. Țărmurile dantelate cu mai multe golfuri și băi (G. Valinco, Ajaccio, Porto ș.a.). Climă mediteraneană; temp. med. în ian. +12°C, iul. +25–26°C. Culturi de viță de vie, citrice, pescuit, turism. Pr. porturi Ajaccio (centru ad-tiv), Bastia. *ist.* Stăpânită succesiv de vandali, bizantini, vizigoți, longobarzi, arabi, pisani, genezezi. Din 1768 a intrat în componența Franței. În C. s-a născut Napoleon Bonaparte. 2. Str. care separă Ins. C. de Arh. Toscan. Face legătura între mările Ligurică și Tireniană. Lățimea 75 km; ad. max. 500 m. Este traversată de un curent spre N cu vit. de 1 km/h. Pr. port Bastia.

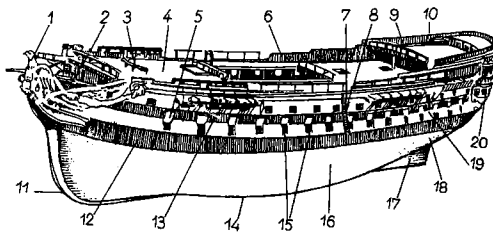
**CORT** (*rar*) Tendă groasă.

**CORUÑA, (La ~** Oraș-port și BMM în NV Spaniei (Galicia) în G. La Coruña la Oc. Atlantic. 207 mii loc. Șantiere navale; importantă bază de buncheraj



**Corpul unei nave moderne (metalice):**

- 1 – linie de plutire; 2 – copastie; 3 – axul navei; 4 – parapet; 5 – chilă; 6 – pescaj; 7 – lățime; 8 – curbură; 9 – intrând; 10 – operă moartă; 11 – operă vie; 12 – chilă de ruliu; 13 – gurnă; 14 – stelatură; 15 – bord liber; 16 – coronament; 17 – boltă; 18 – cartier; 19 – selatură; 20 – elice; 21 – lemn mort; 22 – șold; 23 – centru; 24 – chilă de ruliu; 25 – cuplu maestru; 26 – parapet; 27 – arc; 28 – etravă; 29 – linie de plutire; 30 – obraz; 31 – piciorul etravei; 32 – genunchi.



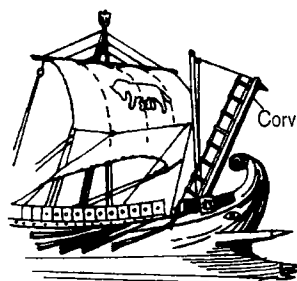
**Corpul unei nave de linie (din lemn):**

- 1 – figura galionului; 2 – galion; 3 – apostoli; 4 – teugă; 5 – arc; 6 – parapet; 7 – tăietură; 8 – scară de bordaj; 9 – dunetă; 10 – parapet; 11 – etravă; 12 – obraz; 13 – portsant; 14 – chilă; 15 – sabord; 16 – operă vie; 17 – lemn mort; 18 – șold; 19 – cartier; 20 – butelie.

etc. Corpul cuprinde două părți esențiale: partea imersă numită carenă sau „operă vie” și partea

pentru navele în tranzit. Pescuit, ind. peștelui, metalurgică, chimică, de armament ș.a.

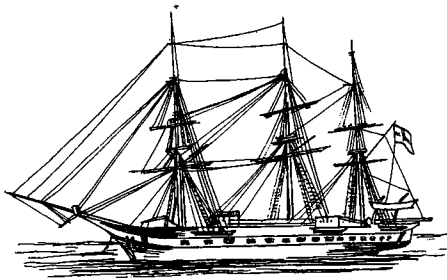
**CORV** (*lat. Corvus*) *ist.* Dispozitiv, folosit în antichitate pe navele de luptă romane, constând dintr-o schelă



Navă de luptă cu Corv

legionarii romani treceau pe puntea navei adverse pentru a o cucerii prin luptă corp la corp.

**CORVETĂ** (*fr. Corvette*) *ist., mil.* **1.** Navă cu vele, la început cu doi apoi cu trei arbori și velatură pătrată, mai mică decât fregata, dar ca și acesta folosită în sec. XVII–XIX pentru cercetare, escortă și atacurile comunicațiilor maritime inamice, fiind armată cu 20–30 tunuri. Pe la mijlocul sec. XIX au apărut C. cu mașini cu aburi, propulsate cu zbaturi apoi cu elice, având un depl. de 800–3500 t, vit. 14 Nd (26 km/h) și armate cu 12–32 tunuri instalate pe puntea superioară. **2.** În al doilea RM, au primit numele de C. în flotele Angliei, SUA ș.a. navele special construite pentru apărarea AA și ASm. a transportoarelor și pentru patrulare; depl. 500–1600 t, vit. 16–20 Nd (30–37 km/h), armate cu II–III tunuri universale de 76–102 mm, II–VI tunuri AA automate, aruncătoare de grenade ASm și dotate cu instalații radar și hidrolocatoare. **3.** C. moderne, construite după al doilea RM au depl. de 1000–1200 t, motoare Diesel sau Diesel-electrice, vit.: 23 Nd (43 km/h) și sunt dotate cu rachete, torpile, tunuri automate, aruncătoare de grenade ASm, mijloace moderne de supraveghere aeriană și submarină și pot executa misiuni de pază și siguranță în zona litoralului.



Corvetă (1)

**CORVUS** Constelație având steaua nautică Gienah; în latină „Corb”.

**COSA, Juan de la** ~ (1460–1510) Navigator și geograf

spaniol, însoțitor al lui Cristofor Columb în primele sale două călătorii spre Indii. Pilot al expediției conduse de Alonso de Ojeda și Amerigo Vespucci în America de Sud (1499–1500). Se pare că este primul care și-a dat seama că era vorba de un nou continent și nu de Indii. A participat și la alte expediții de explorare a noului continent descoperit. Este considerat cel mai mare cartograf al sec. al XV-lea.

**COSEMIVERSUS** Funcție trigonometrică folosită în navigație și notată cu  $\text{cosem } \alpha = 1 - \sin \alpha$ ; v. semiversus și sinusversus.1

**COSTĂCHESCU, Constantin** (1909–1982 n. Plăsești, Suceava). Comandor. Absolvent al Școlii Navale promoția 1930 și al Școlii Superioare de Război. A fost ambarcat pe Ds. „Mărășești”, „Regina Maria”, apoi pe nava SMR „Suceava” devenind comandant de curs lungă. A urmat un curs de submarine în Germania. Ambarcat pe Sm. „Delfinul” (1938) a executat serviciul pe această navă până în anul 1943 ca secund, apoi comandant. În al doilea RM, a participat la misiuni de luptă în M. Neagră unde la S de Yalta (Crimeea) a scufundat prin torpile o navă de transport sovietică (5 nov. 1941). În 1951 a fost trecut în rezervă și rechemat în 1953 când este numit șef de catedră navigație și matematici la Școala Superioară de Marină, funcție pe care a deținut-o până în 1970 când s-a pensionat. Decorat cu Ordinul „Mihai Viteazul” pentru fapte de arme.

**COSTIER 1.** Aflat pe coastă. **2.** Care se petrece în apropierea sau în vederea coastei, de ex., navigație costieră.

**COSTIN, Constantin** (1906–?) Locotenent-comandor comandant al Can. „Ghiculescu” în timpul celui de al doilea RM. A executat numeroase misiuni de luptă în anii 1942–1943. Decorat cu Ord. „Mihai Viteazul” pentru fapte de arme.

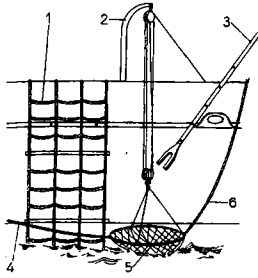
**COSTUM DE SUPRAVIEȚUIRE** Costum pentru naufragiaji, confecționat din mase plastice, fiind purtat într-un buzunar, lângă centura de salvare. Asigură protecția împotriva frigului și umezelii, prelungind durata de supraviețuire a naufragiaților în apă.

**COSTUM DE SCAFANDRU** Costum individual confecționat din material impermeabil care se îmbină ermetic cu o cască prevăzută cu un vizor demontabil, conductă de aer și un dispozitiv de evacuare a bioxidului de carbon. Costumul izolează scafandru de mediul acvatic, dar nu și de presiunea apei. Pentru ca presiunea apei să nu aibă influență asupra scafandruului se folosesc C.d.S. metalice rigide. Pentru a permite coborârea scafandruului în adâncime, ghetele acestuia au talpa de plumb, iar la nevoie greutatea de coborâre este completată cu plăci adiționale de plumb. Greutatea întregului costum din material impermeabil este de cca 80 kg.

**COȘ 1.** Structură metalică cilindrică sau ovală, prin care se evacuează fumul de la căldări sau motoare. La partea superioară are o căciulă pentru devierea fumului și îmbunătățirea tirajului căldării. Poate fi susținut de sârme laterale, denumite sarturile C. Pe navele fluviale este, de regulă, rabatabil pentru a permite trecerea pe sub poduri. Numărul de C. este un semn de identificare a navelor. **2. sin.** boltă. **3. sin.** guler (1).



**COȘ DE SALVARE** Plasă fixată pe un cerc metallic cu diametrul de circa 2 m și suspendată cu ajutorul unei labe de găscă și al unui palanc la un grui mic; poate fi



Coș de salvare:

1 - scară de salvare; 2 - grui; 3 - furcă; 4 - braț pupa; 5 - coș; 6 - braț prova

manevrat eventual cu o furcă, cu un braț prova și cu un unlu pupa. C.d.S. este folosit pentru ridicarea naufragiaților, de multe ori atât de extenuați încât nu mai sunt în stare să apuce un capăt de parâmă.

### COȘ ROTUND ÎMPLETIT

*ist.* Rotonda rudimentară cu bordajul realizat din trestie împletită și etanșat cu smoală și rășină. A fost folosit de

vechii siriieni și egipteni pentru traversarea râurilor sau lacurilor mici de către o singură persoană. În același scop au fost folosite vase rotunde (asemănătoare unor butoaie) făcute din lut ars.

**COȘAVA** *meteo* Vânt foarte rece, cu viteză mare, care bate dinspre Alpii Dinarici, îndeosebi primăvara. Se face simțit în SV României și în defileul Dunării, unde poate provoca valuri mari în special la intrarea fluviului în cazane.



Cot:

1 - navă navigând în amonte; 2 - întinsură; 3 - navă navigând în aval; 4 - contracurent

**COT** *fl.* Curbură a malului unui curs de apă. **C. de mal** *sin.* colț de mal; cotitură.

**COTA APELOR** Nivelul apei curgătoare la un moment dat, citit pe mira hidrometrică reprezentând distanța

dintre etiaj (gradația 0) și nivelul apei. Cotele situate deasupra etiajului sunt pozitive (+), cele situate sub etiaj sunt negative (-). Ex.: „Cota apei este de 200 cm, scade 10 cm” arată că nivelul apei este mai mare cu 200 cm de etiaj (media celor mai scăzute ape-gradația 0), iar față de ziua de ieri s-a micșorat cu 10 cm.

**COTĂ 1.** Adâncimea la care navigă un submersibil. **2.** Nivelul suprafeței libere a unui râu (fluviu). Variază în funcție de debit de la câțiva cm, la peste 2-3 m. **3. C. absolută,** nivel măsurat în raport cu nivelul mării.

**COTĂ PERISCOPICĂ** *mil.* Adâncimea la care un Sm. poate să supravegheze, cu ajutorul periscopului, suprafața apei, să folosească antenele de radio și radiolocația și dispozitivul de funcționare a motoarelor Diesel sub apă (Schnorkel). Adâncimea poziției Sm. la C.P. este de 12-16 m.

**COTER** *inv., sin.* cuter.

**COTIDALĂ** Curbă ce trece printr-un punct amfidromic (v. marea) și de-a lungul căreia se produce simultan marea.

**COTONOU** Oraș-port în Rep. Pop. Benin (până în 1975 Rep. Dahomey) la G. Benin (fost Guineii) în Oc. Atlantic. Cca. 120 mii loc. Centru comercial: trafic anual de mărfuri 1,3 mil. t. Import: textile, prod. alim., mașini, prod. petroliere; export: bumbac, ulei de

palmier, cacao, cafea, arahide. Aeroport.

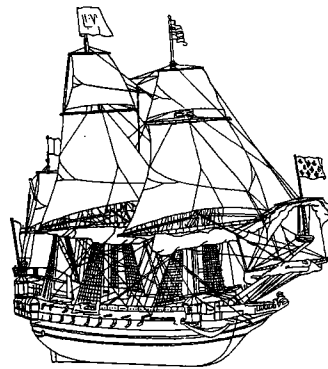
**COTUL PISICII** *fl.* Cot dublu în forma literei S, destul de pronunțat, aflat pe Dunărea maritimă între Mm 76 (satul Grindu, fost Pisica) și Mm 68 (portul Reni). Zonă dificilă pentru navigație din cauza configurației cotului și depunerilor de aluviuni aduse de R. Prut. Șenalul navigabil este îngust și de aceea sunt obligatorii: comunicarea între nave, respectarea restricțiilor de întâlnire în anumite puncte semnalizate și este interzisă depășirea.

**COȚĂ** A încinge o unitate de încărcătură (saci, baloturi, lăzi, butoaie etc.) cu un sapan din parâmă de cânepă, sârmă sau lanț și a agășa sapanul coțadei la ganciul bigii pentru a manipula marfa.

**COȚADĂ** Cantitatea de marfă ridicată la o singură manevră a bigii, cranicului, granicului.

**COȚAGIU** Muncitor de port care coțează marfa.

**„COURONNE”** *ist.* Navă de linie cu trei arbori și două punți construită în Franța la insistența cardinalului Armand Jean du Plessis în 1836. În 1838 a intrat în compunerea escadrei franceze din Biscaya. Considerată cea mai perfecționată navă a epocii. Depl. 1087 t; dim.: 40x15x7 m; 72 tunuri de diferite calibre; echipaj 638 oameni.



„Couronne”

**COUSTEAU, Jacques-Yves** (1910-1997, n. la Saint-André-de-Cuzbac) Celebru explorator al adâncurilor mărilor și oceanelor. Fost ofițer în Marina militară franceză, din care s-a retras în 1957. A pus bazele unui grup de cercetări submarine (1944). În 1943 împreună cu Emile Gagnan a realizat un echipament de scafandru autonom (aparatură autonomă de respirat sub apă) numit acvalang (v.). În 1950 a reamenajat pentru cercetări oceanografice un vechi dragor obținut de la marina militară britanică, pe care l-a botezat „Calypso” și cu care a realizat numeroase campanii oceanografice (prima a avut loc în 1951-1952 în M. Roșie). A fost director al Muzeului Oceanografic din Monaco (din 1957). În 1959 a realizat submersibilul „farfură scufundătoare”, iar în 1962 „insula plutitoare”. În activitatea sa oceanografică a inclus și M. Neagră, inclusiv apele României. A desfășurat o

intensă activitate cinematografică, realizând filme ca: **Lumea tăcerii** (*Le Monde du silence*) în 1955 și **Lumea fără soare** (*Le Monde sans Soleil*) în 1964. A publicat mai multe lucrări: „Lumea tăcerii” (împreună cu Frederic Dumas) și „Marea cea vie” (împreună cu James Duga). A desfășurat o campanie susținută pentru ocrotirea mediului marin amenințat de poluare și degradare din cauza nerespectării de unele state a normelor de protecție a acestuia.

**COVERTĂ MC** Puntea superioară descoperită.

**COVOR** Țesătură triunghiulară ce se așterne în camera bărcii când aceasta transportă un ofițer.

**COVUZ** *sin.* Rama gurii de magazie (*termen folosit în șantiere*).

**COX, pistol** ~ Pistol submarin pentru prezoane, folosit în lucrările de salvare și de ridicare a navelor scufundate, la baterea de prezoane sub apă sau a prezoanelor goale în interior pentru a introduce aer într-un compartiment inaccesibil.

**CRAIERĂ** (*engl.* crayer) **1.** *ist.* Mic velier (60–80 tone), punctat, folosit în sec. XIV–XV în apele interioare din Flandra. **2.** Velier maritim de transport cu trei arbori (dintr-un singur trunchi fiecare) și vele la treime folosit în M. Baltică. Asemenea nave s-au construit și în Normandia, de unde plecau în apele Insulei Terra Nova (Newfoundland) pentru pescuit scumbrii.

**CRAIȚ** *fl., sin.* foarfecă (1).

**CRANIC** Instalație de încărcare/descărcare independentă de catarg, care se poate roti 360° și care deservește, de regulă, două hambare.

**CRANIȚĂ** *ist.* Tip de navă fluvială (*nu se cunosc alte detalii*); *sin.* graniță.

**CRAPODINĂ** Suport de formă emisferică, al axului cârmei, al unui grui de barcă etc.

**CRAS, riglă** ~ Instrument pentru trasarea drumurilor și relevmentelor, format din două raportoare cu gradațiile înscrise astfel încât numai aia dintre ele, cea corectă în cazul dat, să fie în picioare.

**CRATĂ MC** Ambalaj din șipci în formă de ladă, servind la împachetarea fructelor, bidoanelor, damigenelor, a unor mărfuri ambalate în saci de hârtie ș.a.

**CRAVATĂ 1.** Legătură cu care se reține ancora la darea acesteia cu barca. **2.** Zbir prins la un capăt de vergă pentru a nu lăsa să treacă piciorul unui palanc.

**CRAVELĂ** Scândură ce formează bordajul unei ambarcațiuni construite în sistem diagonal; *v.* diagonal, sistem.

**CRĂCIUNOIU, Cristian** dr. ing. (n. 1951 București) Navomodelist, publicist și istoric naval român, director al revistelor „Modelism Internațional” și „Tehnică și Tehnologie Militară”, redactor la Televiziunea Română. În scrierile sale acordă o deosebită atenție marinei, în special marinei române dar și aviației. Cunoscut în țară și în străinătate prin cărți precum **Corăbii străbune** (1983), **Low Danube Paddle Steamers** (Navele cu zburători pe Dunărea de Jos), 1995, **Danube Monitors** (Monitoarele Dunării), **Romanian Navy Torpedo-Boats** (Vedetele torpiloare ale Marinei Române) etc. De o bună apreciere s-au bucurat cărțile

scrise în cooperare cu CAm Raymond Stănescu, **Marina română în primul război mondial 1916–1918** (2000) și **Oșel, aburi și torpile. Marina în Războiul de Independență** (2001).

**CRĂSNIC** *pesc.* Unealtă de pescuit confecționată dintr-o plasă legată la colțuri de capetele a două nuiete curbate și încrucișate; este prinsă de o coadă de lemn cu care se mânuiește. Se folosește pe lacuri și râurile domoale la adâncimi de 0,8–1,5 m; *sin.* ciorpac.

**CREASTA VALULUI** *oc.* Curbă ce unește cele mai înalte puncte ale valului.

**CREPUSCUL** Intervalul de timp dintre apusul/răsăritul Soarelui și momentul când ultima/prima rază solară iluminează atmosfera. Distingem: **C. de dimineață** (zori) și **C. de seară** (amurg). Ambele cuprind câte trei intervale: **C. civil**, între răsăritul/apusul Soarelui și momentul când astrul se află la 6° sub orizont; **C. nautic**, când Soarele se află la 6–12° sub orizont, timp în care atât stelele cât și orizontul se văd suficient de bine pentru a lua înălțimi la aștri și a face punctul navei seara și dimineața; **C. astronomic**, când Soarele se află la 12–18° sub orizont.

**CRETA** (*gr.* „Kriti”), Ins. grecească în M. Mediterană la S de Pen. Balcanică. Supr. 8,3 mii km<sup>2</sup>. Cca 483 mii loc. Oraș pr. Iraklion. Relief muntos (alt. max. 2456 m). Podișul din centrul insulei are alt. 600–800 m. Coasta de S a insulei abruptă, puțin creatată, iar cea de la N este divizată de mai multe golfuri. Climă subtropicală. Temp med. în ian. +12°C; în iul. +26°C. Bogată în minereuri, vișă de vie, măslini ș.a. Porturi importante Iraklion, Ymnom, Knania. *ist.* Aici s-a dezvoltat vestita civilizație minoică (sec. 26–15 î.Hr.); a fost ocupată succesiv de romani, bizantini, arabi, cruciați, venețieni și turci. În 1913 a intrat în componența Greciei. În al doilea RM a fost invadată de trupele hitleriste de parașutiști lansați de aviație (1941). Eliberată în nov. 1944.

**CREVACE 1.** Coastă de barcă; *sin., pesc.* crivac. **2.** Coastă de barcă încovoiată prin fierbere (*termen de marangoz*).

**CRIC DE SALVARE** Cric cu o forță de 60–100 tf, folosit la lucrările de salvare pentru redresarea epavelor sau pentru susținerea laterală a acestora. Se instalează pe vârful unor școndri care se reazemă pe o talpă de lemn, putând fi folosit numai dacă fundul mării este foarte rezistent. Se utilizează și pentru ridicarea unor lanțuri trecute pe sub navă.

**CRIMEEA** (*rus.* Krâm) Pen. situată în S Ucrainei, scăldată la S și V de apele M. Neagre iar la V de cele ale M. de Azov. La N este legată de continent prin istmul Perecop (8 km lățime). Supr. 25,5 mii km<sup>2</sup>. 1,5 mil. loc. Partea de N reprezintă o zonă întinsă de șes iar o parte mică în S este acoperită de Munții Crimeii. Climă blândă, apropiată în partea de sud de cea mediteraneană. Principalele orașe-porturi: Sevastopol (BMM principală a flotelor rusă și ucraineană din M. Neagră), Kerci, Feodosia ș.a. Pe țărmul sudic sunt mai multe stațiuni balneare: Ialta, Alupca, Eupatoria ș. a. Bogată în minereu de fier, viticultură, pescuit. *ist.* Cunoscută din antichitate sub numele de Taurida și

colonizată de greci în sec. VII î.Hr. În sec. V î.Hr. pe terit. C. s-a dezvoltat Regatul Bosforean stăpânit apoi succesiv de goji, huni, alani, tătari și colonizat în parte de genovezi. În sec. XV tătarii au întemeiat aici hanatul C., vasal Imp. Otoman. În 1783 a fost alipită de Rusia. În 1853–1856 a fost teatrul războiului între Rusia pe de o parte și Franța, Marea Britanie, Turcia și regatul Sardiniei pe de altă parte, soldat cu înfrângerea Rusiei. În al doilea RM, în 1941 C. a fost teatrul operațiunii de cucerire a peninsulei de către armatele germano-române (18 oct.–16 nov.), iar în 1944 a operației de evacuare a peninsulei de către armatele germano-române (8 apr.–12 mai). În aceste operațiuni au participat activ forțele navale ale ambelor tabere în sprijinul armatei de uscat.

**CRISTESCU, Corneliu** (n. 1939, București) Contraamiral. Absolvent al Liceului Militar de Marină Galați, promoția 1956 și al Academiei Radiotehnică din Sankt Leningrad (1961). Funcții îndeplinite: comandant de navă purtătoare de rachete, comandant pe Sm. „Delfinul” (1986). În 1977. director adjunct al Liceului Militar de Marină „Alexandru Ioan Cuza”. Șef de catedră la Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân”, apoi comandant (rector) al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” (1993–1999). În rezervă din mai 1999. În 2005 a fost ales președinte al Filialei Constanța a Ligii Navale Române.

**CRISTESCU, Ioan** Ofițer de infanterie din armata Țării Românești, care a fost căpitan de pavilion al bricului „Mărița” pe timpul primului său voiaj din anii 1834–1835.

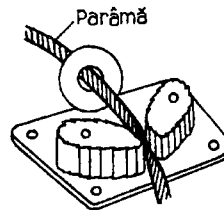
**CRISTESCU, Nicolae** (1894–?) Contraamiral (1945). În Marina Militară din 1914 ca elev bursier. Avansat Slt. (1916), a fost ambarcat pe vedeta fluvială „Mr. Sonju” și Cr. „Elisabeta” cu care a participat în primul RM în bătăliile de la Turtucaia, Rașova și la apărarea Deltei. În 1921, aduce în țară torp. „Vijelia” preluat de la fosta marină austro-ungară în baza Tratatului de Pace de la Paris. A comandat succesiv primind grade superioare nava-școală „Mircea I” 1923–1925, Torp. „Smeul”, Can. „Dumitrescu” și Ds. „Mărășești”. În anii 1939–1940 comandă Forța Navală Maritimă. În al doilea RM a făcut parte din conducerea CPZC și CLMF, devenind comandant al acesteia din urmă (1944–1945). În 1945 primește funcția de Secretar general în Subsecretariatul de Stat pentru marină și de Inspector general al Marinei. Trecut în rezervă în 1947. A avut preocupări literare publicând poezii închinată marinei.

**CRISTMAS** (Christmas Island) Atolul cu cea mai mare suprafață din Oc. Pacific (600 km<sup>2</sup>, circumferința de 200 km). Împreună cu insula cu același nume formează colonia britanică Gilbert din Micronezia situată imediat la N de Ecuator. Pop. de cca 60 mii loc. Plantații de cocotieri. Pescuit de perle. Descoperit în 1777 de navigatorul englez J. Cook. Aici au fost efectuate teste (explozii) nucleare și termonucleare în 1957–1958 de către Marea Britanie.

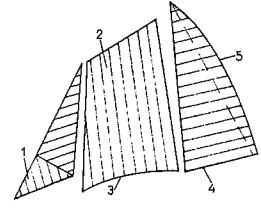
**CRIVAC** v. crevace.

**CROAZIERĂ 1.** Călătorie a unei nave militare în scop de instrucție sau pentru a arăta pavilionul. **2.** Călătorie de agrement pe o navă de pasageri sau cu un yacht; v. viteză de croazieră.

**CROCODIL** Piesă de fixare a manevrelor pe bordul ambarcațiunilor sportive.



Crocodil



Croială:

1 – foc cu croială diagonală; 2 – randă cu croială dreaptă; 3 – curbură; 4 – velă bermudiană cu croială în cruce; 5 – rotunjime.

**CROIALĂ 1.** Operațiune de tăiere a ferțelor unei vele. **2.** Mod de dispunere a ferțelor unei vele. **C. diagonală** C. la care ferțele sunt dispuse în două direcții distincte, separate de o cusătură, începând de la colțul de mură până la marginea de cădere; este folosită la focuri și rande. **C. dreaptă** C. la care ferțele sunt paralele cu marginile de cădere; este cea mai veche C. folosită la toate tipurile de vele. **C. în cruce** C. la care ferțele sunt orizontale ♦ *arg.* „C. focului” Aspectul, comportarea, firea unei persoane.

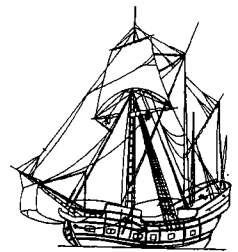
**CROMSTER** *ist.* Navă cu vele, cu un tonaj brut de 160–180 t, folosită în mările nordice în sec. XVI–XVII.

**CROMWELL** *hd.* curentul ~ Cel mai mare „râu submarin”, reprezentând curentul submarin ecuatorial din Oc. Pacific, care curge pe linia imaginată a ecuatorului de la V la E la o

adâncime de 100 m, sau chiar mai mult, pe o distanță de peste 5500 km și pe o lățime de 300 km la contactul cu Oc. Atlantic. Vit. cca 2,6 Mm/h.

**CRONOGRAF** Ceas de precizie, prevăzut cu un indicator de contare a secundelor, care poate fi oprit prin apăsare pe un buton. Uneori C. este echipat cu două indicatoare: după oprirea primului indicator, cel de-al doilea continuă să se rotească, permițând să se măsoare intervale mici de timp.

**CRONOMETRU** Ceas de precizie, cu mers foarte regulat, arătând în principiu ora meridianului Greenwich. Deoarece C. prezintă o variație – o marșă diurnă – pentru a obține ora meridianului Greenwich, orei C. i se aplică o corecție, denumită stare absolută. Marja diurnă trebuie să fie de maximum 6s. C. este suspendat cardanic, are un cadran care arată timpul



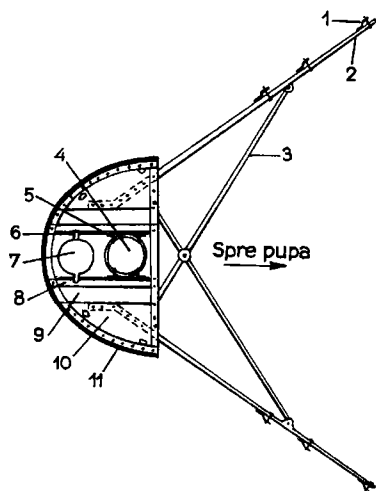
Cromster

rămăs până la oprire, iar secundarul efectuează două bătăi pe secundă. C. se întoarce în fiecare zi, la aceeași oră, de șapte ori și jumătate. Apărut în 1738 în Anglia, C. a permis calcularea longitudinii pe mare; *sin.* C. de marină. C. moderne cu cuarț au o precizie mai mare. C. cu cea mai mică marjă diurnă se numește C. etalon.

**CRUCE 1.** Încurcare a lanțurilor de ancoră, după ce nava a girat cu 180°. **2.** v. brațare. **3.** Piesă din lemn la capătul unui școndru de acostare pentru a se fixa mai bine în mal. **4.** Piesă din lemn suspendată cu o cheiță cu țâțână, pe care se așază un tambur de sârmă pentru desfășurare.

**CRUCEA SUDULUI** v. Crux.

**CRUCETĂ** Piesă compusă din furci (bare longitudinale), traverse și antenele crucetei, cu urechi pentru pata-

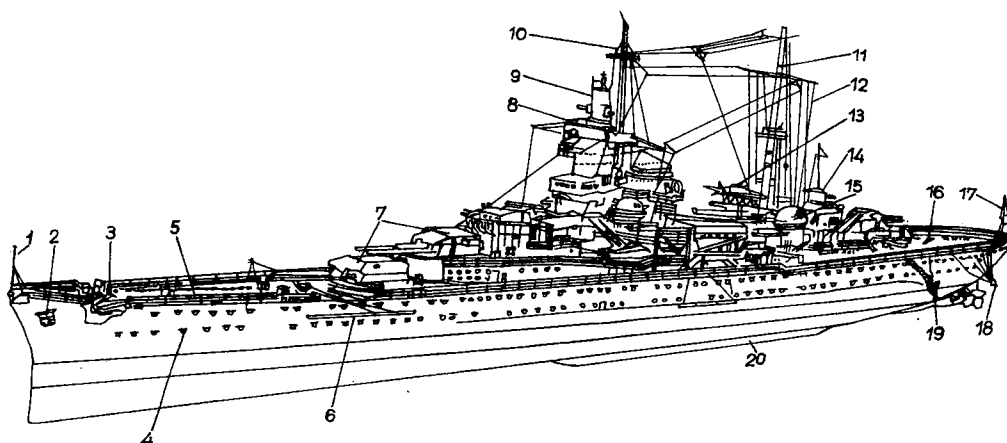


Crucea (vedere de sus):

1 - urechile antenei; 2 - antenă; 3 - întăriturile antenei; 4 - gaura arboretului gabier; 5 - cercul crucetei; 6 - cheia arboretului; 7 - arboret; 8 - furcă; 9 - gaură de piscică; 10 - podeaua crucetei; 11 - ramă (arc).

raține, care face legătura între arborele gabier și arboret. Servește și pentru a da deschidere sarturilor arboretului. **CRUCIERĂ** *mil.* Acțiune de luptă dusă în mod sistematic, timp îndelungat și la mari distanțe de bazele proprii, pe căile de comunicații maritime inamice, cu nave de suprafață și submarine pentru căutarea și distrugerea navelor și convoaielor inamice. În acest scop au fost folosite ca nave corsar crucișătoare grele și ușoare, nave comerciale armate cu artilerie, inclusiv nave de linie.

**CRUCIȘĂTOR** (*ol.* Kreuzer) *mil.* **1.** Una din principalele nave de luptă (mai mică decât nava de linie și mai mare ca un distrugător) care, începând din anii 80 (sec. XIX), a intrat în compunerea tuturor flotelor mari din lume. Este o navă rapidă, cu rază mare de acțiune și armament puternic, care în preajma celui de al doilea RM a atins următoarele performanțe: (cr. tip Gneisenau) depl. 26 000 t; dim: 234,9×30×9,9 m; puterea mașinii de 160 000 CP, vit. 32 Nd; autonomie 10 000 Mm; cuirasă: centura 330 mm, turelele 305 mm; artilerie: IX tunuri × 280 mm, XII × 150mm, XIV × 105mm, XVI × 37mm; 6 tuburi lanstorpilor de 533 mm; 4 hidroavioane. Misiuni principale: atacul submarinelor, navelor de suprafață (militare și civile), a convoaielor și a obiectivelor importante de pe litoralul inamic, asigurarea debarcării desantului maritim, sprijinul cu foc al trupelor terestre ce acționează în zona litoralului, apărarea convoaielor și grupărilor de nave de luptă proprii împotriva atacurilor flotei inamice ș.a. În al doilea RM, statele beligerante (îndeosebi Anglia și SUA) au construit CrAA folosite pentru apărarea antiaeriană a convoaielor în punctele de formare și pe timpul traversadei. După al doilea RM, flotele mari au fost dotate cu noi tipuri de Cr: purtătoare de rachete, antisubmarine, transportoare de aparate de zbor, purtătoare de rachete cu propulsie nucleară, cu misiuni specifice scopului pentru care au fost construite. *Ist.* Denumirea de Cr. s-a dat inițial fregatelor din epoca navelor cu vele (mai mici decât navele de linie cu vele)



Crucișător greu:

1 - baston de geac; 2 - stema navei; 3 - ancoră; 4 - iublouri; 5 - plajă prova; 6 - tangon descrușișat; 7 - turele de artilerie de 203 mm; 8 - gabie; 9 - comandă de artilerie; 10 - arbore trinchet; 11 - arbore mare; 12 - saule de semnă; 13 - hidroavion; 14 - post secundar de comandă; 15 - post de comandă a artileriei AA; 16 - plajă pupa; 17 - baston de pavilion; 18 - apărătoare elice; 19 - scară; 20 - chilă de rului.

și care încrucișau mărire în căutarea și scufundarea navelor comerciale. v. Războiul de cursă. În sec. XIX, în jurul anilor '80, a apărut Cr. ca navă de luptă cu corpul de oțel propulsat cu ajutorul mașinilor cu abur având și vele ca mijloc auxiliar de propulsie. După 1900 au apărut două tipuri distincte de Cr. protejate cu cuirasă: numai pe punte (45–76 mm) și în borduri (100–203 mm). Tratatul de la Washington (1922) privind limitarea armamentului naval, semnat de 5 state (SUA, Anglia, Franța, Italia și Japonia) a stabilit (teoretic) ca depl. Cr. oricărui stat să fie limitat de 10 000 t, iar calibrul art. pr. 203 mm. După Tratat au apărut Cr tip „Washington”: Cr. greu depl. 15 000 t și Cr. ușor depl. 6000–12 000 t., care însă în realitate depășeau prevederile tratatului atingând depl. de 26 000 t și chiar mai mult, cu care au intrat în al doilea RM. 2. Pe vremea marinei cu vele, fregată sau corvetă care **încrucișă**.

**CRUCIȘĂTOR ANTIAERIAN** *mil.* În cel deal doilea război mondial, crucișător dotat cu armament antiaerian automat, instalații complexe de radiolocație etc. Era destinat apărării antiaeriene a convoaielor și a grupărilor navale importante.

**CRUCIȘĂTOR ANTISUBMARIN** Navă de luptă care are misiunea de a căuta și distruge submarinele inamice în zonele îndepărtate ale mărilor și oceanelor. Este dotat cu diferite mijloace de combatere a submarinelor (rachete ASm., torpile autoghidate, aruncătoare ASm.), mijloace de căutare și interceptare a Sm. ș.a. Poate lua la bord 12–20 elicoptere.

**CRUCIȘĂTOR AUXILIAR** *mil.* Navă comercială rapidă, armată cu piese de artilerie și destinată executării unor

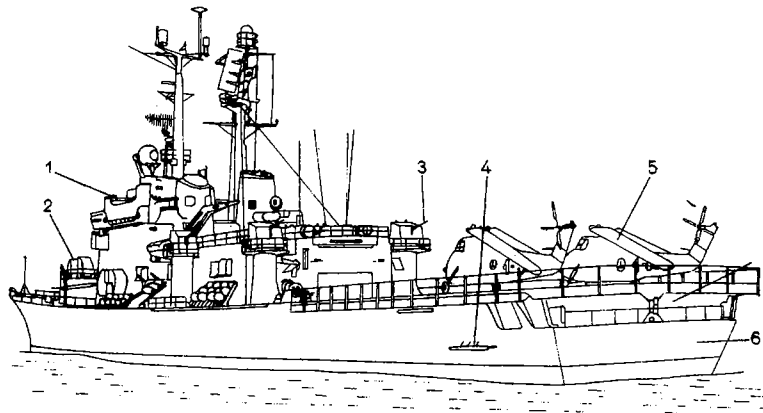
nucleară, poate acționa timp îndelungat departe de bazele proprii.

**CRUCIȘĂTOR CUIRASAT** *ist., mil.* Navă de luptă intermediară între crucișător și navă de linie, înlocuită apoi cu crucișătorul de băătălie. În timpul primului război mondial au acționat totuși și C.C. construite până la apariția crucișătorului de băătălie.

**CRUCIȘĂTOR DE BĂTĂLIE** *ist., mil.* Navă de luptă cu armament și deplasament egale sau aproape egale cu cele ale navei de linie, cu cuirasă mai slabă, dar cu viteză mai mare decât aceasta. A fost întrebuințat în primul și în cel de al doilea război mondial; astăzi nu se mai află în dotarea flotelor.

**CRUCIȘĂTOR PURTĂTOR DE APARATE DE ZBOR** Navă de luptă înzestrată cu avioane V/STOVL și elicoptere. Are misiunea de a căuta și distruge navele de suprafață și submarinele inamice, de a lovi cu aviația și rachetele obiectivele importante ale acestuia de la sol, de a asigura acțiunile pe mare ale grupărilor navale proprii ș.a. Depl. 40 000 t. Poate lua la bord peste 30 aparate de zbor (vânătoare, asalt, elicoptere), rachete AA și ASm. și artilerie universală; *sin.* crucișător sau portavion STOVL.

**CRUCIȘĂTOR PURTĂTOR DE RACHETE** Navă de luptă având ca misiuni principale atacul și distrugerea navelor mari de suprafață (militare și civile), convoaielor și obiectivelor importante ale inamicului de pe uscat ș.a. Depl. 14 000 t; vit. 30 Nd. Este armat cu rachete tip „navă-navă” și „navă-aer”, aruncătoare



Crucișător purtător de rachete:  
1 - comandă; 2 - lansator de rachete; 3 - tun AA; 4 - apărătoarea elicei; 5 - elicopter; 6 - tablou.

misiuni de cercetare, siguranță, escortă, blocadă etc.

**CRUCIȘĂTOR CORSAR** *ist.* În perioada 1890–1900, crucișător ușor, cu viteză mare și protecție redusă, destinat atacării comerțului inamic.

**CRUCIȘĂTOR CU PROPULSIE NUCLEARĂ PURTĂTOR DE RACHETE** Navă de luptă cu misiunea de a distruge în lupte navale navele de suprafață mari și convoaielor, detașamentele de desant, țintele importante de pe uscat ș.a. Este armat cu rachete cu aripi tip „navă-navă” cu rază mare de acțiune. Având propulsie

reactive și artilerie universală. Poate lua la bord 2–3 elicoptere.

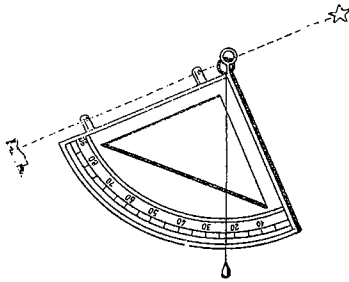
**CRUCIȘĂTOR STOVL** (*engl.* short take-off/vertical landing) Crucișător purtător de avioane cu decolare scurtă și aterizare pe verticală.

**CRUCIȘĂTOR SUBMARIN** v. „Surcouf”.

**CRUX** Constelație din emisfera sudică (crucea Sudului) cu stelele nautice Acrux și Gacrux.

**CUADRANT 1.** A patra parte dintr-un cerc, rezultat al împărțirii acestuia prin două diametre perpendiculare (*sin.* cadran). 2. *inv.* Instrument de navigație cu reflecție.

Servea la măsuratul unghiurilor până la valoarea de 90°. C. a precedat sextantul de care a fost înlocuit; *sin.* cvadrant.



Cuadrant marinăresc din sec. al XV-lea

**CUADRATURĂ** Poziția lunii sau a unei planete (față de Pământ), când longitudinea lor diferă de cea a Soarelui cu 90° sau 270°. La cuadratură mările sunt mai slabe decât cele normale, fiind numite „maree de cuadratură” sau „maree moarte”; (v. configurație).

**CUADRUPLU** Cu patru jevi (tun), cu patru tuburi lanstorpilor etc.; *sin.* cvadruplu.

**CUARTERDEC 1.** Suprastructură în treaptă la pupa. **2.** Puntea din pupa arborelui artimon. **3. ist.** Puntea castelului pupa în prova dunetei; v. *fig.* navă de 74.

**CUBA** Insulă în America Centrală insulară (Indiile de V), cea mai mare insulă din Arh. Antilelor. Supr. 110,9 mii km<sup>2</sup>, 29,3 mil. loc. Ținut de șes cu excepția țărmului de sud, muntos, alt. max. 1972 m. De-a lungul litoralului C. se află numeroase insule și recifuri. Climă tropicală: temp. în ian. 22°C; iul.–aug. 28°C. Regiunea este bântuită de taifunuri. Principalele porturi: Havana (capitala), Santiago, Cienfuegos. Aeroport internațional Jose Martí. Pe terit. C. SUA posedă BMM Guantanamo, accesibilă pentru toate categoriile de nave. *Ist.* Descoperită de Columb în 1492, a fost cucerită de conchistadorii spanioli, care au decimat populația autohtonă și în sec. XVI–XIX au adus sclavi negri din Africa pentru munca pe plantații. În urma războiului hispano-american (1898), C. a devenit independentă și a intrat în sfera de influență a SUA. În 1959 puterea a fost preluată de un guvern condus de Fidel Castro Ruz, care a instituit un regim politic și economic socialist.

**CUBAJ** MC Termen general indicând volumul anumitor mărfuri pentru care nivelul se calculează la volum și nu la greutate. Unitatea de măsură pentru C. este „tona navlu” echivalentă cu 1,13 m<sup>3</sup> (40 picioare cubice).

**CUBURITĂ** *ist.* Tip de ambarcațiune cu o capacitate de 300–400 de chintale, destinată transportului sării. În sec. XVIII au fost semnalate pe Dunăre numeroase cuburițe.

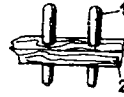
**CUFĂR DE MARE** Lădiță de marinar. Pe vremea navelor cu vele C.d.M. era ornamentat cu împletituri.

**CUGLE, table** ~ Table de azimut (1937) pentru latitudini de 0°–65° și declinații de 0°–23°.

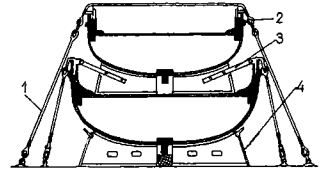
**CUI** v. bintă.

**CUI DE DUBLAJ** Cui din aliaj de cositor și cupru, utilizat pentru fixarea dublajului de aramă pe corpul navelor din lemn.

**CUI DE STRAPAZAN** Cui cilindric din metal sau lemn, înfipt în copastia unei bărci, pe care se reazemă rama. La bărcile de salvare, rama se află între două cuie de strapazan. La lotci, rama este ținută de strapazan (o brățară mică de piele) sau cu ajutorul unui zbir de strapazan, care o leagă de un singur C.d.S.; *sin.* ujbă.



Cui de strapazan:  
1 – cui de strapazan;  
2 – copastie.

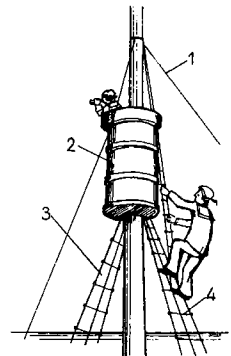


Cuib:  
1 – boț de amarare; 2 – legătură; 3 – cavalet mobil; 4 – cavalet pe punte.

**CUIB** Câteva bărci așezate una în alta la bordul unei nave.

**CUIBĂRI** (*despre bărci*) A așeza bărcile pe punte una în alta; v. *fig.* navă de 74.

**CUIBUL CORBULUI 1.** Pe baleniere, butoi ridicat deasupra crucetei în care stă veghea pentru descoperirea balenelor. **2. mil.** Cutie metalică cilindrică cu ferestre spre prova, ridicată pe catarg pentru veghe. Așezată uneori la gabie, a preluat impropriu denumirea acesteia.

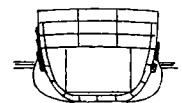


Cuibul corbului:  
1 – strai; 2 – cuibul corbului;  
3 – sart; 4 – grijea.

**CUIRASAT** *sin.* Navă de linie cuirasată; *sin., inv.* chiurasat. **C. de buzunar** Denumire dată, în literatura dintre cele două războaie mondiale, navelor germane din clasa „Deutschland” cu armament de navă de linie (șase tunuri de 280 mm) și depl. Washington de 10 000 t (în realitate, de circa 14 000 t).

**C. pază coastă** Navă de luptă cu armament greu, dar cu viteză și deplasament reduce, destinată apărării coastelor în perioada anilor 1890–1900.

**CUIRASĂ** Înelviș din oțel aliat cu crom, nichel, vanadiu s.a, atingând o grosime de peste 460 mm,



Cuirasa unui cruciător cuirasat (redată cu negru)

destinat protejării bordajului și punții navelor mari împotriva proiectilelor sau bombelor de avion; *sin., inv.* chiurasă.

**CULEVRINĂ** (*fr.* Coulevrin) 1. Tun cu țevă lungă de diferite calibre, folosit în armatele și flotele din Europa sec. XV–XVII pentru tragerile de la mare distanță. Calibrul canalului țevii variază de la 4,2 cm la 24 cm, iar lungimea țevii între 18 și 50 calibre și uneori și mai mult. 2. Armă individuală de foc de tipul archezubei



Culevrină (tun)

Culevrină (pușcă)

folosită de asemenea în Europa (Franța, Germania, Rusia ș. a.) în sec. XIV–XVI; calibrul de la 12,5 la 22 mm; lungimea țevii confecționată din fier sau bronz 1,2–2,4 m, greutatea de la 5 la 28 kg. Patul C. era îngust și oblic fiind ținut sub braț pe timpul tragerii.

**CULMINAȚIE** Trecerea unui astru la meridian. La aștrii circumpolari este vizibilă atât C. inferioară, cât și C. superioară.

**CULOAR** Spațiu pe punte între o suprastructură și parapet sau balustradă; *v. fig.* între de 74.

**CULORI** *sin.* Pavilion național. ♦ „A-și arăta culorile”: a) A ridica pavilionul (în mare); b) *arg.* A-și da arama pe față.

**CUM AI CÂRMA?** Întrebare adresată timonierului, la care acesta răspunde, după caz: „C. la zero”, „C. este banda dreapta/stânga” etc.

**CUNINGHAM, gabier** ~ *v.* gabier cu rulou.

**CUNNINGHAM, Andrew Browne** (1883–1963). Amiral britanic. Absolvent al Școlii de cadeți ai Marinei de Război (1897) și al Academiei Edinburgh. Viceamiral (1937). În primul RM, în calitate de comandant al unei flote de Ds, a acționat în Mediterana și M. Mănecii. Ulterior a comandat nava de linie „Rodney”. În al doilea RM (11 nov. 1940) a acționat cu succes împotriva flotei italiene la Taranto (superioară numeric). A organizat o escadră de crucișătoare, monitoare, canoniere ș.a. pentru a sprijini trupele terestre aliate ce acționau în Africa de Nord. A condus operațiile de evacuare a Greciei peninsulare și Ins. Creta (mai 1941), salvând grosul corpului expediționar aliat din Europa de SE. A contribuit la succesul debarcării anglo-americane în Sicilia (iul.–aug. 1943) cu participarea a 1000 de nave, sub comanda supremă a gen. Eisenhower. S-a afirmat ca unul din precursorii folosirii mijloacelor tehnice moderne în operațiile navale. Lucrări: A. sailor’s Odyssey (1951).

**CUPA AMERICII** *spt.* Unul dintre cele mai vechi și cunoscute trofee din cadrul concursurilor internaționale de yachting. Datează din anul 1851 când a fost oferită pentru prima dată sub denumirea de „Cupa celor o sută de Guinee” de către Escadra Regală de Yachturi a Marii Britanii la regata desfășurată în jurul Ins. Wight. Echipajul câștigător a fost cel al goletei new-yorkeze de 30 m numită „America”, acest nume fiind apoi extins asupra cupei respective, care a devenit „Cupa Americii”. Câștigătorii americani ai cupei au donat-o Yacht-clubului din New York în 1857, pentru a fi

folosită în calitate de cupă transmisibilă în cadrul concursurilor internaționale. Întrecerea pentru C.A. se desfășoară între un yacht care apără trofeul și unul care încearcă să-l câștige, ambele ambarcațiuni fiind selecționate pe baza unor serii de probe eliminatorii și potrivit unor criterii foarte stricte.

**CUPĂ** *v.* dragă.

**CUPLARE** *fl.* Legarea a două sau mai multe șleperi (șalande etc.) cu ajutorul parâmelor (sârmelor) de cuplare pentru formarea danelor convoiului. După bordul în care se dau remorcile, distingem C. la **abord/tribord**, iar după lungimea remorcilor, C. **lungă/scurtă**. C. **în cruce** C. ce se realizează cu două remorci încrucișate; *v. fig.* convoi.

**CUPLU 1.** Pereche de coaste. C. aflat la lățimea maximă a navei se numește C. maestru. 2. Locul unei secțiuni teoretice prin corpul navei.

**CUPLU DE EVOLUȚIE** Cuplu de forțe care tinde să întoarcă nava datorită rezistenței cârmei.

**CUPLU DE REDRESARE** Cuplu de forțe care tinde să aducă nava bandată în poziție verticală (nava dreaptă). Se compune din forța datorită greutateii aplicate în centrul de greutate al navei și forța arhimedică (de plutire) aplicată în centrul de carenă.

**CUPLU MAESTRU** Secțiunea transversală de maximă suprafață a navei. Conturul său este delimitat de intersecția corpului navei cu un plan vertical transversal. Se notează cu semnul ☒. La navele cu porțiune cilindrică poziția sa este la mijlocul lungimii navei.

**CURAÇAO** Ins. din Antilele Olandeze situată în M. Caraibilor la 75 km N de Venezuela. Posesiune olandeză. Supr. 472 km<sup>2</sup>; pop. cca 240 mii loc., în majoritate negri și mulatri. Relief muntos cu aspect colinar, alt. max. 372 m. Expl. de fosforite, guano, rafinării cu capacități de producție de 40 mil. t/an. Produse chimice, ciment. Culturi: trestie de zahăr, tutun, porumb, sisal, sorg, arahide. Import: mașini, produse alimentare; export: în principal produse petroliere (valoric 98% din totalul exporturilor) și renumite lichioruri. *ist.* În sec. XV, pe insulă au pătruns spaniolii. La începutul sec. XVII, olandezii au cucerit Ins. Aruba și Bonaire, iar în 1634 Ins. Curaçao.

**CURAT 1.** (*despre lanț*) Neîncurcat. 2. (*despre un drum, cap sau relevment*) Exact, de ex.: „Nord curat”.

**CURĂȚIREA TANCURILOR** Operațiune ce se execută pe petroliere pentru îndepărtarea din tancurile de marfă a reziduurilor caricului precedent, după o prealabilă degazare cu apă sărată fierbinte (uneori se adaugă și detergenți).

**CURĂȚITOR DE GEAM** Perie rotativă ce servește la curățirea geamului din comandă. Se montează, de regulă, la tribord – bordul în care se evită alte nave; *sin.* geam clar.

**CURBĂ BATIMETRICĂ** *hidr.* Linia care unește punctele de aceeași adâncime a unei ape; *v.* izobată.

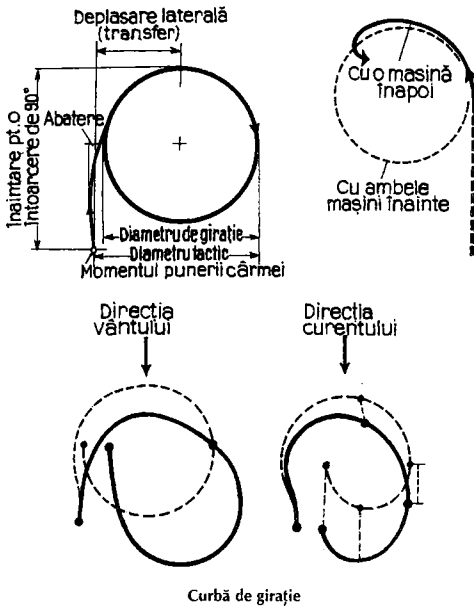
**CURBA CÂINELUI** *mil.* Curba descrisă de o navă care dă goană altei nave, menținând-o tot timpul în prova.

C.C. este folosită de navele antisubmarine și de vedete pentru a da goană poziției de lansare.

**CURBA DEVIATIILOR** Curbă trasată într-un sistem de coordonate – de regulă carteziene, iar uneori polare – reprezentând variația deviației compasului magnetic.

**CURBĂ BUTACOV** v. Butacov.

**CURBĂ DE GIRAJIE** Curbă descrisă de centrul de greutate al navei la întoarcere. La punerea cârmei, nava întoarce puțin în bordul opus acesteia (abatere), după care descrie o curbă în bordul în care s-a pus cârma. Distanța parcursă în sensul vechiului drum poartă denumirea de înaintare, iar cea parcursă pe normala la vechiul drum, deplasare laterală sau transfer. Diametrul



Curbă de girajie

C.d.G. la o schimbare de drum de 180° se numește diametru tactic și indică spațiul necesar acestei întoarceri. C.d.G. devine circulară după o întoarcere de 180°, iar diametrul acestei porțiuni se numește diametru de girajie sau final și are importanță mai mică, deoarece o întoarcere mai mare de 180° este extrem de rară.

**CURBĂ DE REMORCĂ** *sin.* Coarbă.

**CURBĂ WILLIAMSON** v. Williamson.

**CURENT** Parâma unui palanc.

**CURENT DE ALBIE** Curent provocat de valurile din ambele părți ale curentului de spărtură și care, neîntârziate de apa de revenire, urcă pe plajă mai mult și mai repede decât de-a lungul albiei până într-un punct slab, în care dau naștere curenților de spărtură.

**CURENT DE PLAJĂ** Curent produs de valurile care izbesc plaja sub un unghi ascuțit, fiind, de regulă, paralel cu malul și mai aproape de acesta în comparație cu linia de brizantă. C.d.P. sporesc pericolul căderii între valuri a ambarcațiunilor care

trec prin brizanți pentru a aborda plaja.

**CURENT DE SPĂRTURĂ** Curent format de apa de revenire a valurilor ce au lovit plaja și care se acumulează uneori în anumite puncte, unde sparg linia de brizanți; la acest tip de curenți se deosebesc gâtul, relativ drept, și capul, lărgit și slăbit ca intensitate. C.d.S. au un efect de întârziere asupra valurilor care vin spre plajă.

**CURENT LONGITUDINAL** Element al osaturii punții, paralel cu axul navei (*a nu se confunda cu stringherul*).

**CURENT MARIN** Mișcare de translație a maselor de apă marină. Curenții contribuie la circulația apei în natură, la modificarea liniei malurilor, la deplasarea ghețurilor, la schimbarea cliimei etc. După modul de formare, se disting următoarele feluri de curenți: **C. de vânt** C. formați de vânturile de lungă durată; *sin.* **C. de derivă**; **C. de gradient** C. formați ca urmare a diferenței de densitate și de presiune a apei; *sin.* **C. verticali**; **C. de compresare** C. formați ca urmare a înclinării nivelului oceanelor, pe care forța gravitațională tinde să o echilibreze; **C. de marea**, care pot fi: **C. de marea joasă** (eb) și **C. de marea înaltă** (flut). După durata de acțiune, distingem: **C. permanenți** C. ale căror direcție și viteză sunt constante; **C. periodici** *sin.* **C. de marea**; **C. sezonieri** C. a căror durată este limitată. După stratul de apă în care acționează, există: **C. de suprafață** C. formați în special sub acțiunea vânturilor permanente și sezoniere, adevărate fluvii curgătoare pe oceane, cu o adâncime de peste 3 m, care determină deriva navei; **C. submarini** C. ce se formează în straturile inferioare ale mării (oceanului) și care se deplasează de obicei în direcție opusă celei a C. de suprafață (de ex., în strâmtori); *sin.* **C. de adâncime**, **C. intermediari**; **C. de fund** C. ale căror mase de apă se deplasează în apropierea fundului oceanelor, fiind determinați de diferența de densitate și de temperatură a apei; *sin.* **C. termohalini**. După structura fizico-chimică, distingem: **C. calzi** C. cu apă mai caldă decât cea a mediului înconjurător, care se deplasează de obicei de la latitudini mici la cele mari; **C. reci** C. cu apă mai rece decât cea a mediului înconjurător, care circulă de la latitudini mari la cele mici; **C. de apă sărată** C. cu salinitate mai mare decât cea a stratului de apă prin care trec; **C. de apă salmastră** C. ce se formează la vărsarea marilor fluvii. Direcția tuturor C. este influențată în primul rând de direcția vânturilor, de efectul Coriolis care îi face să se abată spre dreapta în emisfera nordică și spre stânga în emisfera sudică, de configurația uscatului pe care îl întâlnesc, de relieful fundului etc. În unele zone există **sisteme de C. marini**. Astfel, în zona ecuatorială alizeele formează, în Oc. Atlantic și Pacific, **C. ecuatoriali** care execută o mișcare circulară: inițial se îndreaptă spre Vest, fiind ulterior deviați de continente de-a lungul meridianelor globului pământesc. Apoi, datorită vânturilor de Vest și rotației Pământului, își schimbă direcția, depla-



sându-se de la Vest spre Est. De o parte și alta a ecuatorului se formează C. cu circuite mai mici, denumiți **C. de compensație**, contraecuatoriali; v. harta curenților marini. În marinărie se ține seama de influența C. la determinarea punctului navei, fundarisirea ancorei, lansarea minelor de curent ș.a.; v. anexa cu principalii curenți marini.

**CURENȚI TRAVERSIERI 1.** Curent marin perpendicular sau aproape perpendicular pe intrarea într-un port sau canal. **2. fl.** Curent ce se deplasează de la un mal la altul al unui fluviu.

**CURENȚI METRU** Aparat pentru măsurarea direcției și vitezei curenților marini.

**CURENȚI ELICEI** Deplasarea maselor de apă antrenate de rotirea elicei. La mersul înainte ia naștere un curent aspirat slab de-a lungul carenei pupa către elice și un curent respins puternic înapoia elicei. La mersul înapoi, sensul celor doi curenți este invers. Prin acțiunea asupra cârmei C.E. influențează evoluția navei.

**CURMĂȚURA DUNETEI/TEUGII** Extremitatea dinspre centrul navei a dunetei/teugii.

**CURSA TORPILEI mil.** Distanța parcursă de o torpilă cu o anumită viteză. O torpilă poate avea mai multe curse, care se reglează înaintea lansării, în funcție de distanța până la țintă. Mărimea C.T. este invers proporțională cu viteza torpilei.

**CURSĂ 1.** MC Voiaj, călătorie, ca în expr. „A fi în C.” **2. ist.** Operația de atacare a comerțului maritim al inamicului cu nave armate de particulari. C. a fost practică intens pe timpul navelor cu vele, fiind interzisă prin Declarația de la Paris (1856).

**CURSĂ LUNGĂ** MC Voiaj efectuat pe distanțe mari, pe rute maritime care leagă între ele două sau mai multe continente.

**CURSIER ist.** Tun principal al unei galere, instalat în prova, pentru a trage în ax.

**CURSOARE fl.** Curentul principal al apei.

**CURTE DE PRIZE** Tribunal care judecă și, eventual, validează prizele făcute în timp de război.

**CURTIER MARITIM MC sin.** agent de vapoare; v. brocăr.

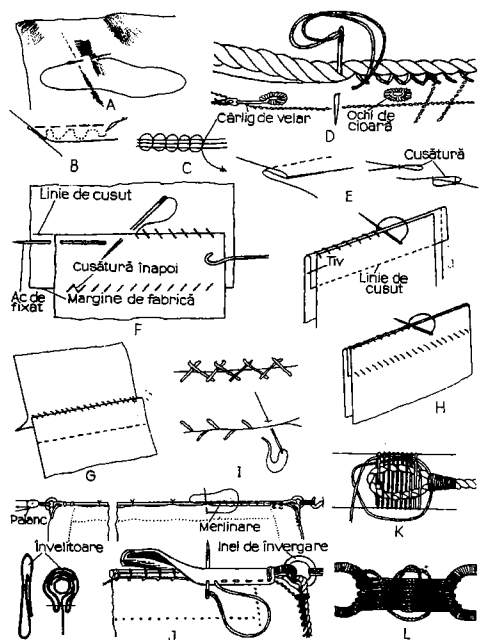
**CUSĂȚURĂ 1.** Îmbinare etanșată prin călăfătuire între două scânduri ale bordajului din lemn, formând harmuzul; v. harmuz. **2.** Îmbinare prin sudură sau nituire a două table din bordaj. **3.** Lucrare de velărie:

**C. de boțman** C. utilizată pentru reparații; **C. înaintea acului** C. executată între două cusături ale unei vele;

**C. de cizmar** C. folosită de obicei pe apărători sau căptușeli de piele; **C. de grandee** C. utilizată pentru coaserea grandeeleor; **C. falsă** C. care constă în îndoirea pânzei de vele, fără a o tăia, după care se execută două cusături la colțuri; **C. lată** C. executată pe cele două linii de cusut; **C. rotundă** C. care poate fi simplă sau dublă; **C. în zig-zag** (v. fig.). **4.** Legătură între două ochiuri ale unor parâme sau între un ochi și un școndru. Distingem: **C. simple** și **C. portugheze** v. fig. (a nu se confunda cu **legătura portugheză**).

**C. de trandafir** C. executată între două ochiuri care cuprind un școndru. Există două variante, după cum capetele parâmei sunt trecute în spirală în același sens

sau în sens contrar. Se utilizează și pentru prinderea unui ochi pe un școndru sau a țapapiei pe vergă. **5.**



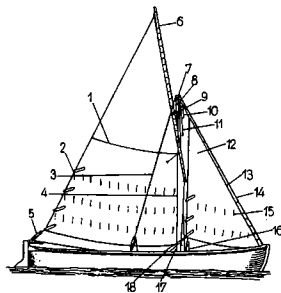
Cusături:

A – de boțman; B – înaintea acului; C – de cizmar; D – de grandee; E – falsă; F – lată; G – rotundă simplă; H – rotundă dublă; I – în zig-zag; J – de invelitoare; K – simplă; L – portugheză.

Legătura unei guri de rechin (a unei tenzi sau între două tenzi). **6.** Îmbinarea a două scânduri ale bordajului unei ambarcațiuni, acoperită cu o șipcă.

**CUȘETĂ** Pat în cabină. Sub C. se află sertare, iar la margine, o scândură de ruliu, pentru a împiedica alunecarea din aceasta pe timpul balansului.

**CUTER 1.** Barcă cu zece-douăsprezece rame. **2.** Ambarcațiune sportivă din lemn, cu vele, cu un arbore purtând o velă mare (aurică) și un foc sau doi arbori cu vele aurice și un foc. **3. ist.** Navă de luptă sau de

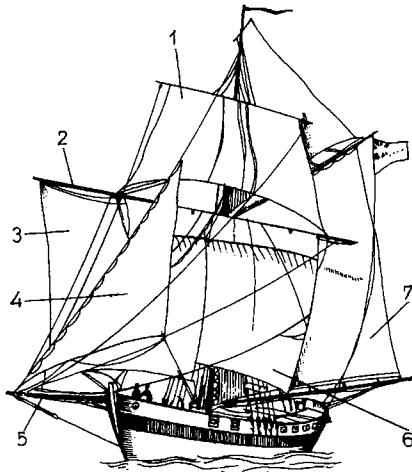


Cuter modern:

1 – strângător; 2 – ochi de terțarolă; 3 – patașină; 4 – sart; 5 – școta veleii mari; 6 – vergă la treime; 7 – măr; 8 – rai; 9 – rocamijă; 10 – funga focului; 11 – funga veleii mari; 12 – foc; 13 – canistrelle; 14 – strai; 15 – sacchet de terțarolă; 16 – palanc de fungă; 17 – mura veleii mari; 18 – școta focului.

cabotaj, cu un singur arbore cu o velă mare, gabier, zburător, randă și focuri. Era armată cu câteva tunuri, fiind utilizată în mările înguste pentru paza coastelor, executarea cercetării și a unor acțiuni secundare. Era

folosită, de asemenea, de corsari. 4. Navă cu un depl. până la 2000 t, folosită pentru paza coastelor. 5. Navă mică de pescuit construită din lemn, cu vele sau mașini, ușoară și manevrabilă.



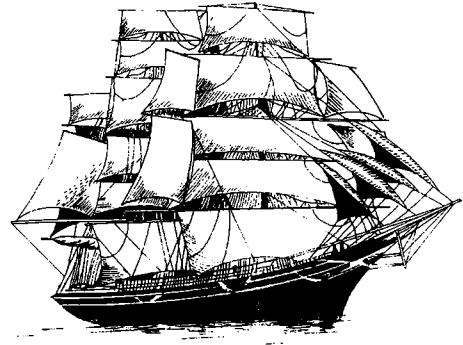
Cuter (la începutul sec. XIX):  
1 - gabier; 2 - verfalor; 3 - aripă; 4 - foc;  
5 - bompres; 6 - velă mare; 7 - randă.

**CUTIA COMPASULUI** v. compas.

**CUTIA DERIVORULUI** Locaș aflat pe chila ambarcațiunilor cu vele, în care intră derivorul.

**CUTREMUR SUBMARIN** Cutremur provocat de mișcarea plăcilor tectonice care produc schimbări în configurația fundului oceanului cu degajarea unei energii imense și declanșarea la suprafața oceanului a valurilor tsunami cu înălțimi de cca 10-30 m având viteza de deplasare de 500-800 km/h. Valurile tsunami izbind uscatul provoacă distrugerii, uneori catastrofale, și chiar modificări ale reliefului. Cele mai multe C.S. au avut loc de-a lungul secolelor în Oc. Pacific și parțial în Oc. Atlantic și Indian. Cutremure catastrofale cu magnitudinea de până la 9 grade pe scara Richter au avut loc în anii 1900 și 1964, iar cele mai multe C.S. au atins magnitudinea în jur de 7 grade. Cel mai catastrofal cutremur submarin a avut loc în Oc. Indian la 26 dec. 2004 cu epicentrul la 100 km NV de Ins. Sumatra (arh. Indonezian) cu magnitudinea de 9 grade pe scara Richter. Cutremurul s-a produs la o adâncime de 40 km de la suprafața apei, sub fundul oceanului și a declanșat valuri tsunami care au atins înălțimea de peste 10 m și au parcurs în mai puțin de 3 ore cca 1600 km, lovind cu o viteză de 500 km/h țărmurile mai multor țări, din care cele mai afectate au fost India, Indonezia, Malayezia, Sri Lanca, Thailanda, inundând plajele, producând distrugerii catastrofale soldate cu peste 300 000 de morți, zeci de mii de răniți și milioane de sinistrați. Cutremurul a provocat o zguduire a scoarței terestre fiind resimțit la mii de km depărtare (Singapore, Africa de Est ș.a.).

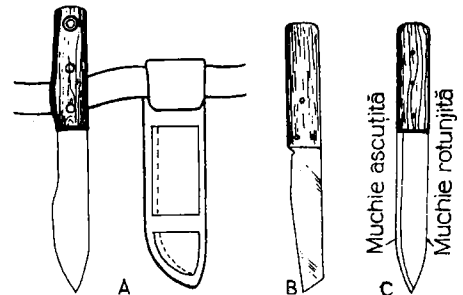
„CUTTY SARK“ Cliper britanic de tip „navă cu trei arbori“ lansat la Dumbarton (Scoția) în 1869. Numele său înseamnă în dialectul scoțian „cămașă scurtă“ și se referă la cămașa vrăjitoarei **Nanie** (al cărei bust servește navei de galion). Caracteristici: capacitate 921 TRN; dim. 67,4x11x7 m. A fost folosit din anul 1870 în comerțul cu ceai dintre Anglia și China, apoi



Cutty Sark

în cel cu lână din Australia. Este cel mai rapid velier din toate timpurile, recordul de 69 de zile stabilit între Sidney (Australia) și Londra rămâne nedoborât. După ce a fost folosit și ca navă-școală, a devenit navă-muzeu (1922) și a fost instalat într-un doc uscat aflat pe Tamisa la Greenwich lângă Londra. Numele de „C.S.“ a fost adoptat de o mare companie engleză, care în 1972 a devenit sponsor al **Regatei navelor mari cu vele** („Tall Ships Race“).

**CUȚIT C. de barcă de salvare** C. plutitor, prevăzut cu un dispozitiv pentru deschiderea conservelor și legat de barcă cu o saulă. **C. de gabier** C. purtat de gabier și asigurat cu un șnur alb în jurul gâtului. **C. de marinar** C. folosit de marinari pentru efectuarea lucrărilor de matelotaj. Pe vremea navelor cu vele, C. nu trebuia să aibă vârful ascuțit pentru a nu servi ca armă. Astăzi C. se poartă la centură, fiind asigurat cu o saulă; are, de regulă, forma unui briceag mare, cu lamă pentru tăiat și cavilă de matisis, dar se poartă și sub formă de C. mare la centură. **C. de mator** C.



Cuțite:  
A - de marinar; B - de mator; C - de velar.

folosit de matorii profesioniști, având, de obicei, o lamă dreptunghiulară. **C. de scafandru** C. cu două tășuri, înșurubat într-o teacă cilindrică, goală în interior sau prevăzut cu un mâner de plută pentru a

nu cădea pe fundul mării. Scafandrii de luptă folosesc și C. amagnetice pentru a nu da loc la accidente în timpul lucrului la dezactivarea minelor magnetice. **C. de velar** C. cu o muchie rotunjită și una ascuțită, folosit la tăierea și netezirea velelor. Cu ajutorul C.d.V. se taie ferfele drept (perpendicular pe margine), tăieturile oblice executându-se cu foarfecele.

**CUXHAVEN** Oraș-port (Saxonia Inferioară) situat la estuarul Fl. Elba. Avanportul Hamburgului. Cca 60 mii loc. Lungimea frontului de cheuri este de 9 km, cu adâncimi de la 2,5 la 13,5 m. Capacitatea de trafic a portului 3,5 mil. t. Șantier navale, construcții de mașini. Legătură prin feriboturi cu porturile din S Norvegiei și Marii Britanii.

**CVADRANT** *inv.* v. Cuadrant.

**CVADRIMARAN** Ambarcațiune (navă) cu patru corpuri legate între ele printr-o punte. *sin.* quadrimaran. v. și catamaran, trimaran.

**CVADRIREMĂ** *ist. (lat. quattuor patru și remus ramă)* Galeră cu patru rânduri de rame în fiecare bord (sau, mai probabil, cu un singur rând de rame dar acționată

fiecare de către patru oameni), având un pinten în prova, iar ca armament un corv și un dispozitiv de aruncare (balistă, catapultă). A fost folosită de Roma antică pe scară redusă. Depl. cca. 260 t, echipaj cca. 250 oameni; *sin.* QUADRIREMĂ.

**CVADRUPLU** v. Cuadruplu.

**CVINCVEREMĂ** *ist. (lat. „quinque” – cinci, „remus” – ramă).* Galeră cu cinci rânduri de rame în fiecare bord (sau, mai probabil, cu un singur rând de rame dar acționată fiecare de cinci oameni), folosită în sec. III î.Hr. în războaiele punice (dintre romani și cartaginezi). Era prevăzută cu un pinten și un corv la prova și armată cu dispozitive de aruncare (baliste, catapulte). Echipaj cca. 400 oameni; *sin.* penteră, quinqueremă.

**CYGNUS** Costelație având steaua nautică Deneb (Lebăda).

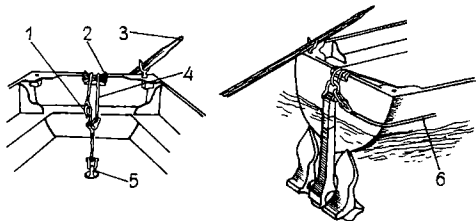
# D

**D 1.** Pavilion din Codul internațional de semnale cu semnificația: „Mențineți-vă la distanță bună de mine. Manevrez cu greutate”. **2.** Coeficient aproximativ al deviației compasului magnetic. **3.** Coeficient al deviației radiogoniometrice.

„**D**” *ist.* Prima denumire a uneia din cele patru canoniere franțuzești, cumpărate de România în 1920, înainte de a fi botezată oficial „Locotenent Remus Lepri”. Modernizată în 1940–1942. S-a scufundat la explozia unei mine din barajul românesc de la Sulina la 11 ian. 1941.

„**D**” (ex. Drossel) *ist.* Remorcher dragor al Flotei de dragaj ușor a Comandamentului Portului și Zonei Constanța (CPZC). Sărit pe mină, s-a scufundat la 24 oct. 1941 în timpul unei operații de dragaj în zona Oceaov-Bug. (v. „A”).

**DA 1.** (*despre vânt*). A gira spre pupa navei, adică în sens favorabil. **2.** A da o comandă, de ex.: „A da la posturile de plecare!”, „A da la front” etc. **3.** A executa, ca în expr.: „Baleniera a dat drepți”, ceea ce înseamnă că ramele se află în poziție de drepți. **4.** (*despre parâme*) A ceda elastic. Parămele vegetale dau mai mult decât sârmele. ◊: „A da auștec” v. auștec și a da dreapta. „A da bandă” (*despre navă*). A se înclina temporar; *sin.* a lua bandă, a se bandă; *sin., fl.* a se zbandă. „A da cu coada”. A curăța puntea metalică cu coada. „A da cu sifleea”. A face semnale cu sifleea. „A da dreapta” *fl.* A manevra astfel nava încât, la întâlnirea cu altă navă, ambele să-și arate reciproc babordul; v. și auștec. „A da drumul”. A indica timonierului capul compas la care trebuie să gverneze; ofițerul cu navigația „dă drumul” la ordinul comandantului navei: „Ofițer cu navigația,

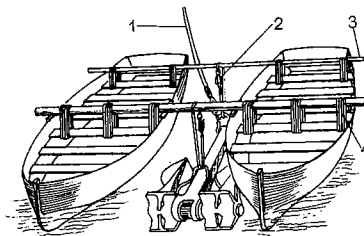


**Darea unei ancore în cravată:**

1 – cârlig cu papagal; 2 – șomar; 3 – ramă de guvernare; 4 – cravată; 5 – placă cu ochi; 6 – cablul ancorei.

dați drumul!”. „A da goană” v. goană „A da în atmosferă” A evacua excesul de vapori din căldare, deschizând valvula de siguranță a acesteia. O navă dă în atmosferă la sosirea în port, după terminarea manevrei de ancorare, de legare la geamandură sau de

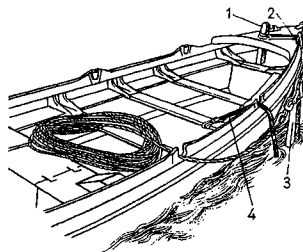
acostare. „A da la apă” A pune la apă, cu mijloace improvizate, o ambarcațiune trasă pe uscat, pe plajă sau în șantier (*a nu se confunda cu lansarea unei nave*). „A da la bandă” *sin., înv.* A da la front. „A da la front” A



**Darea unei ancore cu două bărci în linie de front:**

1 – cablul ancorei; 2 – cârlig cu papagal; 3 – școndu; 4 – legătură.

așeza echipajul de-a lungul copastiei sau balustradei în semn de dare a salutului; v. și salut. „A da la pești” *arg.* A avea rău de mare. „A da la posturile de curățenie/luptă/plecare” etc. A face semnale cu sifleea, goarna etc. pentru trecerea echipajului la posturile respective; v. și post. „A da mai multă cârmă” A pune cârma de un unghi mai mare; v. și unghi de cârmă. „A da o ancoră/un ancorot”. A transporta o ancoră/un ancorot și lanțul sau cablul său cu o barcă ori cu un remorcher. O ancoră se dă atârnată la pupa bărcii, în afara tabloului, fiind ținută de o legătură, denumită cravată (de unde și expresia „A da o ancoră în cravată”),

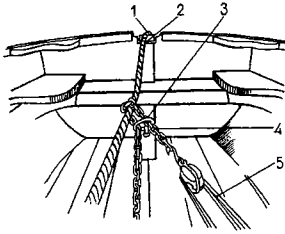


**Darea unui ancorot într-un bord:**

1 – baba; 2 – boț la inelul ancorotului; 3 – fusul ancorotului; 4 – legătură la traversă.

ori sub barcă cu ajutorul unei centuri de sârmă sau cu două bărci în linie de front. Un ancorot se poate da și într-un bord, în care caz traversa trebuie asigurată cu o legătură pentru a nu avaria bordajul. O ancoră grea se dă cu un remorcher. „A da o legătură în dublin” v. dublin. „A da o parămă” A trimite o parămă unei alte nave sau la mal. „A da pe bord” v. bord. „A da remorca” v. remorcaj. „A da stop” A marca momentul luării unui

relevment sau unei înălțimi pentru a conta ora sau a anunța alți observatori (dacă sunt necesare mai multe observații simultane). „A da un capăt de parămă” A arunca un capăt de parămă unui naufragiat, unui om aflat într-o barcă lângă bordaj etc. „A da mola” A se desprinde de cheu etc. *arg.* A pleca.



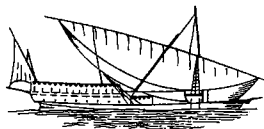
**Darea unei parăme cu barca:**  
1 - parămă; 2 - șomar; 3 - inel pupa;  
4 - boț de lanț; 5 - palanc.

**DA! DA!** *înv.* Răspuns al șefului de barcă la somația „Alo, barca!” atunci când are ofițeri la bord: *v. și* „Cine este?”.

**„DACIA” ist. 1.** Navă de pasageri comandată pentru SMR împreună cu nava soră „Împăratul Traian” în 1905 la șantierul naval din Saint Nazaire (Franța). A sosit în țară la 27 aug. 1907. Caracteristici: depl. 4515 t; dim.: L 106,3 m; l 12,7 m., două mașini cu aburi triplă expansiune, vit. 15 Nd. Amenajări pentru 306 pasageri. A fost folosită pe „linia orientală”. În primul RM a fost închiriată guvernului rus care a transformat-o în Cr. auxiliar. A luat parte la acțiuni de luptă în M. Neagră (bombardarea coastei turcești, patrulare etc.). A fost armată cu IV tunuri navale, II tunuri AA și instalații pentru ambarcat și folosit hidroavioane. După încheierea păcii de la București (1918), nava a fost înapoiată armatorului efectuând în perioada interbelică curse regulate pe linia Constanța-Istanbul-Haifa-Alexandria. În al doilea RM, „D” a fost rechiziționată de Marina Militară și transformată în Cr. auxiliar puitor de mine, primind III tunuri navale și AA, tunuri automate și 200 de mine. A participat la importante operațiuni de minare în bazinul vestic al M. Negre, la coasta Crimei și la evacuarea trupelor germano-române de la Kersones (11-12 mai 1944) unde, având la bord peste 1000 de militari evacuați, a fost lovită de o bombă a aviației sovietice și, deși avariată, a reușit totuși să ajungă la Constanța. Intrată în posesia marinei sovietice după 5 sept. 1944, „D” a efectuat transporturi la coasta caucaziană unde după 31 de ani de serviciu s-a scufundat sărind pe o mină. **2.** Primul petrolier de mare tonaj al flotei comerciale române, din seria de 4 nave „Crișana”, „Muntenia” și „Banat”) construite în șantierele navale din Japonia (1974). Caracteristici: capacitate de încărcare 86 074 tdw; dim. 241,11 × 40,06 × 13,6 m. Nava are 14 tancuri și o instalație de încărcare cu un debit de 275 mc/h. Propulsia este asigurată de un motor Diesel de 20 300 CP; vit. 15,7 Nd. Echipaj: 46 persoane.

**DAHABIÉ** Ambarcațiune de lux de pe Nil, având instalații pentru pasageri și tenzi colorate.

**DAHLAK, arhipelagul** ~ Arh. în SV M. Roșii, separat de coasta Africii



Dahabié

prin Str. Massaua. Face parte din Ethiopia. Constituit din 2 insule mari: Dahlak (750 km<sup>2</sup>), Nora (cca 130 km<sup>2</sup>) și peste 120 de insule mici în majoritate nelocuite, înconjurate de recife de corali. Climă tropicală. Principala ocupație a locuitorilor este pescuitul broaștelor țestoase, al perlelor, obținerea sidefului.

**DALB** Stâlp din beton care fixează și ghidează un bloc plutitor în cursul mișcărilor de ridicare și de coborâre.

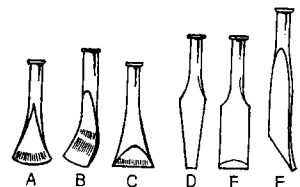
**DAKAR** Capitala Republicii Senegal, important port și BMM. Acvatoriul portului și al BMM (5 km<sup>2</sup>) este protejat de două moluri de 1000 m și respectiv de 350 m lung. Deschiderea între ele este de 240 m iar adâncimea la intrare și în bazin este de 10-11 m. Lungimea frontului de cheuri 9 km. Pot acosta simultan 43 de nave cu un tonaj de până la 33 mii t. Capacitatea de trafic este de 7 mil. t/an. Șantiere navale care pot asigura reparația navelor civile de cca 60 mii t și a celor militare, inclusiv Cr. Aerodrom modern la 11 km NV de D. Punct de escală maritimă și aeriană pentru America de Sud.

**DALIAN (I) (Dairen)** Important port în NE Chinei pe țărmul G. Dalian situat la extremitatea de S a Pen. Liaodun la M. Galbenă. Lung. frontului de cheuri 16 km cu adâncimi de 8-17 m. Pot acosta simultan 50 de nave de mare tonaj. Bazinul portuar interior este destinat mărfurilor generale. În partea de N a g. se află bazinul de cărbuni, iar la 50 km de port (noul Dalian) sunt operate la cheuri petroliere cu o capacitate de 100 mii t. Volumul traficului de mărfuri este de 30 mil. t/an. La șantierele navale se pot construi nave cu o capacitate de 25 mii t. *ist.* În perioada 1898-1904, pe un teritoriu al portului arendat de la China, Rusia a construit o BMM unde erau bazate nave ale flotei ruse din Pacific.

**DALIAN (II) pesc.** Rând de mai multe șiruri de pripoane, legate unul de altul; *v. pripon* (a nu se confunda cu Talian.).

**DALMATICE, Ins.** ~ Arh. format din cca 1000 ins. alungite situate de-a lungul coastei Dalmației în M. Adriatică (Pen. Balcanică) aparținând Croației. S-au format prin inundarea de către mare a unei fâșii de litoral. Supr. totală 2500 km<sup>2</sup>. Insulele mai importante: Hvar, Cres, Brac, Kriik, Vis. Relief muntos cu înălțimi predominant de 500-750 m. Climă și vegetație mediteraneene.

**DALTĂ DE CĂLĂFĂTUIT** Unealtă din metal, în formă de pană, servind la tăierea și baterisirea calafatului în harmuz și la scoaterea calafatului vechi. **Daltă**



**Dălți de călăfățuit:**  
A, B, C - tăietoare (cofero);  
D, E - lucrătoare (șinar); F -  
cofero oblic.

**lucrătoare** (de presat calafatul) Daltă utilizată la baterisire; *șin.* parelă. Daltă cu două canale se numește șinar. Daltă pentru tăiat poartă denumirea de cofero sau de **daltă tăietoare**. Ciocul de cioară servește la

scoaterea calafatului vechi; v. și baterisire, călăfăuire, patarăță.

**DALTĂ DE GHEAȚĂ** Daltă pentru spart gheața în jurul navei.



Daltă de gheață

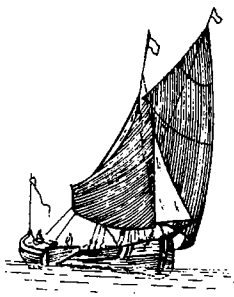
**DAMASCHIN, Ioan** (n. 1949. Roșiori, Bacău) Comandor, doctor în istorie militară. Absolvent al Școlii Militare Superioare de Marină (1969) și al Academiei de Înalte Studii Militare. Îndeplinește ca ofițer diferite funcții la bordul navelor Marinei Militare, în Comandamentul Diviziei Maritime și al Marinei Militare. În 1990 a înființat redacția revistei „Marina Română”. Publică numeroase lucrări de istorie, tehnică navală și zeci de comunicări științifice. În rezervă din 2001.

**DAMĂ** Locaș în formă de U, întărit cu o armătură de bronz în fărca unei bărci, în care se sprijină brațul ramei. Se poate închide cu un capac de D.; v. *fig.* barcă și balenieră.

**DAMÉ, Frédéric** (n. 1849–1907 la Tennerre, Franța). Publicist, istoric și lexicograf român de origine franceză. În lucrările sale a abordat și studiul terminologiei nautice, pe care a cunoscut-o direct de la sursă, în mod deosebit de la pescari (v. **Încercare de terminologie poporană română**, București, 1898).

**DAMIANIDIS, Kostas A.** Dr. Istoric naval grec. S-a preocupat de studiul navelor și ambarcațiunilor de lemn. Între altele a studiat lotca românească. Sub egida UNESCO, a coordonat colaborarea internațională pentru elucidarea problemelor legate de construcțiile navelor de lemn din Mediterana de Est și M. Neagră în sec. XVIII–XIX, program la care au participat și cercetătorii români Haralambie Beizadea, Anton Beziris, Cristian Crăciunoiu, Florin Marinescu, Neculai Pădurariu ș.a.

**DAMLOPER** Velier cu derivoare exterioare, folosit în apele ce scaldă coastele Olandei.



Damloper

**DAMMAM** Port petrolier al Arabiei Saudite situat pe țărmul de V al G. Persic, într-o zonă bogată în zăcăminte petrolifere. Se leagă de continent printr-un

dig lung de 7,2 km. Dispune de două bazine. Lung. frontului de cheuri 12 km (40 dane) cu ad. de 14 m (dane petroliere și de containere). Se leagă prin conducte petroliere cu porturile Ras Tannurah și Manama (Ins. Bahrain). BMM a Arabiei Saudite din G. Persic unde se pot adăposti nave mari, inclusiv Cr.

**DAMPIER, William** (1652–1715) Navigator și pirat englez. A ocolit de trei ori Pământul pe mare. Descrierile și hărțile lui D. întocmite îndeosebi pentru zonele din S Oc. Pacific au fost de mare folos pentru navigatori. A descoperit Ins. Noua Britanie (Arh. Bismarck) și câteva ins. mici. Numele lui D. a fost dat unor peninsule, insule și strâmtori în partea de NV a Australiei, SV Oc. Pacific și în Arh. Indoneziei. A scris cartea intitulată **Călătoriile în jurul lumii dintre anii 1708–1711**.

**DĂ NÁNG** (*fr.* Tourane) Oraș-port situat în partea centrală a Vietnamului la țărmul M. Chinei de Sud. Cca 140 mii loc. Piață importantă pentru comercializarea orezului, tutunului, mătăsii naturale. Aeroport.

**DANĂ 1.** Porțiune dintr-un cheu împreună cu suprafața de apă din dreptul acestuia. la care acostează, de regulă, o singură navă de tonaj mijlociu. Peretele dinspre bazin al D. este vertical sau ușor înclinat și se consolidează cu piatră, beton sau lemn. D. sunt prevăzute cu babale pentru legarea navei, guri de apă, tablouri de distribuție a energiei electrice etc., precum și cu instalații care asigură desfășurarea operațiunilor de încărcare-descărcare. Ele sunt numerotate, iar unele poartă denumiri în funcție de destinație: D. petrolieră, D. militară, D. de pasageri etc. **D. de armare** D. într-un șantier naval, la care se leagă navele în timpul armării.

**2.** *fl.* Grup de două-șase șleupuri legate „bord la bord” pentru a fi remorcate într-un convoi. Pe timpul mersului D. se comportă ca un singur element al convoiului, ceea ce ușurează manevra. **3.** Spațiu de lungimea unei scânduri din caricul de cherestea ocupat pe o navă.

**DANĂ REZERVATĂ** Dană închiriată unei companii de navigație, având nave cu escală regulată în portul respectiv.

**DANEMARCEI, Strâmtoarea** ~ Str. situată între Insulele Groenlanda și Islanda unind M. Groenlandei cu Oc. Atlantic. Lung. 286 Mm; lat. 155–340 Mm; ad. 120–1518 m. De-a lungul țărmului Groenlandei trece prin str. în direcția N-S curentul rece al Groenlandei de E care în tot cursul anului poartă ghețari plutitori și aisberguri; de-a lungul Islandei trece în direcție inversă S-N ramura curentului cald Irminger.

**DANEZE, Strâmtorile** ~ Sistemul de strâmtori dintre Pen. Scandinavă și Iutlanda, format din Str-le Beltul Mic, Beltul Mare, Ersund, Kattegat și Skagerrak, reprezentând calea naturală de comunicație pe apă între M. Baltică și M. Nordului. Str. D. au o importanță deosebită economică și strategică. Regimul lor a fost reglementat prin Tratatul de la Copenhaga din 1858 care stabilește aici libera trecere a navelor comerciale indiferent de pavilion, fără a se percepe vamă. Trecerea navelor militare a fost reglementată prin legile naționale ale Suediei și Danemarcei (1966 și respectiv 1976); *sin.* Str. Baltice.

**DANFORTH, ancoră** ~ Ancoră cu brațe articulate și cu traversă la diamant; v. ancoră.

**DANGOBĂ fl., sin.** contrastalii.

**„DANUBIUS”** Cargou construit în 1899 la Șantierul naval din Lübeck (Germania); în 1940 a fost rechiziționat de la armatorul evreu de origine italiană Matteo Löwenzon și trecut în patrimoniul SMR. Caracteristici: capacitate de încărcare 2500 tdw; dim.: 75,99 × 10,78 × 7, vit. 8 Nd. În al doilea RM „D” a făcut parte dintre navele închiriate Marinei de război germane în vederea transporturilor de trupe și aprovizionării frontului de est. În timpul desfășurării operațiunii „60 000”, de evacuare a trupelor germano-române din Crimeea, „Danubius” a fost lovit de aviația sovietică (11 mai 1944) în rada portului Kersones. Încărcată cu mine antitanc și de infanterie, nava a explodat, scufundându-se atât de rapid încât nici un membru al echipajului nu s-a putut salva.

**DANZIG** port v. Gdansk.

**DAPAC** (*engl.* Danger Areas in the Pacific) Publicație care cuprinde zonele minate și drumurile de evitare din Oc. Pacific.

**DARDANELE, Str.** ~ (*tc.* – Çanakalle Bogazi; *gr.* *veche* – Helespont). Str. între Asia Mică și Europa care unește M. Marmara de M. Egee. Lung. 120 km; lățimea 1,3–27 km. Ad. părții navigabile 29–123 m. Curentul de suprafață vine din M. Marmara cu vit. de 5 km/h, iar cel de adâncime din M. Egee. Nu prezintă dificultăți pentru navigație. Porturile Gelibolu și Çanakalle permit acostarea navelor de mare tonaj. Fiind un obiectiv strategic de mare importanță, regimul juridic internațional al str. este reglementat prin convenția de la Montreux (Elveția) din 1936 privind regimul strămtorilor din M. Neagră. *ist.* Strâmtoarea a fost teatrul unei confruntări navale în timpul războiului ruso-turc 1806–1812, când escadra rusă din M. Mediterană (10 nave de linie, o fregată din escadra rusă și un grup de nave mici grecești) a blocat strămtoarea D. dinspre M. Egee, iar în confruntarea cu flota turcă (8 nave de linie, 6 fregate și cca 50 nave mici), aceasta din urmă a fost în mare parte distrusă (10–11 mai 1807). O nouă confruntare (expediția de la Gallipoli) a fost declanșată de Anglia și Franța în primul Război Mondial cu scopul de a cuceri strămtorile turcești și a determina Turcia să rupă alianța cu Germania. Încercarea flotei anglo-franceze (17 NL, 5 Cr., 16 Ds., 7 Sm. și alte nave mici) de a cuceri Constantinopolul și a pătrunde prin Str. D. în M. Marmara nu a reușit din cauza subestimării de către comandamentul aliat a efectului artileriei de coastă și al barajelor de mine inamice, a slabei cooperări dintre armată și flotă, a acțiunilor eficiente pe comunicații ale navelor germane ș.a. Operația (19 feb. 1915–9 ian. 1916) s-a soldat cu pierderi grele pentru aliații anglo-francezi.

**DAR ES SALAAM** (Kitamboni) Important port și BMM a Tanzaniei situate pe țărmul Oc. Indian în g. cu același nume. Intrarea în port se face pe un canal cu ad. de 8 m. BMM folosită și ca punct de bazare pentru nave britanice se află în interiorul bazinului portuar. Lung. frontului de cheuri este de 2 km cu ad. de cca 12 m. Volumul traficului anual de mărfuri 6 mil. t. Se importă

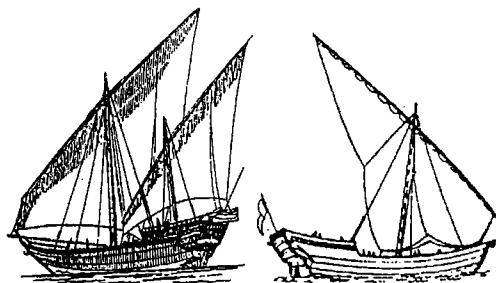
petrol, mașini, mat. de construcție etc.: se exportă: sisal (fibră textilă), copra, cafea, ceai ș.a. Șantier de reparații nave cu tonaj mediu. Aerodrom la 12 km SV de port.

**DARIEN** (*sp.* Golfo del Darien) Golf în SV M. Caraibilor la S de istmul Panama între Columbia și statul Panama. Pătrunde în uscat pe o distanță de 165 km. Ad. în partea deschisă este de cca 2000 m; temp. medie anuală a apei la supr. +26° C; salinitatea 36‰. Marea neregulată semidiurnă, ampl. 0,6 m.

**DARLAN, François** (1881–1942) Amiral de flotă francez (1939). Participant în primul RM la comanda unei baterii de artilerie pe CF. Din 1929, ofițer în statul major al Marinei Militare franceze. Din 1934, comandant al escadrei din Oc. Atlantic. Comandant al flotei (1936–1940). După înfrângerea Franței de către armatele hitleriste intră în guvernul colaboraționist al mareșalului Pétain (1940–1942), devenind comandant suprem al forțelor armate (de la Vichy). A preluat puterea în Africa franceză unde, după debarcarea aliaților (1942), se alătură acestora și ordonă încetarea ostilităților. Asasinat la Alger.

**DATE NUMERICE** Inscripții care se folosesc pentru precizarea unora dintre reprezentările de pe hartă: direcția unui aliniament, adâncimea, sectorul de vizibilitate al farului etc.

**DAU** (dhow) Velier tipic arab cu 1–2 catarge și cu vele la treime (vele arabe) având prova joasă și pupa înălțată (cu dunetă). Este folosit în apropierea coastelor Arabiei și a Coromandelului pentru cabotaj și pescuit. Caracteristici: depl. cca 200 t; L 18–24m; înălțimea bordului liber până la 2,1 m, a dunetei (deasupra punții) 2,1–2,4 m. În trecut era folosit și pentru comerțul cu sclavi. Etimologia cuvântului **dau** nu se cunoaște (este frecvent în l. Swahili, unde provine din arabă). În engleză este redat *dow* și *dhow*, iar în franceză *daw*; *Sin.* Butră sau Butră-dau.



Dau (dhow) arăbesc:

**DAUGAVA** (Dvina de Vest) Fluviu în Rep. Letonă și Federația Rusă. Lung. 1020 km; supr. bazinului 85,1 mil km<sup>2</sup>. Izv. din lacul Dvineț de pe podișul Valdai și se varsă în G. Riga din M. Baltică (la 16 km S de or. Riga), formând o deltă cu mai multe brațe. Debitul mediu la vărsare este de 680 m<sup>3</sup>/s. Pe cursul superior sunt numeroase praguri și bancuri. În rest este navigabil.

Numeroși afluenți. Dane de acostare la Velij, Suraj, Vitebsk. La vărsare se află portul Riga accesibil navelor maritime cu un pescaj mediu. Legat prin canale cu Fl. Nipru.

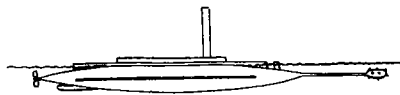
**DAUNĂ MC** Pagubă materială sau degradare a unui lucru, indiferent de cauză sau întindere. În comerțul maritim D. înseamnă atât o pagubă materială mergând până la pierderea unor lucruri, totală sau parțială (ex. aruncarea în mare a încărcăturii), cât și cheltuieli neobișnuite în vederea salvării navei și încărcăturii. *sin.* avarie, pagubă, prejudiciu.

**DAUNĂ DELICTUOASĂ (DAUNĂ PRIN ACTE DELIBERATE)** MC Daună cauzată de dezordini civile, revolte, greve, incendieri, bombe și mașini infernale sau ca urmare a unor fapte delictuoase. Sunt acoperite de asigurările maritime în condiții speciale, cu prime majorate.

**„DAUPHIN ROYAL”** (1681) Velier din clasa I cu trei arbori sub pavilion francez. Este una din primele nave de luptă care renunță la decorațiunile bordajului în favoarea armamentului. Caracteristici: depl. 1160 t; dim: 61,80 × 15,40 × 6,40 m; armament: 34 tunuri de 42 livre, 30 tunuri de 24 livre și 36 tunuri de 12 livre. Echipaj 854 marinari.

**DAVAO** Oraș și port filipinez în SE zonei centrale a Ins. Mindanao, la țărmul g. cu același nume la Oc. Pacific; 130 mii loc. Centru de prelucrare a cănepei de Manilla (abaca). Exportă: abaca, copra (miez de nucă de cocos), ramia (plantă textilă) din care se confecționează mătase artificială ș.a. Șantier reparații nave de mic tonaj.

**„DAVID”** *ist.* Șalupă torpiloare cu școndru port-torpilă; tip de Sm. primitiv de construcție specială în formă de fișară de foi (lung. 7 m) propulsat de o mașină cu aburi și cu posibilitatea de a se afunda atât cât era necesar pentru a avea la suprafață un coș mic și un panou de aspirație a aerului. Construit în timpul Războiului de Secesiune din



„David”

SUA de către marina confederală (sudistă); la 5 oct. 1863 a atacat nava federală (nordistă) cuirasată „New York”, dar bordajul și cuirasa acesteia au rezistat exploziei. Șalupa-submarin s-a retras sub focul apărătorilor dar, deși lovită, nu a fost distrusă. A fost primul atac cu torpila de școndru reușit, cunoscut în istorie și totodată primul atac executat de un submarin.

**DAVIS, John** (cca 1550–1605) Navigator englez. A executat trei expediții (1585–1587) pentru a descoperi pasajul (drumul maritim) de NV din Oc. Atlantic în Oc. Pacific. Deși încercările au eșuat, în timpul expedițiilor a descoperit în V Groenlandei Str. care-i poartă azi numele. A explorat țărmul de V al Ins. Groenlanda (până la 37° lat. N) și țărmul de E al Pen. Labrador. În anii 1592–1594, într-o nouă expediție către S, a descoperit Ins. Falkland (Malvine).

**DAVIS, Marea** ~ M. în bazinul Oc. Indian în lungul coastelor Antarcticii, între C. Vize (87° long. E) și C. Maximov (98° long. E). Supr. 21 mii km<sup>2</sup>; ad. med. 571 m, max. 1369 m. Tot timpul anului este acoperită de gheață. Pe țărmul M.D. se află stația rusă de cercetări polare Mirnăi.

**DAVIS, Str.** ~ Str. între Groenlanda și Țara lui Baffin, străbătută de curentul Groenlandei. Unește M. Baffin cu Oc. Înghețat de Nord. Lung. 639 Mm; lat. 194,4–577 Mm; ad. șenalului navigabil este de 104–3730 m. Ghețuri plutitoare și aisberguri. Denumire dată în memoria navigatorului englez John Davis, descoperitorul acestei str.

**DĂ DRUMUL LA CĂRMĂ!** *fl.* Comandă dată de comandantul de remorcher cărmacilor de șleperi, în timpul unui rondou, pentru a pune cărma.

**DĂMFUIRE** Procedeu de degazare a tancurilor de marfă prin introducerea de vapori sub presiune. În acest scop se poate recurge și la utilizarea sodei caustice.

**„D.B.”** (Dragoare de bază) -13, -14, -15, -16 (foste D.B. 11–14). Nave construite în România în 1943–1951 după proiectul german M-20. D.B.-13 a fost construit cu asistență și motoare germane, restul fiind construite cu motoare fabricate la Șantierul Naval „Viitorul” din Brăila. După 1989 au primit numele de: „Viceamiral Mihai Gavrilăscu”, „Viceamiral Ioan Bălănescu”, „Viceamiral Emil Grecescu” și respectiv „Viceamiral Ioan Georgescu”. Au fost scoase din serviciu în anul 2001 în vederea dezmembrării.

**„D.B. -1”** (Dragor de bază) Denumire purtată după cel deal doilea RM de canoniera „Sublocotenent Ion Ghiculescu” (fostă „B”) înainte de a fi transformată în „NDD-113”.

**„D.B. -2”** (Dragor de bază) Denumire purtată după cel deal doilea RM de canoniera „Locotenent comandor Eugen Stihî” (fost „C”) înainte de a fi transformată în „NH-112”.

**DEADWEIGHT** Termen folosit curent pentru tonaj deadweight.

**DEAL, laș** *fl.* În susul apei.

**DE-A LUNGUL BORDULUI** MC Clauză de contract de navlosire, în care răspunderile încetează în momentul când încărcătorul a adus marfa de-a lungul navei sau când marfa a fost descărcată din navă.

**DEBALASTĂ MC** A descărca balastul de pe o navă care a trebuit să navigheze „în balast”.

**DEBARCĂ 1.** A părăsi nava pentru a merge la uscat. **2.** A transporta de la bord la uscat muniție, provizii etc. **3.** A șterge din rolul de echipaj o persoană mutată la uscat sau pe o altă navă. **4. mil.** A debarca pe un litoral inamic trupe de desant maritim în scopuri militare.

**DEBARCADER** Loc amenajat în port sau pe malul unei căi navigabile, unde navele mici sau ambarcațiunile pot acostă și staționa în vederea ambarcării și debarcării pasagerilor, trupelor etc.

**DEBARCARE 1.** Acțiunea de a debarca în sensul (1) și (2); **2. mil.** Etapă a luptei care include debarcarea pe țărmul inamic a unor detașamente înaintate, cucerirea capului de pod și debarcarea eșaloanelor următoare ale desantului. În sens mai larg prin D. se înțelege debarcarea pe țărm a desantului maritim tactic începând cu ambarcarea desantului pe nave și terminând cu cucerirea capului de



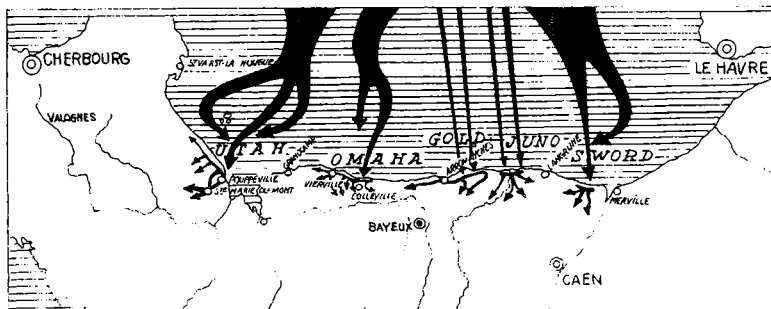
pod. Primul **Manual al debarcărilor** a fost scris în Marina Română de comandorul Constantin Bălescu (1910).

### DEBARCAREA DIN NORMANDIA (Operația „Overlord“)

Cea mai mare operație combinată de desant maritim și aerian executată de aliați (cu precădere anglo-americani) în cel de al doilea RM în perioada 6 iun.–27 iul. 1944 (v. Ziua cea mai lungă) pentru deschiderea celui de al doilea front în Europa. Contrar așteptărilor generale (inclusiv ale germanilor), potrivit cărora regiunea cea mai probabilă de debarcare era Calais, aliații au debarcat în Normandia, într-o zonă mai depărtată și mai greu accesibilă. Operația a avut ca obiectiv forțarea M. Mănecii și cucerirea unui cap de pod strategic pe coasta de NV a Franței (Normandia). Coasta de N a Franței și respectiv coastele Belgiei și Olandei erau apărate de grupul de armate german „B” (v. Zidul Atlanticului) comandat de mareșalul Erwin Rommel (1891–1944) și format din forțe terestre (38 de divizii, din care 3 în sectorul debarcării), forțe navale, dislocate în G. Biscaya (49 Sm. și 5 Ds.) și în bazele de la Le Havre, Cherbourg și Brest (5 Ds. și 30 VT), precum și aviația Flotei a 3-a Aeriene (cca 500 de avioane), din care numai o mică parte erau bazate la Le Havre și Cherbourg. Forțele anglo-americane (de sub comanda supremă a gen. Dwight Eisenhower) aveau un efectiv de 2 876 000 de oameni (32 divizii și 12 brigăzi terestre), cca 7 000 de nave de luptă și auxiliare (inclusiv vedete de debarcare transportate la bordul navelor mari de desant) și cca 11 000 aparate de zbor (incl. planoare de transport desant remorcate de avioane). Pe lângă navele anglo-americane participau și câteva poloneze, franceze, norvegiene, olandeze, ș.a. Capul de pod propus era împărțit în raioane de debarcare denumite con-

vențional (de la V la E) „Utah”, „Omaha”, „Gold”, „Junō” și „Sword” ce se întindeau pe un front de 110 km, și 30–50 km adâncime. În noaptea spre 6 iunie, în spatele capului de pod fixat pentru debarcarea desantului maritim, aliații au lansat 3 divizii aeropurtate (cca 24 000 oameni), iar la câteva ore înainte de debarcarea trupelor de pe nave, au intensificat atacurile masive împotriva apărării antidesant germane și au început dragajul căilor de acces către plajele de debarcare. În urma loviturilor intense de artilerie și aviație, apărarea antidesant germană de pe malul G. Seine a fost anihilată și în primele 24 de ore au fost debarcați de pe nave cca 200 000 oameni. Pierderile aliaților au însumat 1 Cr., 9 Ds, 25 nave de luptă mai mici și mai multe nave și vedete de debarcare. Pentru a accelera debarcarea trupelor și materialelor de război, litoralul G. Seine a fost amenajat cu două porturi cu cheuri artificiale (plutitoare) denumite codificat „Mulberry”, ceea ce a permis realizarea pe coasta Normandiei a celor cinci capete de pod menționate mai sus. Continuând să înainteze în adâncimea teritoriului controlat de inamic,

trupele aliate au reușit ca la 25 iulie 1944 să realizeze capul de pod strategic ce fusese fixat. Operația „Overlord” a pus astfel bazele celui de al doilea front din Europa, deschis în sprijinul frontului de răsărit unde era angajat grosul armatei germane, grăbind astfel eliberarea țărilor aflate sub ocupația nazistă. Modul cum s-a desfășurat operația este deosebit de instructiv din punct de vedere militar. În primul rând, se remarcă respectarea cu strictețe a secretului operației, ceea ce a permis realizarea surprinderii în privința locului și momentului debarcării, datorită măsurilor de dezinformare a inamicului prevăzute prin operația denumită codificat „Fortitude”, ceea ce a permis ca ocuparea și lărgirea capetelor de pod raionale (în cadrul capului de pod strategic) să se facă într-un ritm rapid, caracterizat și prin afluirea navelor care transportau trupe și materiale de război peste Canalul Mănecii. Toate acestea au fost participante în toate fazele operației. Conducerea operației la nivel strategic (gen. Eisenhower) și cooperarea între categoriile de forțe armate (marina – amiral Bertram Ramsay, armata de uscat – general Bernard L. Montgomery și aviație – mareșal de Aviație Trafford Leigh-Mallory) a asigurat obținerea victoriei în timpul cei



Schema debarcării din Normandia

mai scurt și cu minim de pierderi.

**DEBARCAREA MARINARULUI MC** Eliberarea din serviciu a marinarului, indiferent de grad, conform prevederilor contractului de angajare, la terminarea voiajului sau la termenul stabilit prin contract. De regulă, se face de aceleași autorități care au aprobat și ambarcarea. Când, datorită unor anumite împrejurări, debarcarea are loc în străinătate, ștergerea din rolul de echipaj se face de consulul țării căreia îi aparține nava, iar în lipsa unui consul, de autoritățile portuare respective.

**DEBIT** *hd.* **1. Debit lichid.** Cantitatea de apă care se scurge printr-o secțiune a albiei unui râu, fluviu, canal etc. într-un moment dat. Se măsoară în l/s, m<sup>3</sup>/s, km<sup>3</sup>/s. Volumul și regimul D. depind de sursele de apă (precipitații, izvoare subterane etc.), condițiile de temperatură, relief, vegetație ș.a. Debitul anual total al fluviilor de pe continente (exclusiv Antarctica și Groenlanda) se ridică la cca 36 000 km<sup>3</sup>. **2. D. solid.** Cantitatea de aluviuni (măl, pietriș, materiale în suspensie transportate de ape curgătoare într-un loc la un moment dat).

**DEBIT DE ETIAJ** Debitul fluid care corespunde celui mai scăzut nivel de ape, calculat într-o perioadă în care 10 ani au fost secetoși.

**DEBIT INSTANTANEU DE DESCĂRCARE DE HIDRO-CARBURI** Debitul de descărcare a hidrocarburilor în litri pe oră la un moment dat, împărțit la viteza navei în noduri în momentul respectiv. Unitate de măsură prevăzută în Regulile pentru prevenirea poluării marine; v. descărcare (2).

**DEBIT MAXIM** Debitul fluid care corespunde celui mai înalt nivel de ape înregistrat într-un an. Se produce în urma topirii zăpezilor sau în urma ploilor torențiale ori de durată și poate avea uneori valori mari, corespunzătoare nivelului apelor extraordinare sau catastrofale.

**DEBIT MEDIU** Debitul fluid care corespunde mediei nivelurilor medii observate cu ajutorul mirei hidrometrice, în cursul celor 365 zile ale unui an.

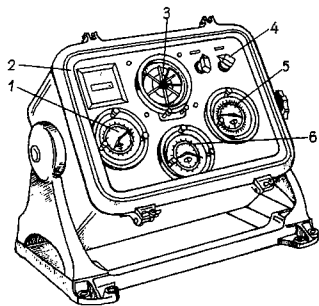
**DEBIT MEDIU NORMAL** Debitul fluid care reprezintă media aritmetică a debitelor scurse într-o perioadă de timp îndelungată (20–25 ani). Este unul dintre cele mai importante elemente hidrologice, având un caracter puțin variabil. Impropiu se folosește „debit modul” în loc de D.M.N.

**DEBITUL CĂLDĂRII** Cantitate orară de aburi furnizată de o căldare, exprimată în metri cubi sau kilograme. Dacă este dată în metri cubi se menționează și presiunea vaporilor, iar dacă este dată în kilograme trebuie indicată presiunea și temperatura lor.

**DECAPARE** Proces tehnologic prin care suprafața tablelor folosite în construcțiile navale este curățată de resturi de oxizi sau vopsea, grăsimi sau rugină, până la suprafața rețelei lor cristaline, pentru a putea prinde straturile de pitură sau eventuale tratamente speciale.

**DECAPELĂ** A scoate o manevră fixă de pe un arbore sau de pe o vergă fără a o desface, ridicând doar ochiul de la gâtul arborelui respectiv și trecându-l peste capul acestuia.

**DECCA** Sistem de navigație hiperbolică, la care hiperbolele ce definesc punctul navei se determină prin



Decca (consolă de decometre):

1 – decometru roșu; 2 – indicator de lanț; 3 – decometru pentru identificarea căii; 4 – obscurator; 5 – decometru purpuriu; 6 – decometru verde.

măsurarea diferenței de fază între emisiunile radio ale unei stații principale și acelea ale două stații conjugate. Pe baza citirii diferenței de fază pe decometre (cadrane)

poate fi identificată hiperbola corespunzătoare, trasată pe o hartă în proiecție Mercator. În practică, un lanț (sistem de stații) D. se compune dintr-o stație principală și trei subordonate, constituind trei perechi de stații, cea principală fiind comună pentru toate perechile. Fiecărei perechi de stații îi corespunde un fascicul de hiperbole trasate pe hartă cu o culoare diferită (roșu, verde, purpuriu) și numerotate. Frecvența de emisie este de circa 100 Hz, precizia poate atinge  $\pm 10$  m, iar acoperirea este de 240 Mm. Dincolo de această limită se manifestă adeseori fenomenul de „alunecare a căii”, care constă în faptul că pe decometru nu sunt indicate una sau mai multe căi. Fenomenul se datorește suprapunerii undei directe și unei cerești (reflectate) sau interferențelor de altă natură.

**DECCA HI-FIX** Sistem de navigație hiperbolică, similar sistemului Decca, dar echipat cu aparatură mai compactă și mai ușoară. Bătaia maximă a sistemului este de 100 Mm, iar frecvența, de cca 2 MHz; este folosit în hidrografie.

**DECLARAȚIA DE LA LONDRA** (1909) *DM* Declarație semnată, dar neratificată de multe guverne, prin care se admitea că pavilionul acoperă marfa, cu excepția contrabandei de război. Documentele navei atestau că nu se transportă contrabandă de război sau că marfa este destinată unui port neutru; v. și Navicert.

**DECLARAȚIA DE LA PARIS** (1856) *DM* Declarație prin care principalele puteri maritime renunțau la folosirea cursei, adică la atacul navelor comerciale inamice în timp de război. Singura putere maritimă care nu a aderat la declarația sus-menționată a fost SUA, care însă în timpul Războiului de Secesiune a încercat să-i declare pirăți pe corsarii sudiești, fără ca celelalte puteri să accepte acest punct de vedere: v. cursă, corsar, război de cursă. Declarația stabilea, de asemenea, că pavilionul acoperă marfa, cu excepția contrabandei de război; v. și Declarația de la Londra (1909) și Navicert.

**DECLARAȚIE DE ABANDON** *MC* Declarație scrisă, făcută de asigurat către asigurator, în caz de pierdere totală prin interpretare, prin care se arată că, în conformitate cu prevederile poliței de asigurare maritimă, abandonează nava în favoarea asiguratorilor. Dacă asiguratorii acceptă abandonul, au obligația să plătească bunul asigurat, subrogându-se în toate drepturile și obligațiile asiguratului cu privire la acel bun.

**DECLARAȚIE MARITIMĂ** *MC* Declarație dată de comandant în fața notarului public cu privire la evenimentele speciale petrecute în cursul voiajului. Se depune la căpitania portului sau la consulat (în străinătate) pentru consemnarea datei certe a evenimentelor și comunicarea publică a acestora; v. protest de mare.

**DECLINAȚIE** Arcul de cerc orar cuprins între astru și planul Ecuatorului ceresc. Se măsoară în grade – de la 0° la 90° – pe meridianul astrului, începând de la Ecuator spre astru. Se notează cu  $\delta$ . Dacă astrul se află în emisfera nordică, D. este nordică și ia semnul +, iar dacă astrul se află în emisfera sudică, D. este sudică și ia semnul; v. *fig.* coordonate ecuatoriale.

**DECLINAȚIE MAGNETICĂ** Unghiul orizontal format între direcția Nord adevărat (geografic) și direcția Nord magnetic. Se notează cu litera „d” și este estică, având

semnul + sau litera „E”, când Nordul magnetic se găsește la Est de Nordul adevărat, sau vestică, având semnul – sau litera „W”, când Nordul magnetic se găsește la Vest de Nordul adevărat. D.M. este dată în harta marină pentru un anumit an, împreună cu variația anuală și semnul acesteia; v. *fig. drum*.

**DECLINOGRAF** Aparat ce înregistrează variația declinației magnetice.

**DECLIVITATEA VALULUI** Unghiul format între suprafața înclinată a valului și planul orizontal; *sin.* panta valului.

**DECOMETRU** Indicator al aparatului DECCA de la bordul navei, la care se afișează cifra uneia dintre cele trei familii de hiperbole (roșie, verde sau portocalie) folosite la determinarea punctului radio al unei nave.

**DECOMPRESIUNE** Micșorare tratată a presiunii exercitate asupra unui scafandru sau marinarilor care au părăsit un submarin avariat, la ieșirea acestora la suprafață de la adâncimi de peste 10 m, pentru a se evita embolia gazoasă (boala scafandrilor). În acest scop se folosesc, după anumite reguli (table Haldane), camere de decompresiune.

**DECOȚA MC** A degaja sarcina din ganciul palancului bigii/cranicului etc. după coborârea acesteia pe cheu (hambarul navei).

**DEDUCERE** Scăderea volumului spațiilor deduse din tonajul brut al unei nave pentru a obține tonajul net; v. și tonaj registru.

**DEDURIZARE** Operațiune de transformare a apei dure în apă moale pe navele cu căldări prin eliminarea sărurilor de calciu și magneziu (bicarbonați, cloruri, sulfați). Se realizează prin procedee termale (fierbere), chimice (adăugire de var și sodă) sau prin schimbători de ioni etc. cu ajutorul unor instalații speciale.

**DEFERLA** (*despre valuri*) A se sfărâma și a se transforma în spumă, formând așa-numiții berbeci. Procesul are loc atunci când unghiul crestei valului este mai mic de 120° sau când panta valului este mai mare de 1/7; v. și brizantă.

**DEFILEU** Vale îngustă și adâncă a unui fluviu care traversează o zonă muntoasă. Defileul Dunării din zona Porțile de Fier este denumit și **clisură**.

**DEFLECTOR** Instrument folosit în operațiunile de compensare a compasului magnetic, cu ajutorul căruia se măsoară intensitatea forțelor magnetice ce acționează asupra acestuia.

**DEFORMAȚIA HĂRȚII** Deformație mai accentuată în sens longitudinal (al foi de hârtie), care se poate observa măsurând dimensiunile hărții; D.H. se datorește fie hârtiei, fie procesului de imprimare. De ex., în cazul utilizării unor clișee de cupru hârtia trebuie să fie umedă, ceea ce produce deformații la uscare. În prezent, hărțile se tipăresc pe foi de mase plastice, practic nedeformabile.

**DEGAJAT** Despre un lanț de ancoră, o parâmbă etc. care pot fi manevrate fără impedimente sau restricții; despre o parâmbă molată care poate fi trasă la bord; despre pupa navei la plecarea de la cheu, când ultima parâmbă a fost molată; despre o zonă de mare blocată de ghețuri. *sin.* liber: ancora liberă, liber pupa, liber de ghețuri etc.

**DEGARNISI 1.** A scoate lanțul ancorei de pe barbotin. **2.** A scoate curentul dintr-o macara sau dintr-un palanc.

**DEGAZARE 1.** Operația de evacuare a gazelor din tancurile navelor petroliere, din tancurile de combustibil sau din alte cisterne. Înaintea începerii unei lucrări mecanice sau electrice în tancuri, acestea trebuie degazate. Degazarea se efectuează prin introducerea de aburi sub presiune în toate compartimentele gazate după ce deschiderile acestora au fost închise, dar nu încuiate, lăsându-se o deschidere liberă pentru evacuarea aburilor. După 4–6 ore, aburii sunt evacuați prin ridicarea capacelor tuturor deschiderilor, procedându-se la sprijuirea compartimentelor cu un jet de apă de mare. Accelerarea degazării se realizează prin aerisirea cu ajutorul mâneșilor de vânt sau cu ejectoare de degazare atașate la tuburi flexibile, înainte sau după sprijuirea cu apă de mare. v. și dămfire. **2.** Înlăturarea substanțelor toxice de luptă împrăștiate de inamic.

**DEGET** v. sondă mecanică.

**DEGETAR 1.** v. macara. **2.** *ist.* Obiect din piele purtat de șeful de tun la degetul mare de la mâna stângă pentru a astupa lumina tunului după tragere și a înăbuși astfel resturile de pulbere care ard.

**DEGREEA** A îndepărta grementul unei nave; v. a greea.

**DEJNEV, Semion Ivanov** (cca 1605–1672) **1.** Organizatorul unei expediții în N Asiei de căutare și exploatare a resurselor de pescuit. În 1648, după câteva încercări eșuate, a reușit să iasă cu 6 ambarcațiuni din Fl. Kolâma în Oc. Înghețat și să navighe pe drumul de NE. Cu toate pierderile suferite (două ambarcațiuni au dispărut printre ghețuri), a ocolit Pen. Ciukotka și a atins str. care desparte Asia de America. Astfel, expediția lui D. a deschis pasajul maritim în jurul Asiei de NE și a dovedit existența str. dintre Asia și America. Au urmat și alte expediții organizate de D. în urma cărora a descris Fl. și G. Anadâr, Pen. Ciukotka ș.a. **2.** Cap în extremitatea de NE a Asiei, cel mai estic punct al Asiei (66°7' lat. N–169°59' long. V). Denumirea de Cap D. a fost dată de către navigatorul suedez Otto Nordenkjöld ca o recunoaștere a faptului că S. I. Dejnev a fost primul care a ocolit capul care-i poartă numele în expediția din 1648.

**DELAWARE 1.** Fl. navigabil în E SUA; lung. 580 km; supr. bazinului 310 mii km<sup>2</sup>. Izv. din M-ții Catskill (Apalași), trece prin orașele Trenton, Philadelphia ș.a. și se varsă în g. cu același nume din Oc. Atlantic printr-un larg estuar. Legat printr-un canal de Fl. Huclson. **2.** Golf în Oc. Atlantic la coasta de E a SUA. Lungimea 80 km; lățimea 18,5 km. Navigație. Ostreicultură (cultura stridiilor).

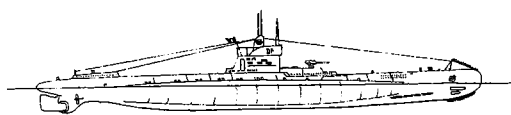
**DELESTA** A evacua sau a arunca o anumită greutate de la bordul unei nave. De ex., un submarin este delestat ca urmare a lansării torpilelor.

**DELFINERĂ** *inv., sin.* martingală (*termen folosit la începutul secolului XIX*).

**DELFINIERĂ** Navă de tonaj mic, prevăzută în prova cu o platformă înaltă pe care unul-doi carabinieri vânează delfinii cu arma.

„DELFINUL” I Primul submarin al Marinei Militare Române, construit în Italia la șantierul naval, „Quarnaro” din Fiume și intrat în serviciu în 1936. Principalele caracteristici: depl. 650/900 t; dim. 68,5 × 6 × 3,6 m; 2

motoare Diesel de 1600 CP pentru navigația la suprafață; vit. 14,3 Nd și 2 motoare electrice pentru navigația în imersiune, vit. max. 9,5 Nd. Armament: un tun universal de 102 mm, o mitralieră AA și 6 TLT cal. 533 mm. „D.” a avut un rol deosebit de important în formarea echipajelor de submariniști în perioada interbelică. În al doilea RM, în perioada 1941–1942 a fost singurul Sm. al forțelor germano-române din M. Neagră. Prezența lui a jucat un rol în alerta numeroase forțe antisubmarine ale adversarului. A executat misiuni de luptă și a scufundat o navă de transport inamică la sud de Ialta (5 nov. 1941). Evenimentele de la 23 aug. 1944 au găsit „D.” în reparații capitale, evacuat cu șantierul Galați la Corabia. A fost ridicat ca pradă de război de marina sovietică și retrocedat în 1945, tot cu reparațiile neîncheiate. După terminarea reparațiilor a reintrat în serviciu sub numirea de S-1 și folosit în procesul de pregătire de specialitate în forțele maritime. A fost casat și dezmembrat în 1960.



Submarinul „Delfinul” (I)

**„DELFINUL” (II)** Submarin în clasificarea NATO clasa KILo, construit în URSS în 1985 și în 1986 intrat în componența Forțelor Navale Române. Număr de bordaj 521. Caracteristici: depl. 2325–3076 t; dim. 78,6 × 10,7 × 6,6 m; 2 motoare diesel-electrice 3605 CP, 2 generatoare, un motor electric 5900 CP (4,34 MW; vit. 10–20 Nd. Torpile: 2 TLT/533 mm sau 24 mine în locul torpilelor. Echipaj 45 oameni din care 9 ofițeri, 33 maeștri militari, 2 subofițeri, 1 militar angajat.

**DELTA DUNĂRII** *geogr.* Formație deltaică în zona de vărsare a Dunării cuprinsă între ceatalul Ismail și M. Neagră. Supr. 5050 km<sup>2</sup> (din care 4340 km<sup>2</sup> pe teritoriul României) incluzând zonele inundabile, ostroavele, japsele și complexul lagunar Razelm-Sinoe. La ceatalul Ismail, Dunărea se desparte în două brațe: br. Chilia și br. Tulcea. Brațul Chilia, care transportă 70% din apele Dunării, trasează granița cu Ucraina și se desparte la rândul-i în câteva brațe secundare ce se reunesc de două ori și formează a vărsare a deltă secundară. Brațul Tulcea se desparte și el la al doilea ceatal – în br. Sulina – transformat în canal navigabil pentru navele maritime – și br. Sf. Gheorghe cu numeroase meandre și care se varsă în mare prin două brațe. D. D. s-a format prin colmatarea unui golf marin devenit liman. În funcție de rolul revenit fluviului și mării în formarea reliefului D. D. se disting: D. fluvială în partea de V până la marginea vestică a grindurilor Letea, Caraorman și Crasnolc și D. fluvio-maritimă în partea de E. Cele trei brațe ale Dunării împart delta fluviului în 3 ostroave mari: Letea, Sf. Gheorghe și Dranov. Ele sunt brăzdate de brațe secundare, gârle și canale artificiale ce leagă fluviul cu numeroase lacuri și mlaștini. Partea de S a D. D. cuprinde complexul lagunar Razelm cu lacurile

Razelm, Babadag, Golovița, Zmeica, Sinoe și Tuzla. Aprox. 80% din supr. D. D. este acoperită de apă, restul fiind constituit din japse inundabile în perioada creșterii apelor. Doar cca 1/12 din supr. D. D. reprezentată de grindurile mai înalte nu este inundabilă. Grindurile fluviale se întind în lungul brațelor fluviului și gârlelor, în timp ce cele marine – vechi cordoane litorale – sunt mult mai întinse și așezate perpendicular pe direcția brațelor principale. Relieful D. D. este în continuă transformare datorită aluviunării și eroziunilor. D. D. înaintază în mare (la gura br. Chilia) cu cca 80 m anual. Vegetația Deltei este foarte variată și originală: numeroase plante acvatice, stuf, plopi și sălcii pe grinduri și chiar stejari, anini, frasinii pe grindurile maritime. D. D. este foarte bogată în diferite specii de pești locali și marini migratori (scrumbia, nisetrul, păstruga, morunul). Fauna foarte bogată în păsări (cca 300 specii), din care unele (pelicanul, lopătarul, egreta ș.a.) au fost declarate monumente ale naturii și mamifere reprezentate de mistreți, lupi, vulpi, vidre, bizami, câini enot, nurci etc. face ca D. D. să fie o importantă zonă de pescuit, cinegetică și turistică. Pentru conservarea frumuseților naturale ale D. D., precum și pentru menținerea echilibrului biologic existent, D. D. a fost declarată rezervație naturală de valoare mondială, înscrisă în patrimoniul UNESCO. O instituție specială (guvernatorul deltei) supraveghează, întreține și administrează rezervația D. D.

**DELTĂ** *geogr.* Formă de relief litoral în zona de vărsare a unei ape curgătoare într-un lac, în mare sau ocean. Ia naștere în procesul acumulării aluviunilor aduse de apă curgătoare predominând asupra procesului spălării acestora de către marea, curenții litorali sau valuri. Acumularea de aluviuni are loc datorită scăderii vitezei cursului de apă și pantei joase de scurgere. Este tăiat de un număr variabil de brațe și gârle. Denumirea provine de la asemănarea cu litera majusculă a alfabetului grecesc delta ( $\Delta$ ) și a fost dată încă din antichitate D. în formă de triunghi a Nilului. D. poate avea însă și alte forme (arcuită, în evantai ș. a.). D. sunt într-un proces continuu de modificare ca urmare a raportului variabil dintre acumulare și spălare a aluviunilor; unele sectoare ale D. înaintază, altele se retrag în timp. D. marilor fluvii ating dimensiuni foarte mari (D. Fl. Amazon 100 mii km<sup>2</sup>, Nil 24 mii km<sup>2</sup>, Volga 13 mii km<sup>2</sup>, Dunărea–5,050 mii km<sup>2</sup>). Datorită solului foarte fertil, florei și faunei bogate, D. reprezintă o importantă zonă economică și turistică.

**DEMAGNETIZAREA NAVEI** *mil.* Operațiune de reducere a câmpului magnetic al navei sub limita de acțiune a dispozitivelor de aprindere a minelor magnetice și inductive. Se realizează cu ajutorul unor stații de demagnetizare fixe sau plutitoare prin inducerea unor câmpuri magnetice de valoare apropiată, dar de sens contrar celor generate de navă, sau prin instalarea unor centuri magnetice. La navele moderne demagnetizarea se realizează continuu cu ajutorul instalației P.A.M. montată la navă. De asemenea, se realizează construind navele din diferite materiale amagnetice și fibră de sticlă.

**DEMETRIADE, Petre** (n. 1868–1907, Craiova). Locotenent-comandor. Absolvent al Școlii de Ofițeri de Infanterie din București (1887) cu gradul de Sit., este trimis la școala Politehnică din Paris, după absolvirea căreia întreprinde călătoria de studii și perfecționare pe diferite nave militare franceze și urmează cursurile Observatorului astronomic de la Montsouris (1891–1893). Întors în țară, este numit la Institutul Geografic al Armatei pentru determinări astronomice (1893–1895). În anul 1895, ia parte în calitate de ofițer cu navigația la marșul Cr. „Elisabeta” de la Galați la Kiel. Până în 1902, activează în diferite corpuri ale marinei și comandă, pe rând, navele: „Opanez”, „Smeul”, „Alexandru cel Bun”, „Fulgerul”, „România” și canoniera „Grivița”. În anul 1903 este detașat la SMR, în calitate de comandant al cargoului „Constanța” și este avansat la gradul de Lt.Cdr. Revine în Marina Militară la 1 aprilie 1905, fiind numit Director al Marinei în Ministerul de Război. Convins de necesitatea creării unei puternice forțe fluviale, a reușit cu mari eforturi să realizeze construcția a 4 monitoare și 8 vedete fluviale, pe care a avut fericirea să le vadă pe Dunăre la 19 sept. 1907, cu ocazia botezului acestor nave de către regele Carol I, la Galați. În același an s-a stins din viață la 40 de ani răpus de o boală necruțătoare. În semn de recunoaștere a meritelor sale, fiind considerat întemeietorul Flotei de Dunăre, i s-a ridicat în 1909 un bust pe platul de la Țiglina din Galați.

**DEMETRIOS I „POLIORCETES”** (337–283 î.H.r.) Rege al Macedoniei (294–287 î.H.r.), comandant de oști și de flotă dovedind o egală măiestrie în conducerea atât a forțelor terestre, cât și celor navale. În bătălia de la Salamis (306 î.H.r.) a distrus flota egipteană, a ocupat Atena și alte orașe grecești. Cucerind Peloponesul, a refăcut alianța cetăților elene, denumită „Liga de la Corinth”. Pionier al folosirii mașinilor de asediu (catapulte, baliste) și a pintelului în bătăliile navale. În bătălia de la Sardes (287–285), încolțit de forțele lui Lysimachos și Seleukos, s-a predat, murind în captivitate.

**„DEMOLOGOS”** *ist.* Baterie plutitoare proiectată de Robert Fulton și construită la comanda Congresului SUA în 1814 pentru apărarea portului New York de eventuale atacuri ale flotei britanice. Propulsat de mașină cu aburi, a fost primul vapor fără vele din istoria flotelor de război. Era armat cu 30 tunuri de 32 livre. În 1829 a fost distrus de o explozie la bord. Nu a jucat însă un rol însemnat în desfășurarea războiului dintre SUA și M. Britanie (1812–1814).

**DEMONTATĂ** (*despre mare*) Agitată la maximum, cum este, de ex., în centrul unui uragan.

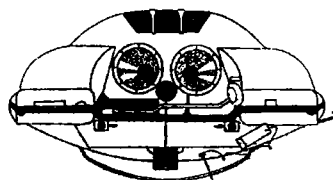
**DENEB** Steaua nautică  $\alpha$  Cygni (Lebăda). Mărimea 1,3; în arabă „Coadă găinii”.

**DENEbola** Steaua nautică  $\beta$  Leonis (Leul), mărimea 2,2; în arabă „Coadă leului”.

**DEN HALDER** Principala BMM a Olandei și port situat la 62 km de Amsterdam la ieșirea din lacul Wadden în M. Nordului. Este protejat dinspre mare de un dig de 9 km. Intrarea în BMM se face prin Str. Tessel pe șenalul navigabil pentru navele cu un pescaj de 8,2 m pe maree înaltă și 6,3 m pe maree joasă. Lungimea frontului de cheuri – peste 5 km cu adâncimi de cca 10 m. BMM

asigură adăpostirea navelor militare, inclusiv Cr., și reparația inclusiv a Ds. Aici se află Statul Major al flotei Olandeze, institutele militare de marină și un aerodrom al aviației maritime.

**„DÉNISE”** (SP-350) Submersibil realizat de Jacques-Yves Cousteau în 1959 și construit de O.F.R.S (Office Français de Recherches Sous-Marines) pentru cercetări submarine. Caracteristici: greutate 4,2 t; dimensiuni max: (lung.  $\times$  lățime  $\times$  înălțime) 3  $\times$  3  $\times$  1,8 m. Corpul rezistent este de formă elipsoidală cu diametrul de 1,8



Submersibilul „Dénise”

m și înălțimea de 1,5 m. Propulsat cu două jeturi orientabile, cu o putere totală de 2 CP. Vit. 1 Mm pe oră (1 nod); imersiune maximă 350 m.; echipaj 2 oameni; autonomie de lucru 3 ore (max. 6 ore). Autonomie respiratorie 24 ore; iublouri de observare 6. Denumită și „farfuria scufundătoare” (franceză).

**DENSITATE OPTICĂ PE UNITATEA DE DISTANȚĂ** ( $\sigma$ )

Coeficient dat de formula  $\sigma = - \ln T$ , în care:  $\ln$  este logaritmul natural,  $T$  – coeficientul de transmisie atmosferică pe unitate de distanță. Se folosește în tehnica farurilor.

**D'ENTRECASTEUX, Joseph Antoine de Bruni** (1739–1793) Navigator francez. În 1792–1793 a condus o expediție trimisă în căutarea urmelor expediției dispărute a lui La Pérouse. În timpul expediției a descoperit Ins. Kermandec (N Noii Zeelande) și a executat ridicări topografice ale Țărmurilor Tasmaniei, N. Caleloniei și ale Țărmurilor de N și S ale N. Guinee. A decedat în timpul călătoriei. Descrierea călătoriei și hărțile zonelor explorate au fost întocmite de participanții la expediție C. Fremenville, P. Russel ș.a.

**DENUȚĂȚIE** Acțiunea de eroziune, transportare și depunere pe care o exercită apele curgătoare asupra reliefului Pământului. Toate apele curgătoare de pe glob transportă anual în mări și oceane aproximativ 2,7 milioane tone de aluviuni și suspensii.

**DEPĂRTARE** Trecerea de la navigația costieră la traversadă. Punctul de D. este ultimul punct care se face cu ajutorul obiectelor de pe coastă (*a nu se confunda cu punctul de plecare*). „A lua D.”  $\diamond$  A face ultimul punct în vederea uscatului.

**DEPĂȘI** A întrece o navă, ajungând-o din urmă.

**DEPLĂSAMENT** Greutatea unei nave sau greutatea volumului de apă dezlocuit de carena acesteia. Se exprimă în tone metrice (1 000 kg) sau în tone engleze (1 016,047 kg). La navele de comerț distingem D. navei goale și D. navei încărcate la una din liniile de

încărcare. Diferența dintre D. navei goale și cel al navei încărcate este tonajul deadweight. La navele militare, D. dat în anuare și în literatura de specialitate este **D. standard** sau Washington, calculat după clauzele tratatului de la Washington (1922), adică D. navei cu echipaj, combustibil, muniție etc., dar fără apă de rezervă pentru căldări. **D. maxim** sau **D. în asietă de război** D. navei cu toate aprovizionările și rezervele necesare. **D. normal** D. standard plus jumătate din greutatea suplimentară ambarcată la D. maxim. **D. dublu** D. submarinelor la suprafața apei și în imersiune. D. unui submarin în imersiune este D. în suprafață plus greutatea apei din balasturi și tancuri. Uneori pentru navele de război se folosește eronat termenul de tonaj în loc de D. **D. greu MC** D. unei nave încărcate la linia de încărcare de vară. **D. ușor MC** D. unei nave goale (fără marfă, provizii, combustibil, apă, bagajele echipajului etc.).

**DEPLASAMENT-TONAJ** Denumire exclusivă pentru navele militare. Noțiunea de tonaj registru brut sau net neexistând pentru aceste nave, diferitele categorii de taxe (portuare, de canal etc.) se percep în funcție de deplasamentul navei.

**DEPLASAMENT VOLUMETRIC** Volumul apei dezlocuite de opera vie a unei nave; *sin.* volumul carenei.

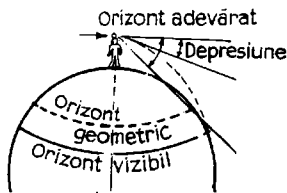
**DEPLASARE EST-VEST** Distanța parcursă între două meridiane pe un paralel oarecare. Se calculează cu ajutorul formulei:  $e = \Delta\lambda \cos \varphi$  med. în care  $\Delta\lambda$  este diferența de longitudine, iar  $\varphi$  med. – latitudinea medie.

**DEPLASARE LATERALĂ** v. curbă de girație; *sin.* transfer.

**DEPLASAREA CARICULUI MC** Deplasarea mărfii prost arimate care se aglomerează într-un bord; ca urmare, nava se canarisește și în cele mai multe cazuri ambarcă apă și se scufundă. Mărfurile cele mai periculoase din acest punct de vedere sunt mărfurile în vrac (cereale, minereuri etc.).

**DEPOZIT DE ECHIPAJE** *mil., inv.* Cazarmă la uscat în care marinarii erau cazați între două ambarcări. Pe lângă cazarmă există depozite de echipament, cazarmament, materiale sanitare etc.

**DEPRESIUNE 1.** Groapă de dimensiuni mari pe fundul oceanului, cu adâncimea de până la 5 000 m. **2.** Zonă de joasă presiune atmosferică, în care vânturile circulă – din cauza efectului Coriolis – în sens contrar acelor ceasornicului în emisfera nordică și în sensul acelor ceasornicului în emisfera sudică; v. și ciclon. **3.** De-nivelare (coborâre) a suprafeței apei urmând crestei valului pupa. Dacă D. ce urmează crestei primului val transversal coincide cu pupa navei, la viteza critică se produce o apupare de viteză cu atât mai pronunțată, cu cât adâncimea este mai mică.



Depresiunea orizontului

**DEPRESIUNEA ORIZONTULUI** Ridicare aparentă a orizontului datorită refracției terestre. **D. O. adevărată**

Unghiul dintre orizontul adevărat și tangenta la glob dusă din ochiul observatorului. **D. O. aparentă** Unghiul dintre orizontul adevărat și tangenta la raza vizuală curbată de refracție dusă din ochiul observatorului D.O.A. este dată în tablele nautice.

**DERAPA (despre ancoră)** *sin.* a ara.

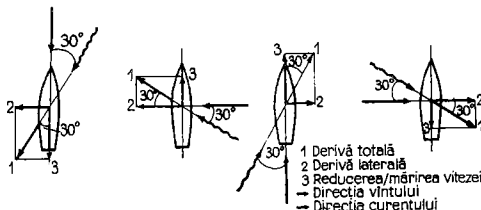
**DERATIZARE** Operațiune prin care se creează o atmosferă toxică (de regulă, cu acid cianhidric) pentru organismele vii din compartimentele în prealabil etanșate ale navei, pentru a distruge șoarecii, carcalabii etc.

**DERELICT** Epava unei nave abandonate, dar nescufundate. D. sunt semnalate prin radio și în hărțile-pilot, constituind un pericol pentru navigație. Când este posibil, ele sunt scufundate, folosind tunul sau încărcături de exploziv.

**DERIVĂ** A fi dus de vânt sau de curent. Orice navă derivează mai mult sau mai puțin sub acțiunea vântului și a curentului.

**DERIVAȚIE** Unghiul dintre axul navei și curba de girație.

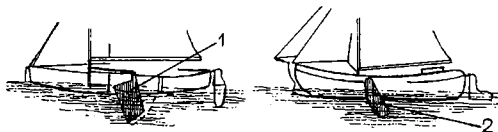
**DERIVĂ 1.** Unghiul dintre drumul adevărat și drumul de deasupra fundului. **D. de vânt** D. care se datorește vântului și mării ce lovesc bordul din vânt al navei; poate fi combătută de timonier prin guvernarea cu cârma în



Derivă

vânt. **D. de curent** D. ce se produce ca urmare a acțiunii curenților marini. D. produsă de curentul datorat vântului este deviată spre dreapta/stânga față de observator în emisfera nordică/sudică (efectul Coriolis) cu cca 30°, iar viteza reprezintă cca 2% din viteza vântului. Din acest motiv sensul D. este variabil. D. se consideră pozitivă când nava derivează spre tribord și negativă invers. **D. totală** Suma D. de vânt și a celei de curent. **2.** Distanța dintre punctul adevărat și punctul estimat. **3.** Lungime suplimentară de lanț folosită la manevra de ațurcare. **4.** Curent marin foarte slab, neînregistrat de curentometre, dar perceptibil ca urmare a D. navei în sensul (2) „În D.” Poziția unei nave oprite și duse de vânt sau de curent. „A fi în D.” *arg.* A rățăci fără nici un rost; a fi deprimat.

**DERIVOR 1.** Placă din tablă sau lemn, introdusă într-o casetă etanșă și fixată de chila ambarcațiunilor cu vele pentru a micșora deriva. **2. ist.** Panouri din lemn în



Derivor:

1 – derivor central; 2 – derivor lateral.

ambele borduri ale navelor cu vele care, lăsate la apă într-un bord, serveau la reducerea derivei. **3. mil.** Panou

(prismă) din lemn, filat la apă pentru a da deschidere unei drăgi de mine; v. *fig. dragă*.

**DEROBARE** *mil.* Desprindere de inamic.

**DEROCARE** Distrugerea fundurilor stâncoase cu ajutorul deroșezei sau al explozivului.

**DEROȘEZĂ** Navă, de regulă nepropulsată, folosită la spargerea fundurilor din piatră compactă cu ajutorul unui ciocan ascuțit care este lăsat să cadă de la înălțime mare.

**DERVENT, cetatea** ~ *ist.* Ruinele cetății cu același nume (fost Păcuil lui Soare), la km 356 pe malul drept românesc al Dunării. Construită în sec. IX de bizantini, cetatea era și port la Dunăre. În apropiere se află „Grotă Sf. Andrei” (anul 36 d.Hr.).

**DESALINIZATOR** Instalație de tratare a apei prin procedee chimice pentru a reduce concentrația de săruri astfel ca să poată fi folosită în scopuri tehnice, menajere și de preparare a apei potabile. Pentru aceasta se folosesc echipamente speciale în care apa este dezinfectată și mineralizată.

**DESANT 1.** Forțe special pregătite în vederea debarcării (desantării) pe teritoriul inamic și desfășurării acțiunilor de luptă. În funcție de caracterul și amploarea misiunilor ce urmează a fi executate, componența forțelor și adâncimea dispozitivului debarcării (desantării), D. poate fi strategic, operativ tactic sau cu destinație specială (de cercetare, diversiune, demonstrativ). În funcție de procedeu și mijloacele de debarcare, D. poate fi: maritim, aerian, de tancuri, de nave și combinat. **2. D. maritim.** Grupare de forțe destinată a efectua o debarcare pe litoralul inamic și a duce acțiuni de luptă, stabilite în raport cu situația și cu tăria grupării, în raionul de desantare sau pe direcții de pătrundere către interior. Valoarea forțelor D. M. variază în funcție de misiune. Cuprinde forțe terestre (trupe de toate armele destinate a duce lupta pe litoralul inamic), forțe navale (nave de transport pentru ambarcarea și transportul forțelor terestre și nave de luptă pentru acoperirea pe mare a convoiului și pentru pregătirea de foc și sprijinul desantării) și forțe aeriene (pentru acoperirea aeriană a desantului pe mare și în raionul de desantare și pentru sprijinul acțiunilor de luptă pe litoral).

**DESARBORĂ 1.** A demonta arborada unei nave pentru a o repara sau a o înlocui. **2. mil., ist.** A doborî (desarboră) cu o salvă de artilerie arborada unei nave inamice. **3.** A scoate de la post arborii unei ambarcațiuni și a-i așeza pe bancuri – arborele mare cu mălul spre prova, iar arborele trinchet cu mălul spre pupa.

**DESCĂRCARE 1.** Scoaterea caricului din hambare sau din tancuri și depunerea sa pe cheu sau în rezervoare (caric lichid). **2.** Orice deversare în mare de substanțe dăunătoare prin aruncare, scurgere, revărsare, pompare sau vidanjare (*termen folosit în Regulile pentru prevenirea poluării marine*).

**DESCHIDE 1.** A îndepărta de cheu una din extremitățile navei. Se spune, după caz, a deschide prova sau pupa. **2.** A brața o vergă astfel încât să primească mai mult vânt. **3. (despre călcâi, stopă)** A fixa în poziția în care lanțul se poate fila. **4. (despre reperatele care formează un aliniament)** A se îndepărta unul de altul atunci când

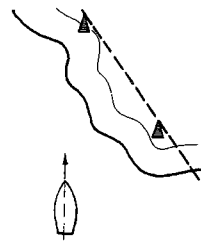
nava iese de pe aliniament. **5.** A îndepărta marginile harmuzului pentru a introduce calafatul. **6. fl.** A mări distanța dintre șlepurile remorcate astfel încât să se reducă rezistența la înaintare.

**DESCHIDERE 1.** Unghiul dintre două manevre fixe (de ex. deschiderea sarturilor). **2.** Distanța dintre vârful ghearelor ancorei. **3. mil.** Unghiul dintre două brațe de dragă. **4. (despre coaste)** Distanța măsurată pe verticală între marginea superioară a dublului fund sau a varangei și marginea inferioară a punții. **5. v. abater.**

**DESCHIDERE DE TONAJ MC** În trecut, deschidere neetanșă în puntea de adăpost a unei nave shelterdeck, care îi permitea o reducere de tonaj registru pentru spațiul cuprins între puntea principală și puntea de adăpost. În prezent nu se mai practică, deoarece noile reguli de tonaj determină shelterdeck-ul „deschis” sau „închis”, după poziția mărcii de tonaj: dacă se află sub apă, nava este shelterdeck închis (tonajul cuprinde și spațiul de sub puntea de adăpost), iar dacă se află deasupra apei, este shelterdeck deschis (spațiul de sub puntea de adăpost nu este cuprins în tonajul registru).

**DESCHIDERE ÎN PUNTE** Orice deschidere în punțile navei, care asigură accesul oamenilor și al încărcăturii în interior sau permite pătrunderea luminii. Poartă denumiri diferite în funcție de formă și scop: gură de magazie, gură de rujare, tambuchi, spirai, luminator etc.

**DESCHIS 1. (despre un aliniament)** Cu reperatele formând un unghi între ele. Aliniamentul poate fi D. la tribord sau la babord, după cum reperul inferior (cel mai apropiat de navă) se află la tribord sau la babord. **2. fl.** Aflat la distanță mare, de ex., convoi D., adică convoi ale cărui șleपुरi se află la distanță mare. **3. (la navele militare).** Ușor în afara unui aliniament de nave, ca în expresia linie de șiur deschisă.

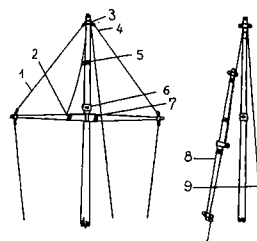


Aliniament deschis

**DESCINGE** A desface sapană cu care este încins un butoi.

**DESCOPERI (despre un banc, o stâncă)** A rămâne deasupra apei în mările cu maree. Se spune că bancul/stâncă descoperă (nu „se descoperă”); *sin.* a se usca.

**DESCRUCIȘA 1.** A scoate o vergă de velă pătrată din



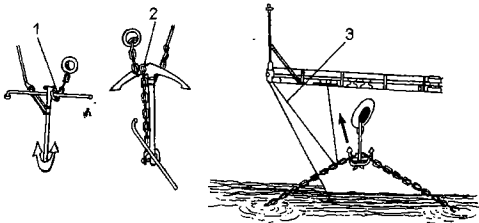
Descruciașă a unei vergi:

1 - balansină; 2 - legătură; 3 - cerc de sugrumătură; 4 - rai; 5 - legătură; 6 - cerc de trojă; 7 - brăjară de trojă; 8 - vergă descruciașă; 9 - funga.

poziția sa normală în cruce pe catarg și a o coborî pe punte cu ajutorul unei manevre curente, denumită

fungă. **2.** A cobori o vergă de velă pătrată de la postul său de mare la postul de port, adică a fila funga până ce verga este ținută în balansine; v. *fig.* vergă ◊ „descruciași zburătorii și rândunicile!” Comandă prevestitoare pentru a D. zburătorii și rândunicile. **3.** A aduce tangonul din poziția perpendiculară pe bordaj, de-a lungul navei, prinzând capătul într-o brătară. Tangonul se descrucează înainte de a vira ancora, poziția descruceată fiind cea normală în mare, și se încrucează în momentul fundarisirii ancorei.

**DESCURCAREA ANCORELOR 1.** Manevră de descolăcire a lanțului de pe ancoră. Dacă ancora este subbrațată, se boțează fusul sub diamant, iar dacă este

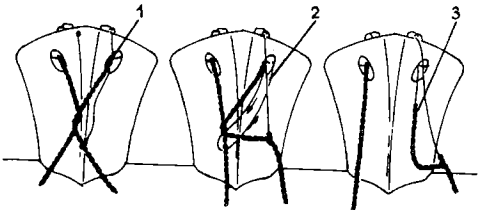


Descurcarea ancorelor:

1 – ancoră subtraversată; 2 – ancoră subbrațată; 3 – parâmă de boțare a lanțului.

subtraversată, se descurcă filând lanțul. **2.** Desprinderea unei ancore angajate într-un lanț, cablu submarin etc. Mai întâi ancora se virează la maximum posibil, apoi se boțează lanțul sau cablul în care s-a angajat și în final ancora se filează.

**DESCURCAREA LANȚURILOR** Separarea lanțurilor unei nave ancorate cu două ancore, fără cheie de afurare, când acestea s-au încolăcit din cauza girației navei. O girație de 180° reprezintă o cruce, o girație de 360°, o voltă, iar mai multe girații, o voltă rotundă. Pentru descurgere la o cruce este suficient a vira numai lanțul de dedesubt. O voltă sau o voltă rotundă se poate



Descurcarea lanțurilor:

1 – lanț boțat; 2 – parâmă de descurgere; 3 – lanț descurcat.

descurca girând cu nava în sens invers celui de formare a acestora. Dacă nu este posibil, lanțul care întinde se virează până când volta iese afară din apă, după care amândouă lanțurile se leagă la o voltă pentru ca aceasta să nu cadă din nou în apă. Se boțează lanțul de sub vânt cu boțul de descurgat lanțurile și cu o parâmă de siguranță, se desface cheia de afurare pe punte, iar la capătul lanțului se leagă o parâmă de trecere, introdusă în prealabil pe sub lanțul din vânt, după care se virează,

aducând lanțul descurgat înapoi în navă și pe punte, unde se prinde din nou la cheia de afurare.

**DESECHERARE** Operațiunea de desfacere, în unghi obtuz, a flânșei cornierelor, formând coastele deviate la prova și pupa.

**DESFACE TENZILE** A strânge și a înfășura tenzile și tendaleții, dacă există; v. și a face tenzile.

**DEFĂȘURA 1.** (*despre parâmă*) A scoate parâma din colacul în care a venit de la fabrică în vederea întrebuițării. Un colac mic de parâmă vegetală se D. prin rostogolire pe punte, începând cu capătul interior; când este mai mare, colacul se suspendă cu un cârlig cu țâșnă (vârtej). Un colac mic de sârmă se D. prin rostogolire pe punte, iar un colac mai mare, pe o masă rotativă sau o cruce; un tambur de sârmă se D. prin rotirea sa pe un ax orizontal sau vertical. Dacă o parâmă urmează a fi făcută colac pe punte, tamburul se așază cu un capăt în sus, fiecare voltă fiind trecută cu mâna peste acesta. Sârmele se înfășoară în sens invers acelor unui ceasornic. **2.** (*despre un pavilion*) A desface un pavilion înfășurat, când se face salutul cu tunul pentru o țară sau o navă străină sau un amiral străin ori pentru a răspunde la un astfel de salut. Pavilionul trebuie D. exact în momentul în care pleacă prima lovitură de salut. Dacă se D. înainte sau după aceasta, politețea navală obligă la o vizită pentru a cere scuze. **3.** A desface sacheții și baerele de înfășurare a unei vele înfășurate. Această operațiune se efectuează fie în scopul întinderii velelor, ca exercițiu, fie pentru uscarea lor. În primul caz velele se D. pe strângători, când sunt ținute de strângătorii filaiți în bandă, în timp ce la desfășurarea în banieră velele sunt ținute de strângătorii cu excepția contrașcotelor. ◊

„Desfășurați!” Comanda pentru a D. o velă la care gabierii desfac sacheții de înfășurare și lasă pânza acesteia să cadă. Idem, pentru a D. o tendă. **4.** (*despre flotă*) mil. A trece de la formația de marș la formația de luptă.

**DESFĂȘURATA BORDAJULUI/PUNȚII** Plan reprezentând formele reale ale tablelor bordajului/punții.

„**DESPINA DOAMNA**” (fost „Pecs”–Austro-Ungaria) *ist.* Remorcher fluvial de 110 CP cumpărat în 1874 de Regia Monopolurilor Statului (RMS) împreună cu 4 șleperi de la soc. austriacă „DDSG” Cele 5 nave au constituit embrionul flotei NFR care s-a dezvoltat în anii următori. Cu aceste nave au fost organizate inițial transporturile de sare contractate cu guvernul Serbiei în acel an. Caracteristici: depl. 260 t; dim. 54,4 x 7,81 x 1 m.

**DESPLETI** A roti o parâmă în sens invers răsucirii pentru a-i separa șuvițele/vițele; *sin.* desrăsuci.

**DETAȘAMENT** mil. Grupare temporară compusă dintr-un număr variabil de nave de același tip sau de tipuri diferite și aflată sub o comandă unică în vederea îndeplinirii unei anumite misiuni. **D. de desant** Grupare de transport și de debarcare, destinată a ambarca, a transporta și a debarca la locul de desantare trupe și tehnică de luptă și forțele navale și aeriene care asigură apărarea nemijlocită a acestora în timpul traversadei și sprijinului luptei pentru debarcare. Poate fi maritim sau fluvial. **D. de minare** D. compus din nave de luptă și nave de transport amenajate, cu care se transportă și se



lansează minele și din nave auxiliare, care execută asigurarea hidrografică, de salvare-avariei etc. **D. de nave hidrografice** Grupare de nave special amenajate pentru executarea lucrărilor hidrografice, hidrometeorologice și de asigurare a navigației, întrunite temporar sau permanent sub o comandă unică. **D. naval de sprijin cu foc** Grupare de nave dotate cu artilerie (rachete) și destinată asigurării sprijinului cu foc al trupelor terestre pe timpul debarcării desantului maritim sau al ducerii acțiunilor de luptă pe litoralul apărat de inamic. **D. de salvare-avariei** D. de nave și echipe sanitare, constituit în scopul salvării echipajelor de pe navele în pericol de scufundare, avioanelor doborâte etc. **D. de siguranță** D. de nave de luptă constituit în scopul apărării antiaeriene nemijlocite, antisubmarine, contra minelor și contra vedetelor, a convoaielor, detașamentelor de minare, de desant etc. Se compune din nave antisubmarine, dragoare, escorteare și aviație maritimă antisubmarină.

**DETECTOR DE CEAȚĂ MN** Dispozitiv bazat pe principiul celulei fotoelectrice cuplate cu un sistem de semnalizare, care detectează formarea ceței și declanșează sau oprește automat semnalele acustice de ceață.

**DETECTOR DE FUM** Dispozitiv de detectare a fumului într-o încăpere, utilizat pentru prevenirea incendiilor.

**DETECTOR DE INCENDIU** Aparat ce funcționează pe principiul înregistrării variațiilor de temperatură, detectării fumului, flăcării sau ionizării aerului etc. Numărul, tipul și normele de instalare a D.d.I. sunt prescrise de Societatea de clasificare care supraveghează construcția navei.

**DETERMINAREA PUNCTULUI NAVEI** *nav.* Calcularea de către personalul de conducere al navei a coordonatelor geografice ale locului în care se află nava (în marș sau staționare), pe baza observațiilor efectuate cu instrumente și aparate de navigație, folosind metode și procedee specifice. Se obține astfel „punctul navei” care se trece pe harta de navigație a zonei respective. *sin.* a face punctul navei.

**DETROIT** Oraș în N SUA (Michigan), port la l. Erie, cca 4 mil. loc. (cu suburbiile). Se află în centrul sistemului Marilor Lacuri și al nodului de CF la frontiera cu Canada. Volumul traficului anual de mărfuri este de 24 mil. t, ocupând locul al 3-lea dintre porturile SUA de la Marile Lacuri. Important centru al ind. automobilelor (concernele „Ford”, „Chrysler”, „General Motors”), centru al ind. militare (tancuri, avioane, autotururi). Aeroport.

**DEVERGĂ 1.** A desprinde o velă de pe vergă sau de pe ghiu (pic), desfăcând împuntăturile baerelor și sacheții de învergare, *(sau de pe un strai, desprinzând canistrele.* **2.** *despre vânt)* A smulge o velă de pe vergă sau de pe strai. **3.** A descrușița și a coborî pe punte vergile unei nave, la dezarmarea acesteia.

**DEVIAȚIA COMPASULUI MAGNETIC** Unghiul dintre direcția Nordului magnetic și direcția Nordului compas sau dintre meridianul magnetic și meridianul compas. Se notează cu  $\delta$ ; deviația poate fi estică (pozitivă), când meridianul compas se află la Est de meridianul magnetic, și Vestică (negativă), în caz contrar. D.C.M.

este produsă de magnetismul navei, fiind dată de formula exactă (formula lui Smith)  $\sin \delta = \mathfrak{K} \cos \delta + \mathfrak{U} \sin \zeta + \cos \zeta + \mathfrak{D} \sin (2\zeta + \delta) + \times \cos (2\zeta + \delta)$ , în care literele gotice reprezintă forțele care produc deviația, sau de formula practică:  $\delta = A + B \sin \zeta + C \cos \times + D \sin 2\zeta + E \cos 2\zeta$ , în care  $\delta$  este deviația compasului magnetic,  $A, B, C, D, E$  – coeficienți aproximativi ai deviației care pot fi deduși din valoarea deviațiilor în drumurile cardinale și intercardinale;  $\zeta$  – drumul compas al navei.  $A$  este deviația constantă, suma celor doi termeni următori, deviația semicirculară, iar suma ultimilor doi termeni, deviația cadrantală. Există și deviație sextantală, precum și deviație octantală care se calculează în fabricile de compasuri, fiind necesar ca suma lor să fie mai mică de  $1^\circ$ . D.C.M. se determină comparând relevmentul magnetic și relevmentul compas al aceluiași obiect; *v. fig. drum.*

**DEVIAȚIA GIROCOMPASULUI** Eroare a compasului giroscopic datorită vitezei navei, latitudinii și capului. În trecut D.C. era corectată cu ajutorul unor table; în prezent, girocompasul este prevăzut cu dispozitive care corectează automat deviația.

**DEVIAȚIA RADIOGONIOMETRULUI** Eroarea relevmentului prova radiogoniometric datorită influenței navei. D.R. este dată de o formulă asemănătoare cu aceea a deviației compasului.

**DEVIAȚIE DE BANDĂ** Deviație a compasului magnetic ce apare în momentul în care nava dă bandă sau este canarisită.

**DEVIRĂ** A roti cabestanul în sens invers virării pentru a slăbi puțin tensiunea lanțului.

**DEVIZ DE GREUTĂȚI** Totalul greutăților de la bordul unei nave; *sin.* bilanț de greutate.

**DEWARUȚI** Navă-școală, velier de tip barchentină cu trei arbori construită în anul 1953 în Șantierul H. C. STULCKEN & SOHN din Hamburg-Germania. Nava a fost achiziționată de Indonezia și transformată în navă-școală. Caracteristici: depl. 1500 t; L 50 m; l 9,50 m; P 4,20 m; echipaj 110 marinari și studenți.

**DEZARBORĂ** (*în special la veliere*) A demonta arborada sau a pierde o parte din arboradă în urma unei furtuni sau unui accident maritim.

**DEZARIMA 1.** MC A scoate marfa din locul de stivuire și a o aduce sub gura de magazie (la descărcare). **2.** *v. deplasarea caricului.*

**DEZARMA 1.** A scoate din barcă armamentul. Barca se leagă apoi de targon sau se ridică la bord. **2.** A debarca echipajul unei nave, proviziile, combustibilul, obiectele de inventar etc. **3. mil.** A demonta și a înlătura armamentul unei nave ce urmează a fi reparată sau pusă în stare de conservare. **4.** A da liber oamenilor care armează un tun, cabestan etc., punând mecanismele auxiliare în poziție de repaus (tunurile „în ax”).

**DEZARMAȚI BARCA / BATERIA / CABESTANUL ...!** Comandă pentru a dezarma barca, bateria, cabestanul etc.

**DEZEȘUA** *sin.* A scoate de pe uscat.

**DEZINCRUSTANT** Substanță care se introduce în căldările marine pentru a împiedica depunerea crustei (pietrei) pe pereți sau țevi sau pentru îndepărtarea crustei formate. Se folosește o soluție a hidrataților de sodiu, potasiu, bariu, săruri ale acestora, tananți ș.a.

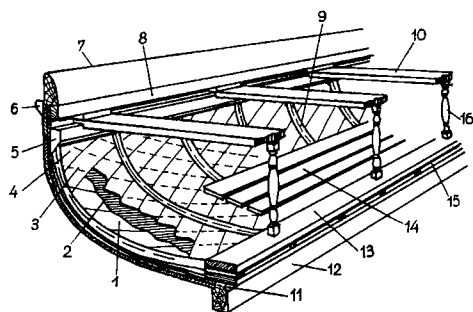
**DHOW** v. DAU.

**DIACONESCU, Vasile-Marcel** (1922–2005 n. Sf. Gheorghe, Covasna) Viceamiral inginer. Absolvent al Școlii Navale, șef de promoție (1942). Ca elev plutonier participă în vara 1941 pe VT „Viscolul” la acțiuni de luptă în largul coastei românești. În perioada 1942–1944 este încadrat în escadrila de vedete torpiloare cu detașări pe Ds. „Regina Maria” și „Mărăști” și participă la acțiuni în zona Odessa și Sevastopol și la misiuni în cadrul „Operației 60 000” de evacuare a trupelor germano-române din Crimeea. În 1944–1950 este încadrat în Institutul Tehnic Naval Militar, urmează cursurile Facultății de electromecanică. Din 1949 este încadrat ca inginer în Direcția Construcții Navale București ca proiectant șef de secție. Cpt. R-I în 1961. Au urmat și alte funcții importante, culminând cu cea de șef al centrului pentru tehnica de calcul și automatizarea conducerii trupelor. A deșus diferite activități didactice în calitate de profesor la Școala Militară de ofițeri tehnici Transmișuni și membru în Consiliul profesoral al Academiei Militare Generale. În rezervă din 1983 când a fost ales membru în Biroul Executiv al Asociației Veteranilor de Război, iar în 1990 vicepreședinte al Ligii Navale Române.

**DIAFON** Aparat pentru producerea de semnale acustice de ceață cu ajutorul aerului comprimat. Sunetul se termină printr-o scădere bruscă, denumită mormăit.

**DIAFRAGMĂ DE RULIU/TANGAJ** v. carenă interioară.

**DIAGONAL, sistem** ~ Sistem de construcție a bărcilor cu bordaj dublu, la care filele bordajului interior și ale celui exterior formează un unghi.

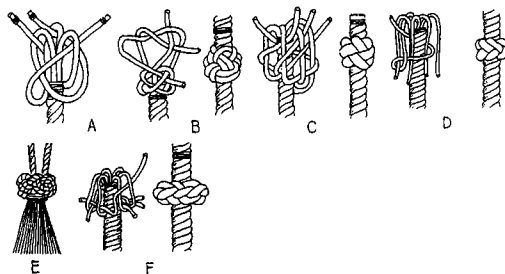


Sistemul diagonal:

1 – bordaj (piele) exterior; 2 – pânză de bumbac lipită cu clei; 3 – cravelă; 4 – bordaj (piele) interior; 5 – stringher; 6 – brâu; 7 – fargă; 8 – copastie; 9 – crevace; 10 – banc; 11 – batură; 12 – chilă; 13 – carlingă; 14 – panou; 15 – pălăria chilei; 16 – pontil.

**DIAGRAMA DEVIAȚIILOR** Curbă însumând deviațiile compasului magnetic. Se întocmește, de regulă, în coordonate carteziane (rectangulare), reprezentând pe abscisă drumul magnetic, iar pe ordonată deviațiile. Uneori se întocmește și în coordonate polare sau oblice; v. și Napier, diagramă.

**DIAMANT 1.** Extremitatea inferioară a fusului ancorei tip amiralitate, de unde se ramifică brațele; v. fig. ancoră. **2.** Nod la capătul unei parâme (menționat pentru prima dată în anul 1769). În cazul în care se mai efectuează o serie de treceri ale suvițelor se obține un D. dublu. Pot exista, de asemenea, următoarele variante: D. cubic, D. semirotund, D. la două capete. **D.**



Diamante:

A – simplu; B – dublu; C – cubic; D – semirotund; E – la două capete; F – cu coroană.

**cu coroană** Nod constituit dintr-un D. dublu urmat de o coroană simplă (a nu se confunda cu nodul de turban).

**3.** Guseu de formă rombică, utilizat la consolidarea a două structuri.

**DIAMETRU APARENT** Unghiul sub care se vede un astru – ca Soarele, Luna sau o planetă, adică un astru care nu poate fi considerat o sursă punctiformă, cum ar fi stelele.

**DIAMETRU DAT/DE BAZĂ** Diametru servind la eșantionarea unui catarg din lemn.

**DIAMETRU DE EVOLUȚIE** sin. diametru tactic.

**DIAMETRU DE GIRAȚIE** sin. diametru final.

**DIAMETRU FINAL** v. curbă de girație.

**DIAMETRU TACTIC** v. curbă de girație.

**„DIANA” 1.** Sloop (cca 300 t) pe care navigatorul rus V. M. Golovnin a condus o expediție în Oc. Pacific (1807–1813). În 1811, de pe „D” s-au executat ridicări topografice în Ins. Kurile. Numele navei a fost dat unei Str. din Arh. Kurilelor **2.** Primul vapor englez care, sub comanda navigatorului Joseph Wiggins, a făcut curse comerciale în M. Kara și care în 1874 a pătruns în gurile fl. Enisei unde a descoperit două insule, a explorat țărmurile estuarului Fl. Obi și a înaintat spre NE până în punctul 76° lat. N și 86° long. E.

**DIAZ, Bartolomeu** (cca 1450–1500) Navigator portughez. În căutarea drumului maritim spre India (1487–1488), a fost primul care a înconjurat Africa pe la S și a descoperit Capul Bunei Speranțe. În baza datelor oferite de D., Vasco da Gama și-a trasat itinerarul în expediția sa spre țărmurile Indiei. De altfel, D. a participat la pregătirea expediției lui Vasco da Gama. În 1500, aflat la comanda uneia din navele flotei lui Cabral, și-a pierdut viața în timpul unei furtuni la Capul Bunei Speranțe.

**DIEGO-GARCIA** Atol făcând parte din Arh. Chagos (posesiune britanică) situat în partea centrală a Oc. Indian. Supr. 25 km<sup>2</sup>. Atolul are o lagună interioară cu o supr. de 210 km<sup>2</sup> în care se intră printr-un șenal navigabil lat de 229 m și lung de 5600 m. Lungimea

frontului de cheuri 1 km, la care pot acosta toate clasele de nave militare. BMM a SUA. Aeroport militar.

**DIEGO-SUAREZ** (Antiranana) Oraș-port în N Ins. Madagascar, situat într-o baie naturală cu condiții favorabile de adăpostire a navelor. Stație de buncheraj; șantiere navale. BMM a flotei franceze.

**DIEPPE** Oraș-port în N Franței situat pe țărmul Str. La Manche. 50 mii loc. Nod de cale ferată. Ind. de prelucrare a petrolului, pescuit. Șantier naval. *ist.* În al doilea RM la D., ocupat de trupele hitleriste, a avut loc la 19 aug. 1942 o incursiune a forțelor militare aliate (Anglia, Canada, SUA) cu scopul de a distruge obiectivele militare germane (bateriile de coastă, instalațiile portuare, aeroportul, stațiile radar etc.) și a masca pregătirea operației de debarcare în Africa de N. Au participat 6000 militari, 55 tancuri, 237 nave militare și civile, 780 avioane. Surprinderea a fost ratată din cauza navelor de supraveghere germane și aliații au suferit pierderi mari (4350 oameni, 1 Ds., 33 nave de debarcare, 106 avioane și 33 tancuri).

**DIERĂ** Navă antică cu două rânduri de rame. *sin.* biremă.

**DIERNA** (Tsierna) *ist.* Denumirea dacică a localității romane care se afla la vărsarea Râului Cerna lângă orașul Orșova.

**DIFERENȚĂ DE COORDONATE** Rezultatul ce se obține în urma scăderii algebrice a coordonatelor punctului de plecare din coordonatele punctului de sosire. Este formată din două elemente: diferență de latitudine și diferență de longitudine. ( $\Delta\varphi = \varphi_2 - \varphi_1$ ;  $\Delta\lambda = \lambda_2 - \lambda_1$ ).

**DIFERENȚĂ DE ÎNĂLȚIMI** Diferența algebrică ( $\Delta h$ ) dintre înălțimea adevărată a unui astru măsurată cu sextantul și înălțimea estimată calculată cu ajutorul coordonatelor punctului estimat al navei.

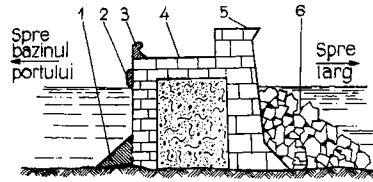
**DIFERENȚĂ DE NIVEL 1.** Diferența dintre altitudinile a două puncte de pe suprafața Pământului sau diferența dintre razele de curbură corespunzătoare punctelor respective. **2.** Valoarea cu care crește sau descrește nivelul apelor unui râu în același punct. Reprezintă valoarea măsurată pe verticală între două niveluri succesive ale punctului respectiv. **3.** Distanța măsurată pe verticală și, în același timp, între două puncte diferite pe cursul unui râu. Depinde de panta de scurgere a râului în sectorul limitat de cele două puncte.

**DIFERENȚE MAREGRAFICE** Valori de timp și înălțime care se adună sau se scad din elementele de maree ale unui port de referință spre a se obține aceleași elemente pentru un port secundar. Aceste diferențe se găsesc în tabelele de maree.

**DIG 1.** Construcție de protecție a unui port împotriva valurilor. Pe partea dinspre port poate fi amenajat drept cheu cu bolarzi, trancheți etc. Spre larg este protejat împotriva valurilor cu bucăți neregulate de piatră sau tetrapozi (stabilopozi) constituind anrocamente. **2.** Construcție de piatră, de pământ sau de beton pentru protejarea (îndiguirea) malurilor unui curs de apă și izolarea anumitor porțiuni de teren.

**DIG DE LARG** Construcție hidrotehnică la intrarea într-un port, având rolul să mărească acvatoriul acestuia să limiteze canalul de acces într-un port sau la gura de

vărsare a unui râu și să atenueze acțiunea distructivă a valurilor, curenților și ghețurilor.



Dig cu cheu:

1 - bermă; 2 - trancheț; 3 - baba; 4 - cheu; 5 - parapet; 6 - anrocamente.

**DIG PLUTITOR** Construcție plutitoare realizată din oțel și beton menită să protejeze porturile și falezele de energia distructivă a valurilor mării. Este format din chesoane având 100 m lungime, 18 m lățime și 10 m înălțime. D.P. sunt ancorate în larg, paralel cu configurația coastei. În interiorul chesoanelor se găsesc tuneluri și instalații speciale menite să absoarbă energia valurilor și s-o transforme în energie electrică.

**DIGORAMĂ** Grafic cu ajutorul căruia se pot determina forțele directe și deviațiile compasului magnetic în toate capurile, cunoscând deviațiile acestuia pentru două capuri ale navei.

**DIKSON 1.** Ins. situată în partea de NE a G. Enisei din M. Kara la 1,5 km de țărmul continentului asiatic. Aparține Federației Ruse. Supr. 25 km<sup>2</sup>, alt. 50 m, formată din roci de diabaz. Pe insulă se află o stațiune polară instalată din 1916. Numele ins. a fost dat în 1894 de o expediție finanțată de întreprinzătorul suedez Oskar Dikson. **2.** Port tip orășel așezat pe țărmul G. Enisei. Cca 2 mii loc. Unul din cele mai importante porturi pe traseul Marelui drum maritim de NE. *ist.* În al doilea RM, pentru a întrerupe comunicațiile maritime în zonă, în aug. 1942 portul a fost bombardat cu artileria de pe CrG german „Admiral Scheer”, iar în sept. 1943 Sm. germane au lansat 48 mine magnetice la intrarea în port. Acțiunile au eșuat în urma riposteii artileriei de coastă și de pe navele sovietice dislocate în zonă și executării dragajului magnetic. Deși au fost provocate unele distrugerii la instalațiile portuare, comunicația pe drumul maritim nu a fost întreruptă.

**DIMENSIUNI (despre hartă)** Lungimea și lățimea cadrului interior al clișeului hărții, înscrise în colțul din dreapta jos, sub forma unui produs de două numere.

**DIMENSIUNI (ale navei)** Totalitatea dimensiunilor liniare ale elementelor constructive, de calcul și de gabarit ale navei: lungime, lățime, pescaj (*v. fig.*). Principalele dimensiuni ale navei caracterizează calitățile sale nautice și posibilitatea navigației prin locuri înguste, prin canale, ecluze, în cazul ridicării pe doc, cală etc. La submarine, înălțimea bordului este distanța pe verticală între punctele de vârf ale corpului exterior la cuplul maestru (fără înălțimea turelei), iar lungimea se consideră distanța între punctele vârf ale corpului rezistent. La navele fără deplasament (hidroglisoare, pe pernă de aer, pe aripi portante)

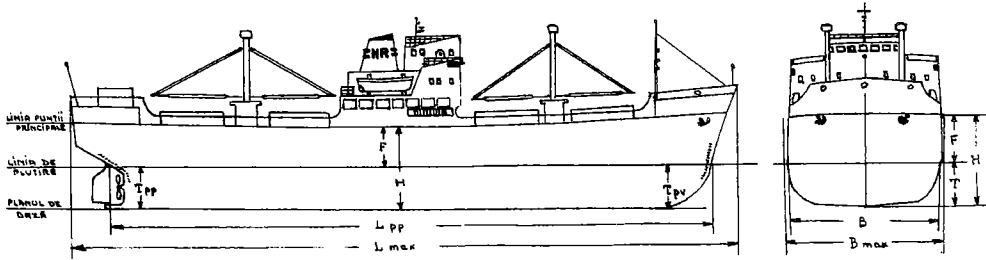
dimensiunile se referă în situația când navigă cu deplasament.

**DIMENSIUNI DE IDENTIFICARE** Dimensiunile principale ale navei, consemnate în actele oficiale.

**DINTE DE TERȚAROLĂ** Proeminență în formă de dinte la capetele unei vergi din lemn pentru luat împuntătura de terțarolă.

**DIPHDA** Steaua nautică β Ceti, mărimea 2,2; în arabă „A doua broască” (în trecut Fomalhaut era considerată „Prima broască”).

**DIPTANC** (*engl.* deep tank) Tanc special de balast folosit îndeosebi la navele mari pentru asigurarea asietei



**Principalele dimensiuni ale navei:**

*L max.* – Lungimea maximă – lungimea măsurată între verticalele extreme ale corpului navei; *L pp* – lungimea la linia de plutire sau lungimea de calcul – lungimea măsurată în planul liniei de plutire deplină încărcare între perpendicularele prova și pupa. *B max.* – lățimea maximă – lățimea măsurată între verticalele la cuplul maestru al navei, la fața exterioră a bordajului; *B* – lățimea la linia de plutire sau lățimea de calcul – lățimea măsurată în planul liniei de plutire deplină încărcare între perpendicularele la fața exterioră a bordajului; *H* – înălțimea de construcție sau înălțimea de calcul – distanța măsurată pe verticală la mijlocul carenei navei, de la planul de bază până la planul punții principale; *F* – înălțimea bordului liber – distanța măsurată pe verticală de la linia de plutire la linia punții principale; *T* – pescajul sau imersiunea de calcul – distanța măsurată pe verticală la mijlocul carenei navei, de la planul de bază până la planul liniei de plutire. Pescajul poate fi: *Tm* – pescajul mediu; *Tpv* – pescajul prova; *Tpp* – pescajul pupa. Pescajul se citește pe scările de pescaj prova și pupa, gradate în decimetri într-un bord și în picioare pe bordul opus. Când se măsoară în decimetri, se notează pe scara pescajului cu cifre arabe, din doi în doi (2, 4, 6 ..... etc.), iar când se măsoară în picioare, se notează pe scara pescajului cu cifre romane în mod normal (I, II, III, IV ..... etc.).

„**DIMITROV**” *ist.* Cargou de 6096 tdw, construit în anul 1920 la Rotterdam (Olanda), unul din cele 4 cargouri cu care partea sovietică a participat la constituirea societății mixte de navigație „Sovromtransport” (1945). Până în 1962 a navigat sub numele „D”, după care a fost rebotezat „Olenia”. A navigat până în 1971, când a fost radiat și dezmembrat. Celelalte 3 nave au fost: „Plehanov” (5200 tdw), „Friedrich Engels” (5500 tdw) și „Berezina” (4849 tdw); ultimei i s-a schimbat numele în „Eforie”.

**DIN AFARĂ 1.** În exteriorul curbei de girație, de ex., „elicea din afară”. **2. fl.** În partea unui ostrov, unei stânci, unui banc etc., opusă malului.

**DINAMICA NAVEI** Capitol din „Teoria navei” care studiază legile mișcării acesteia în stare de plutire: rezistența apei la înaintare, manevrabilitatea, stabilitatea dinamică la balans, teoria amortizării ruliului, teoria propulsoarelor și teoria lansării navelor.

**DINĂUNTRU 1.** În interiorul curbei de girație, de ex., „elicea dinăuntru”. **2. fl.** Între un ostrov, banc, nisip, stâncă etc. și mal.

**DINGHI 1.** Ambarcațiune de mici dimensiuni cu rame și vele, care poate folosi și un motor în afara bordului. **2.** Clasă sportivă de ambarcațiuni cu vele și derivor purtând pe velă semnul distinctiv al clasei P.

**DINHAI** Port și BMM a marinei militare chineze la M. Chinei de Est situat la E de orașul Hangzhou. Supr. acvatorului bazei 11 km<sup>2</sup>, lungimea frontului de cheuri 2 km cu adâncimi până la 7 m asigurând staționarea navelor, inclusiv Ds. Șantier de reparații, depozite.

**DINTE** Opritor la unele tipuri de grui de barcă. Împiedică virarea curentului când barca este ridicată la înălțimea normală.

și stabilității navei. Se amplasează de obicei către centrul navei, în fața sau în spatele compartimentului mașini, pe toată lățimea navei. Lungimea este redusă, iar înălțimea este cuprinsă între puntea dublului fund și puntea inferioară. La extremități D. sunt mărginite de pereți transversali etanși, ranforșați, iar deasupra, de punte etanșă. Sunt folosite și pentru încărcarea de mărfuri. În marea majoritate a porturilor, uzurile (reglementările) conțin prevederi speciale în legătură cu operarea diptancurilor încărcate, acordând sporuri tarifare și scăderea normelor de operativitate.

**DIRECȚIA CURENTULUI nav.** Direcția către care se îndreaptă un curent marin. Se exprimă în grade sau carturi față de direcția N adevărat.

**DIRECȚIA DUNĂRII MARITIME (D.D.M.) ist.** Serviciu autonom înființat de partea română conform **Aranjamentului privitor la exercitarea puterilor Comisiunii Europene a Dunării** (Sinaia–18 aug. 1938), ale cărui atribuții erau de a proiecta și executa lucrările de întreținere necesare pe Dunărea Maritimă și gurile ei, de a percepe taxele și a ține gestiunea respectivă. D.D.M. a fost încadrată în întregime cu personal tehnic-administrativ românesc, preluând atribuțiile CED în afara lucrărilor de menținere a adâncimilor șenalului navigabil, D.D.M. a executat lucrări de consolidare a farului de la Ceatal Ismail, de renovare a parcului de nave și a început amenajarea unui aeroport la Sulina.

**DIRECȚIA HIDROGRAFICĂ MARITIMĂ** Serviciu hidrografic, meteorologic și cartografic al Marinei Militare răspunzător de asigurarea funcționării farurilor, radiofarurilor etc. de pe litoralul maritim, editarea de hărți și documente nautice, executarea de cercetări hidrografice ș.a. *ist.* DHM s-a înființat în 22 feb. 1926 printr-o Decizie ministerială. În perioada 1926–1940

editează primele hărți de navigație la scara 1 : 50 000. În timpul celui de al doilea RM participă la operațiunile de asigurare hidrografică a acțiunilor de luptă. Între 1945-1955, Serviciul este reorganizat în **Direcția Hidrografică Maritimă**, devenind totodată membru al **Asociației Internaționale de Semnalizări Maritime**. Începând cu anul 1990, DHM a primit remorcherile „Grozavu” și „Vârtoșu”, NH „Eugen Stihl” (ex. NH 112), nava-școală „Pescărușul” și NH „Emil Racoviță”. La 14 dec. 2004 a intrat în vigoare **Legea privind activitatea hidrografică maritimă** care instituie autoritatea națională în domeniul activității hidrografice maritime care este MAPN prin DHM. Din 2005 este membră a **Organizației Hidrografice Internaționale**. Șefii DHM în ordine cronologică: Cpt. Alexandru Stoianovici (1926-1935), Lt. Emil Grecescu (1935-1939), Cpt. Ovidiu Limbide (1939-1949), Cpt.Cdr. Vasile Panaiteșcu (1949-1954), Cpt.Cdr. Constantin Necula (1954-1958), Cam Gheorghe Sandu (1958-1960), Cdr. Nicolae Milu (1960-1963), Cpt.Cdr. Alexandru Constantin (1964-1969), Cpt.Cdr. Corneliu Enăchescu (1969-1990), Cdr. Gheorghe Voinea (1990-1997), Cdr. Ioan Ivanasciuc (1997-2001), Cdr. Aurel Constantin (din 2001).

**DIRECȚIA MARINEI COMERCIALE** *ist.* Organ de conducere a serviciilor de navigație înființat în cadrul Ministerului Aerului și Marinei în nov. 1936. D.M.C. a înlocuit fostul Inspectorat general al Navigației și Porturilor. Principalul obiectiv al D.M.C. a constat în coordonarea activității transporturilor maritime și fluviale, aplicarea legilor și regulamentelor privind organizarea și exploatarea Marinei Comerciale, acordarea dreptului de a arbora pavilionul național pe navele Marinei Comerciale, aplicarea convențiilor internaționale privitoare la navigație ș.a. Printr-un decret-lege din 21 dec. 1940 D.M.C. a revenit la Ministerul Lucrărilor Publice (M.L.P.) păstrând atribuțiile care-i reveneau și regulile de funcționare.

**DIRECȚIA POLITICĂ A MARINEI MILITARE** *inv.* Organ de conducere, în spiritul directivelor Partidului Comunist Român, a activității politice și cultural-educative în MM. Înființat în 1945 ca un serviciu de educație, cultură și propagandă (ECP) s-a transformat în Direcția Politică a MM, iar din 1964 în Consiliul Politic al MM (asimilat cu comitetul județean de partid) care a funcționat până în 1990 când, în urma schimbării orientării politice a României, a fost desființat. A avut rolul de coordonator al activității redacției săptămânalului „Marina Nouă” (care a devenit în 1979 „Flota Patriei”), a Muzeului Marinei Române, caselor armatei din garnizoanele de marină ș.a.

**DIRECȚIA VÂNTULUI** *nav.* Direcția de unde bate vântul față de un observator. Se contează în raport cu punctele cardinale (intercardinale sau intermediare) sau în grade (0-360°). În navigația cu vele, direcția vântului se exprimă în carturi în raport cu direcția de deplasare a velierului (un cart 11°15' și reprezintă a 32-a parte din cerc).

**DIRECȚIE** Definirea tendinței de orientare către un punct determinat sau linia de mișcare a unui corp care se îndreaptă către un anumit reper (orientarea în spațiu

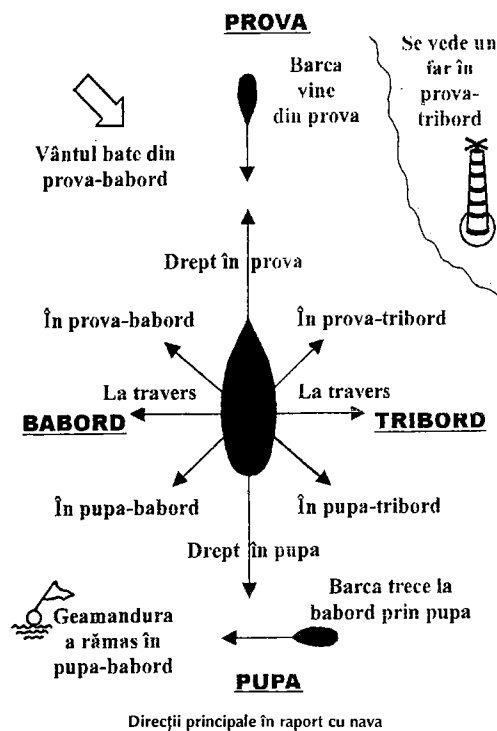
a unui obiect sau persoană față de alt obiect sau persoană).

**DIRECȚIE CARDINALĂ** Linia ce trece prin centrul orizontului locului observatorului și unul din punctele cardinale. Sunt patru D.C. nord, est, sud și vest.

**DIRECȚIE INTERCARDINALĂ** Linia ce împarte în jumătate cadranele sau sferturile de orizont. Sunt patru D.I.: nord-est, sud-est, sud-vest și nord-vest.

**DIRECȚIE INTERMEDIARĂ** Linia ce împarte în jumătate unghiul dintre o direcție cardinală și direcția intercardinală alăturată. Sunt opt D.I. denumite: NNE, ENE, ESE, SSE, SSV, VSV, VNV și NNW.

**DIRECȚIILE ÎN SPAȚIU ÎN RAPORT CU NAVA** Direcțiile către punctele orizontului vizibil, raportate la punctele cardinale sau la anumite repere de pe mare și



uscate. Sunt folosite în navigație la determinarea unghiului între două direcții (relevante), la determinarea direcției vântului, curentului și a diferitelor repere în raport cu nava (*v. fig.*).

**DIRECȚIUNEA GENERALĂ A PORTURILOR ȘI CĂILOR DE COMUNICAȚIE PE APĂ** *ist.* Instituție înființată printr-o lege specială din 19 martie 1908, condusă a ing. Anghel Saligny. În structura noii instituții au intrat: Serviciul de construcție și exploatare a portului Constanța; Serviciul hidrolic; Serviciul de Navigație Maritimă (SMR); Serviciul de Navigație Fluviială (NFR); Șantierul Naval Turnu-Severin; Serviciul Docurilor și Antrepozitelor din Galați și Brăila; Inspectorul Porturilor și Navigațiunii. În 1920, D.G. a trecut de la Ministerul

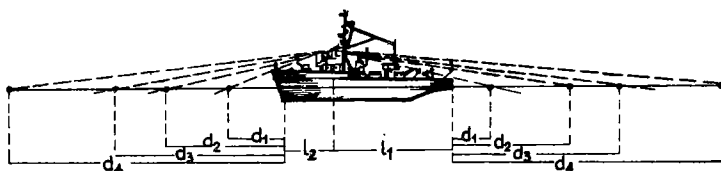
Lucrărilor Publice la Ministerul Comunicațiilor nou înființat, iar în 1929 s-a transformat în regiie autonomă.

**DIRIJABIL** Aerostat motopropulsat care se ridică în atmosferă fiind umplut cu gaz mai ușor decât aerul (hidrogen, heliu etc.) și poate zbura în orice direcție. De corpul D., acoperit cu un înveliș impermeabil pentru gaze, se atașează una sau două gondole pentru comandă și grupuri motopulsoare. D. a fost folosit pentru prima dată în scopuri militare în războiul italo-turc (1911–1912) iar apoi în primul și al doilea RM, pentru patrulare și cercetare pe uscat și pe mare. În al doilea RM a fost folosit și pentru căutarea și combaterea submarinelor, descoperirea și dragajul minelor. Motoarele D. îi asigură o viteză de zbor de cca 150 km/h. Din cauza vulnerabilității sporite la acțiunea mijloacelor moderne de luptă construcția D. militară a fost sistată în prezent.

**DISC DE BORD LIBER** MC *sin.* marcă de bord liber.

**DISC DE RELEVMENTE** Disc cu suspensie cardanică, gradat de la 0° la 360° sau de la 0° la 180° în fiecare bord, având o alidadă cu care se pot lua relevente prova. Uneori este iluminat în interior. Se utilizează în locul compasului de relevente.

„**DISCOVERY**” (*engl.* discovery–descoperire) Numele a trei nave britanice care de-a lungul secolelor au participat la expediții realizând descoperiri geografice și ample cercetări hidrografice 1. Navă barc „D” (55 t) a companiei engleze Indiile de Est, trimisă în perioada 1602–1616 în căutarea pasajului de NV. Cele mai importante expediții au fost cele conduse de H. Hudson (1610–1611) și Th. Button (1612), care au descoperit și cercetat G. Hudson și de R. Bylot (1615), avându-l ca pilot pe W. Baffin, când a fost descoperit G. Baffin. 2.



Distanța cu repere de la bord

Sloop „D” (300 t) cu care s-a realizat cea de a treia expediție în jurul Pământului a lui J. Cook, fiind în 1776–1779 sub comanda lui W. Clark. 3. Vapor „D” (1620 t) folosit ca navă-bază în două expediții în Antarctica pentru cercetări oceanografice: în 1901–1904 în prima expediție a lui Robert Falcon Scott și în 1929–1931 în expediția australiană a lui Douglas Mawson, pe coastele Antarctidei.

**DISC SECCHI** Instrument folosit pentru măsurarea transparenței apei dintr-un bazin acvatic. Constă dintr-un disc din metal sau faianță colorat în alb cu diametrul de 30 cm și fixat la o saulă divizată în m și dm. Se cufundă discul încet în apă până la adâncimea când încetează să fie vizibil. Se notează cifra de pe saulă care reprezintă transparența apei respective. Se lansează în partea umbră a navei. Transparența medie în M. Neagră 25 m, în M. Baltică–13 m, în oceane de la 10 la

50 m. Cea mai mare transparență în zona tropicală de cca. 67 m.

**DISPAȘĂ** MC Document de lichidare a avariei comune, întocmit de un expert numit dispașor.

**DISPAȘOR** MC Expert în lichidarea avariilor comune: v. dispașă.

**DISPÉCER DE PORT** MC Persoană care supraveghează efectuarea transporturilor de mărfuri la termenele stabilite, folosirea rațională a capacității de încărcare și descărcare a portului, executarea planului de producție, întocmirea situației zilnice a navelor etc.

**DISPOZITIV DE DECROȘARE** Dispozitiv folosit pentru desprinderea simultană a cârligelor palancurilor bărcii de salvare din ocheșii de la pupa și prova bărcii, în momentul când aceasta a fost lăsată la apă. Dispozitivul se acționează manual de un marinar din barcă, cu ajutorul unei manivele sau al unui capăt de parâmă.

**DISTANȚA ÎNTRE PUNȚI** (înălțimea între punți) Distanța măsurată pe verticală între punți. La cargouri variază de la 2,28 m la 2,74 m, iar la navele de pasageri este de regulă de 3,04 m pentru cabinele de locuit și 3,34–4,25 m pentru saloane, săli de mese etc. Se măsoară între liniile de construcție ale punților consecutive.

**DISTANȚA ZILEI** Distanța parcursă de o navă în 24 ore, de la ora 12,00 a unei zile până la ora 12,00 a zilei următoare.

**DISTANȚĂ 1.** Intervalul care separă două obiecte. Măsurarea se efectuează la manevre cu ajutorul unor repere de la bord care, privite de la comandă, indică o anumită D. Astfel, privind de la comandă un obiect de pe suprafața apei (*v. fig.*), acesta se află la D.  $d_4$  de la pupa navei, când este văzut prin mărul bastonului de pavilion, la D.  $d_3$ , când este văzut la jumătatea distanței dintre balustradă și măr, la D.  $d_2$ , când este văzut în dreptul balustradei și la D.  $d_1$ , când este văzut prin

coronament. De notat că D. până la observator este egală cu  $d + 1_2$ , când se măsoară din pupa, și cu  $d + 1_1$ , când se măsoară din prova. La fel se procedează și cu bastonul geacului; v. distanțier, telemetru, radar. D. până la navă se poate măsura cu ajutorul unui binoclu gradat, ținând seama de porțiunea din câmpul acestuia acoperită de imaginea navei. 2. *mil.* D. liniară între comenzile a două nave aflate în formație.

**DISTANȚĂ DE MANEVRĂ ÎN EXTREMIS** Cea mai mică distanță la care poate manevra o navă pentru a evita coliziunea cu altă navă.

**DISTANȚĂ DE MARȘ** Distanța (în Mm) parcursă de o navă cu o viteză dată, consumând complet combustibilul, în afară de rezerva necesară pornirii și opririi instalației de propulsie, precum și ieșirii și intrării în locul de bazare. D.d. M. se stabilește pentru fiecare

clasă și tip de navă în timpul probelor de marș. La viteza economică D.d.M. este maximă.

**DISTANȚĂ DE MEGAFON** Distanța la care se poate folosi megafonul între două nave.

**DISTANȚĂ DE OPRIRE** Distanța parcursă între momentul stopării mașinii și cel al opririi navei. D.d.O. depinde de inerția navei, care este determinată de deplasament și de viteza în momentul stopării, putând fi redusă considerabil dacă după stopare se pune mașina înapoi sau se folosește cârma. La navele gigantice moderne, distanța și timpul de oprire sunt foarte mari. Astfel, un VLCC de 200 000 tdw, cu mașinile toată forța înapoi, mai merge 21 de minute, parcurgând 2-3 Mm.

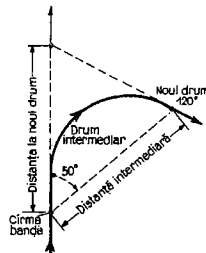
**DISTANȚĂ DE SIGURANȚĂ** Distanța pe care trebuie să o păstreze o navă aflată în marș sau pe timpul manevrei în port ori în radă în raport cu alte nave acostate sau ancorate, în scopul evitării coliziunilor.

**DISTANȚĂ DE TRAGERE** Distanța până la care se poate executa tragerea (lansarea): de artilerie, rachete, torpile ș. a. asupra unei ținte. **D.d.T. de art.** distanța dintre punctul de plecare a proiectilului și punctul de cădere (explozia) sau de impact cu ținta a acestuia. **D.d.T. a rachetei**, distanța dintre punctul de lansare a rachetei și țintă. Depinde de distanța de zbor a unui anumit tip de rachetă. **D.d.T. a torpilei** distanța de la nava lansatoare a torpilei și până la țintă. Depinde de cursa unui anumit tip de torpilă; v. bătaie.

**DISTANȚĂ DE VIZIBILITATE** Distanța la care se poate vedea un obiect. Pe mare, D.d.V. reprezintă suma distanțelor la orizont, corespunzătoare înălțimii observatorului și înălțimii obiectului. Se calculează cu ajutorul formulei  $D = 2,08(\sqrt{H} + \sqrt{h})$ , în care  $D$  este distanța de vizibilitate în Mm,  $H$  - înălțimea în m a obiectului observat și  $h$  - înălțimea în m a ochiului observatorului deasupra nivelului mării; v. și vizibilitate.

**DISTANȚĂ INTERCOSTALĂ** Distanța orizontală între două coaste succesive.

**DISTANȚĂ INTERMEDIARĂ** Distanța între punctul în care s-a dat comanda de a pune cârma la o întoarcere și punctul în care nava se află la noul drum. Este folosită la ținerea estimei pe hartă; v. și drum intermediar.

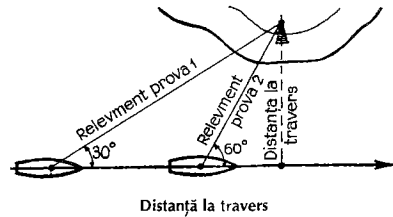


Distanță intermediară

**DISTANȚĂ LA NOUL DRUM** Distanța măsurată pe vechiul drum între punctul în care se dă comanda pentru a pune cârma la o întoarcere și intersecția vechiului drum cu noul drum. Este folosită la ținerea estimei pe hartă.

**DISTANȚĂ LA ORIZONTUL MARIN** Distanța la orizontul vizibil, de regulă, mai mare decât distanța geometrică măsurată pe tangenta la glob dusă din ochiul observatorului, din cauza refracției terestre. D.O.M. depinde de înălțimea observatorului și se calculează practic cu ajutorul formulei  $d = 2\sqrt{h}$  în care:  $d$  este D.O.M. în Mm, iar  $h$  - înălțimea ochiului observatorului în m; v. fig. depresiunea orizontului.

**DISTANȚĂ LA TRAVERS** Distanța navă - obiect de la mal în momentul în care relevmentul la acest obiect este perpendicular pe drum sau - în zone fără curenți -



Distanță la travers

perpendicular pe axul navei. Se poate calcula cu ajutorul tabelor nautice sau se măsoară pe harta marină. În cazul în care s-a luat un relevment prova de 45°, în momentul traversului D.T. este egală cu distanța parcursă între cele două relevmente.

**DISTANȚĂ LOXODROMICĂ** Distanța între două puncte de pe glob, măsurată pe arcul de loxodromă ce trece prin aceste puncte.

**DISTANȚĂ ORTODROMICĂ** Distanța între două puncte de pe glob, măsurată pe cel mai mic arc de cerc mare (ortodromă) ce trece prin aceste puncte; este cea mai mică distanță între două puncte de pe glob. Se măsoară pe o hartă gnomonică sau uneori - cu suficientă aproximație - pe o hartă în proiecție policonică Lambert; se poate calcula, de asemenea, cu ajutorul formulelor sau al tabelor de azimut.

**DISTANȚĂ PARCURSĂ** Distanța străbătută de o navă între două puncte. Poate fi **distanța prin apă**, adică fără a ține seama de vânt și de curent, luând în considerație numai citirea la loch sau numărul de rotații ale mașinii și **distanța pe deasupra fundului**, adică distanța efectiv parcursă de navă în raport cu globul terestru.

**DISTANȚĂ POLARĂ** Unghiul format de axa lumii cu raza vizuală la astru sau arcul de cerc orar măsurat de la polul ridicat până la astru. Se măsoară de la 0° la 90°, când declinația astrului este de același nume cu latitudinea observatorului, sau de la 90° la 180°, când declinația astrului este de nume contrar cu latitudinea (Pământul este considerat un punct în centrul sferei cerești).

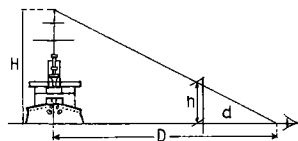
**DISTANȚĂ REGULAMENTARĂ** (definiție a societăților de clasificare) Distanța intercostală sau distanța între două elemente ale osaturii longitudinale (la sistemul de construcție longitudinal).

**DISTANȚĂ UNGHILARĂ** Unghiul sub care se văd două obiecte date.

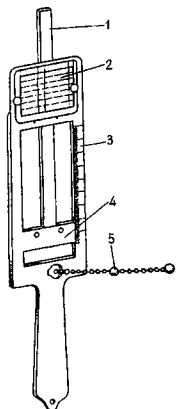
**DISTANȚĂ ZENITALĂ** Arcul de cerc orar al astrului sau unghiul corespunzător la centru, măsurat de la zenit la astru. Este complementul înălțimii astrului și se notează cu z.

**DISTANȚE LUNARE, procedeu ist.** Procedeu pentru a face punctul navei, măsurând distanțele unghiulare dintre Lună și anumite stele. Metoda drepte de înălțime a eliminat, încă la sfârșitul sec. XIX, acest procedeu greoi și imprecis.

**DISTANȚIER** *inv.* Aparat pentru măsurarea distanțelor dintre navele aflate în formație. Cele mai multe aparate de acest fel se bazează pe principiul proporționalității.



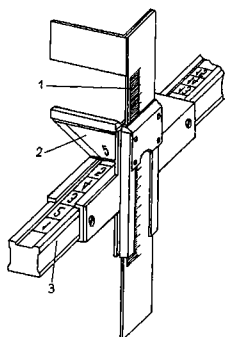
Principiul distanțierului



Distanțier simplu:

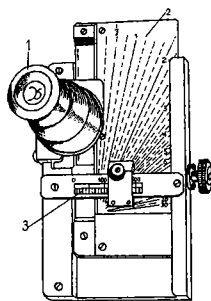
1 – riglă mobilă; 2 – tabel cu înălțimea catargului; 3 – gradație cu înălțimea catargului; 4 – indice; 5 – saulă cu bile.

Astfel, dacă se vizează o navă de la linia de plutire la măr ( $H$ ) și se înscrie într-un cadru de înălțime ( $h$ ), atunci distanța  $D$  până la navă va fi egală cu  $d \frac{H}{h}$ . Cel mai simplu  $D$ . se compune dintr-un cadru în care alunecă o riglă; indicele acesteia se fixează la o gradație de pe cadru, la înălțimea catargului navei până la care se determină distanța. La baza cadrului se află o saulă cu noduri sau bile pe care se măsoară distanța. Un alt tip de  $D$ ., mai practic, este acela la care distanța se măsoară pe o riglă cu gradația răsturnată ce se citește într-o oglindă. Alte  $D$ ., de ex., **Stuart** sau **Weymouth**,



Distanțier cu riglă:

1 – gradație cu înălțimea catargului; 2 – oglindă; 3 – riglă de distanță.

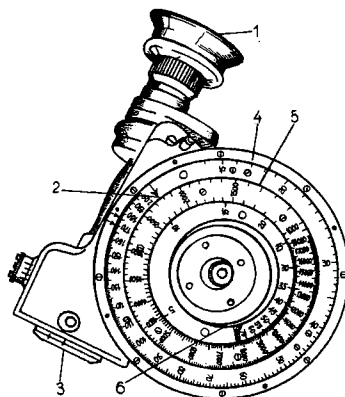


Distanțier Stuart:

1 – lunetă; 2 – cabluri; 3 – înălțimea catargului.

se bazează pe principiul sextantului, putând măsura distanțe mai mari. Unele dintre ele (Weymouth) pot da și înclinarea navei. **D. cu prisme**  $D$ . ce se utilizează privind simultan printr-o prismă cu un anumit indice de refracție și direct; astfel, se pot vedea două imagini, mărul uneia din ele aflându-se la linia de plutire a celeilalte. Distanța se citește pe mânerul  $D$ . Pentru măsurarea distanței cu acest aparat este necesar un set de prisme, câte una pentru fiecare distanță.  $D$ . poate fi

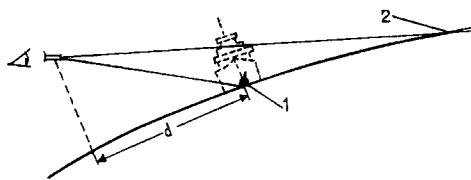
folosit și pentru a măsura distanța până la un obiect cu înălțimea necunoscută care plutește pe apă. În acest caz pe riglă se fixează înălțimea comenzii la care se adaugă înălțimea ochiului observatorului (în loc de cea a



Distanțier Weymouth:

1 – ocular; 2 – distanță; 3 – obiectiv; 4 – înălțimea catargului navei vizate; 5 – înălțimea navei proprii; 6 – înclinare.

obiectului), prinzându-se în aparat unghiul dintre obiectul plutitor și orizont. Prin urmare, se procedează ca și cum s-ar măsura distanța până la o navă fictivă (reprezentată în figură), aflată în dreptul obiectului. Acest procedeu este foarte util și la manevra în port. Navele moderne măsoară distanțele cu aparate radar specializate pentru distanțe mici, medii și mari.

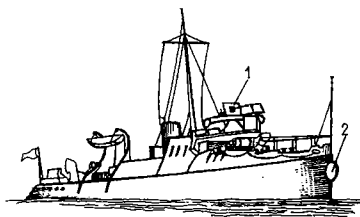


Măsurarea distanței la un obiect aflat pe apă cu ajutorul distanțierului:

1 – obiect la suprafață; 2 – orizont.

**DISTRUGĂTOR** Navă de luptă apărută la sfârșitul sec. al XIX-lea (anii 1890) destinată apărării navelor mari împotriva atacurilor torpiloarelor (denumită la început contratorpilr). Inițial avea un depl. de 300 – 700 t; vit. 30 Nd. La începutul celui de al doilea RM, Ds. avea depl. 1500–2000 t și vit. 35–37 Nd. Ds. îndeplinește misiunile cele mai complexe, fiind considerat ca cea mai universală navă: atacul cu torpila a navelor și transportoarelor inamice, apărarea navelor mari și a convoaielor împotriva atacului forțelor navale și aviației, sprijinul cu artileria al trupelor de uscat și forțelor de desant proprii, instalarea barajelor de mine, conducerea la atac a vedetelor torpiloare, atacul și distrugerea submarinelor, misiuni de cercetare, supraveghere etc. Ds. modern are următoarele caracteristici: depl. 2500–3000 (ajunge până la 8500 t), 4–6 tunuri 102–130 mm, X–XII tunuri de 37–45 mm (toate tunurile sunt atât navale, cât și antiaeriene) 6–10 TLT; aruncătoare și lansatoare de grenade; 2–4 rampe

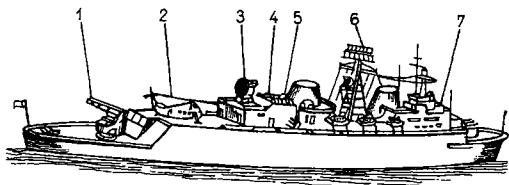




Primul tip de distrugător (sfârșitul sec. XIX):  
1 – tun; 2 – tub lanstorpilor.

de lansare a rachetelor (după al doilea RM); pot lua la bord 30–80 de mine de diferite tipuri. Raza de acțiune este de 3000–4000 Mm, viteza maximă de 40 Nd.

**DISTRUGĂTOR PURTĂTOR DE RACHETE** Distrugător echipat cu rachete (apărut după cel de al doilea RM). Primele nave de suprafață echipate cu rachete (la început în SUA) au fost crucișătoarele, urmate de distrugătoare, portavioane și vedete torpiloare. Destinația lor fiind combaterea navelor de suprafață (rachete navă-navă), avioanelor (rachete navă-aer) și a submarinelor (rachete antisubmarine); v. distrugător.



Distrugător purtător de rachete:

1 – lansator de rachete; 2 – elicopter antisubmarin; 3 – SRL pentru ghidarea rachetelor; 4 – spardec; 5 – aruncător de grenade antisubmarine; 6 – antenă RL; 7 – comandă.

**DIURN 1.** Care se petrece în decurs de 24 ore, ca în expr.: marșă diurnă, maree diurnă. **2.** Care se petrece deasupra orizontului, ca în expr. arc diurn.

**DIVIZIA DE DUNĂRE** *ist.* MU tactic-operativă a Marinei Militare înființată la 26 feb. 1896 odată cu Divizia de Mare prin reorganizarea Corpului Flotei, cu misiunea de a coopera cu armata de uscat la apărarea litoralului fluvial și de a asigura transporturile fluviale necesare armatei și economiei. Ca și Divizia de Mare, D.d.D. a primit o organizare și înzestrare corespunzătoare, având ca elemente de bază în componerea inițială: Forța navală fluvială cu bastimentele „România”, „Bistrița”, „Oltul”, „Siretul”, „Alexandru cel Bun”, „Șoimul” ș.a.; Apărarea fixă fluvială (mine, torpile, obstrucții etc.) și Baza navală fluvială cu elementele necesare de logistică. Prin organizarea și dotarea succesivă D.d.D. a devenit cea mai puternică forță fluvială de pe Dunăre. În preajma celui de al doilea RM, D.d.D. avea în organica sa Forța fluvială cu 5 monitoare și 2 vedete, Gruparea tactică Tulcea cu 2 monitoare și 4 VT, Detașamentul maritim Sulina cu misiunea de a apăra Delta și gurile Dunării, Sectorul Dunării de Sus cu misiunea de apărare a Dunării în sectorul Porților de Fier, unități de infanterie marină, artilerie de coastă, șalupe de patrulare, unități de geniu și transmisiuni etc. În 1943, D.d.D. devine Coman-

damentul Forțelor Navale Fluviale (CFNFI) cu misiunea de a coordona activitatea grupărilor și unităților de nave de luptă asigurându-le logistica necesară. D.d.D. a jucat în dezvoltarea Marinei Române același rol important ca și Divizia de Mare (v.)

**DIVIZIA DE MARE** *ist.* MU tactic-operativă a Marinei Militare înființată la 26 feb. 1896 prin reorganizarea Corpului Flotei (constituit la 20 oct. 1860) prin separarea în două MU distincte: Div. de Mare și Div. de Dunăre. În componerea inițială a D.d.M. intrau: Depozitul echipajelor cu Școala de cadre, Școala de torpile (Apărarea mobilă), Apărarea porturilor maritime și toate „bastimentele de mare” (Cr. „Elisabeta”, bricul „Mircea I”, Can. „Grivița” și torp. „Sborul” și „Năluca”). Prin reorganizarea succesivă, D.d.M. a ajuns, în timp, o MU complexă, având ca misiune apărarea litoralului român în cooperare cu alte categorii de forțe armate ale țării și ducerea acțiunilor de luptă împotriva navelor inamice în zona de responsabilitate. În structura D.d.M. la începutul anului 1941 au intrat Forța Navală Maritimă cu următoarele unități: escadra de distrugătoare (4 Ds.), secția torpiloare (3 Torp.), secția canoniere (3 Can.), secția de puitoare de mine (3 PM.), grupul submarine și vedete torpiloare (1 Sm. și 3 VT), unități de artilerie de coastă, infanterie marină, observare, siguranța zonei maritime Constanța, Flotila de hidroaviație și elementele necesare de logistică. D.d.M. a ființat din 1896 până în 1943, timp în care a trecut prin 3 războaie (1913, 1916–1918, 1941–1945) și a îndeplinit un rol deosebit de important în pregătirea și dezvoltarea flotei militare maritime. În 1943, D.d.M. a devenit Comandamentul Apărării Litoralului Maritim (CALM) subordonând toate unitățile de uscat ale fostei D.d.M. A pierdut atributul naval (Forța Navală Maritimă), care a devenit un comandament specific de marină, dar și-a menținut funcția logistică de bază navală pentru navele și echipajele Comandamentului Forțelor Navale Maritime (CFNM) înființat la acea dată.

**DIVIZIE** *mil.* MU operativă întrunind sub aceeași comandă unități de toate armele și serviciile. După felul unităților de bază care intră în componerea ei, D. poate fi: de infanterie, mecanizată, de tancuri, de artilerie, de aviație, de desant aerian sau maritim ș.a. **D. Navală** (de nave) *inv.* MU compusă din nave de luptă de același tip (D. de nave de linie, crucișătoare etc.) în cadrul unei flote. În marina română, termenul a fost folosit până în timpul primului RM. Două monitoare și patru vedete de siguranță formau o „Divizie” sub comanda celui mai vechi comandant de monitor. Actualmente termenul a ieșit din uzul curent. **D. Maritimă** MU maritimă (fluvială), organizată și dotată pentru acțiuni de luptă combinate ca: apărarea unui sector maritim (fluvial), debarcări tactice etc. În prima parte din al doilea RM, marina română a avut o asemenea MU, respectiv „Detașamentul maritim Nr. 1” (Sulina) echivalat cu o brigadă.

**DIVIZION 1. mil.** Unitate de nave de același tip care intră în componerea unei mari unități de nave (brigadă de nave). Uneori D. poate intra în componerea unei

mari unități maritime. 2. *ist.* subdiviziune a unui bord; v. bord (2).

**DIVIZIUNUL NAVE-ȘCOALĂ** *mil.* Unitate a Marinei Militare înființată la 1 oct. 1970 prin Ord. M.St.M. în scopul îmbunătățirii administrării unității și activității echipajelor destinate pregătirii practice a elevilor (studenților) școlilor Marinei Militare. La înființare, în componerea D.N.S. intrau nava-școală „Mircea II”, nava hidrografică NH-112 și șalupe de remorcaj-salvare. Ulterior D.N.S. a fost subordonat Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, iar componerea inițială a fost completată cu navele „Constanța” (escortor 2 858 t), „Albatros” (cargou 12 350 t) și ambarcațiuni sportive cu vele și motor.

**DIVIZIUNE 1.** *inv., sin.* divizie de nave. 2. clasă (sală de), în Școala Navală.

**DJAKARTA** (Jakarta) Cap. Indoneziei, situată pe țărmul de NV al Ins. Java la vărsarea R. Tji Liwung (Chiliwung) în M. Java. Cca 7 mil. loc. Portul maritim al D. – Tandjung Priok – este situat la 10 km de oraș. Centru industrial: constr. navale, metalurgie feroasă, ind. textilă, alimentară. Import: echipament industrial, vehicule, mărfuri generale; export: petrol brut, cauciuc, lemn, cafea, mirodenii. Traficul anual de mărfuri – cca 12 mil. t. *ist.* În 1619, compania olandeză a Indiilor Occidentale, fondează pe locul unei vechi așezări indoneziene (Djakarta) centrul administrației coloniale a Indiilor Olandeze denumit Batavia. În 1945, orașul își reia vechiul nume devenind cap. statului Indonezian independent.

**DJAWA, insula** ~ v. Java.

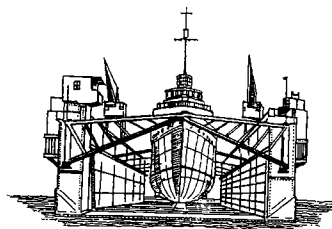
**DJERBA** Insulă tunisiană situată la intrarea în G. Gabés din M. Mediterană. Supr. 500 km<sup>2</sup>; cca 60 mii loc. Cultură de curmală și măslini; pomicultură. Pescuit de bureți și corali. Pr. oraș-port Djerba.

**DJIBOUTI** Oraș-port, centru ad-tiv al Rep. Djibouti și BMM franceză, situat pe țărmul G. Aden, în apropiere de Str. Bab El Mandeb. Dezvoltarea traficului prin Canalul de Suez și M. Roșie transformă D. într-un important port de tranzit și escală maritimă în Africa de Est. Asigură și traficul Etiopiei de care se leagă prin CF Addis Abeba – D. Acvatoriul portului și al BMM, cu o supr. de 3,91 km<sup>2</sup>, este protejat la E de o peninsulă, iar la SV și S de două moluri. Lățimea de intrare între moluri 570 m. Lung. frontului de cheuri 3,8 km, cu adâncimi de 12 m. Volumul traficului anual de mărfuri: 4 mil. t. Asigură bazarea navelor comerciale de mare tonaj și a celor militare, incl. Cr. Șantier navale de reparații pentru nave cu tonaj mediu. Aeroport internațional. *ist.* Construit între 1882–1892 pe o pen. stâncoasă, D. devine în 1896 reședința coloniei franceze Coasta franceză a Somalilor. Din 1977 devine cap. Rep. Independente D.

**„DOBROGEA”** *ist.* Cargou construit pentru SMR în 1897 la șantierul naval „Napier Sons” din Glasgow (M. Britanie). Face parte din seria de 5 cargouri cu caracteristici asemănătoare cu care a luat ființă în anii 1897–1898 serviciul de mărfuri al SMR. Caracteristici:

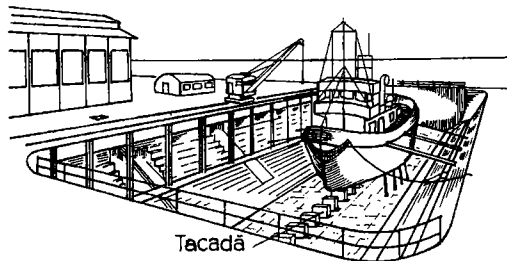
3750 tdw; dim. 91,4 × 12 × ...m, vit. 10 Nd. Cu această primă serie de cargouri a fost inaugurată linia de navigație Dunăre–Rotterdam, care va funcționa până la primul RM. În timpul războiului, „D” împreună cu alte nave SMR a fost închiriat marinei ruse pentru transporturi în M. Neagră. Revenit în țară la încheierea păcii, a reluat cursele pe linia Dunăre–Constanța–Levant până în 1935 când, în condițiile crizei economice, a fost vândut unui amator străin.

**DOC 1.** Bazin al unui port. 2. Bazin săpat în malul unui curs de apă navigabil, de ex., docurile Galați. 3. Construcție specială pe lângă șantierele navale, destinată efectuării lucrărilor de întreținere și reparație a operei vii; uneori D. uscate servesc și la construirea de nave noi. **D. plutitor** Construcție plutitoare formată dintr-un ponton orizontal, pe laturile căruia se află unul sau doi pereți verticali. În interior sunt instalate tancuri care, umplute cu apă, fac ca D. să coboare cu pontonul



Doc plutitor

sub nivelul acesteia; astfel, navele intră și se așază pe suporti denumiți tacade, fiind susținute în borduri de pontili. Ca urmare a golirii tancurilor, pontonul se ridică, iar nava rămâne deasupra apei, opera sa vie fiind accesibilă efectuării de revizii, reparații etc.; v. andocare, tacarisire. Primul D.P. românesc a fost construit în anul 1898 la Galați (pentru nave până la 400 t). **D. uscat** Bazin dreptunghiular, etanș, construit în sol, cu pereții din piatră, beton armat, beton etc., având axul longitudinal perpendicular pe linia apei, unde se



Tacadă

Doc uscat

află porțile prin care intră navele pentru andocare. După intrarea în D., porțile etanșe se închid, apa se evacuează prin pompare, iar nava se așază pe tacade; *sin.* bazin de radub. 4. Pânză de vele groasă din bumbac, folosită pentru capoate.

**DOCAN, N.** Cercetător român care, pe baza documentelor existente în Arhivele Militare din Viena (Kriegsarchiv, Wien), a întocmit un studiu amănunțit

întitulat **Explorațiuni austriace pe Dunăre la sfârșitul veacului al XVIII-lea**, publicat în *Analele Academiei Române*, Seria II, Tomul XXXVI, 1913–1914. În acest studiu sunt descrise diversele tipuri de nave și ambarcațiuni care au navigat pe Dunăre în perioada respectivă, atât autohtone, cât și turcești. Lucrarea lui N. Docan a fost folosită de Constantin C. Giurescu și alți cercetători pentru clarificarea elementelor constructive, comerciale și de navigație ale navelor și ambarcaunilor civile și militare de pe Dunăre.

**DŌC DE DESANT** (*engl.* LSD – Landing Ship Dock) Navă folosită pentru transportul și lăsarea la apă a vedetelor de desant în zona de debarcare a desantului maritim. La apropierea de punctul de lansare, cala docului se inundă, se deschide rampa de la pupa navei, iar vedetele ies din corpul navei și intră în acțiune sprijinite de elicopterele care decolează de pe puntea D.d.D.

**DOCHER MC** Muncitor de port, care lucrează la încărcarea și descărcarea mărfurilor în incinta portului, în magazine și la bordul navelor comerciale.

**DOCTRINĂ NAVALĂ** Parte a doctrinei militare a statului, D.N. cuprinde ansamblul de principii și concepții cu privire la caracterul și scopul unui eventual război, pregătirea de război a flotei și la folosirea metodelor și procedeelelor de acțiune pe T.O.M. Principiile de bază ale D.N. sunt determinate atât de structura social-politică, economică și poziția geografică a statului, care influențează asupra pregătirii și desfășurării războiului, cât și de structura tehnico-materială care determină dotarea tehnică a flotei și folosirea forțelor sale în vederea îndeplinirii scopurilor militare și politice propuse.

**DOCUMENTE NAUTICE** Publicații periodice sau permanente, editate de organele hidrografice, care cuprind date strict necesare navigației și conducerii navelor și care nu sunt cuprinse în hărțile marine. În categoria D.N. se includ: cataloagele de hărți marine, cărțile-pilot, cărțile farurilor și radiofarurilor, avizele pentru navigatori, descrierea raioanelor periculoase pentru navigație, almanahul nautic, table nautice, table logaritmice și de calcul, table pentru navigația radioelectronică, table de maree, tabelul și graficul luminozității, anuare hidrografice ș.a..

**DODECANEZ** (*gr.* „dódeca” – doisprezece, „niso” – insulă). Grup de 12 insule grecești în M. Egee (Sporadele de Sud), în apropierea țărmului de S al Asiei Mici. v. Sporade.

**DOGAR (BUTNAR)** Mese-riaș portuar folosit la repararea și recondiționarea butoaielor și în general a coletelor avariate, neacceptate de navă la încărcare. Repararea și recondiționarea coletelor este o sarcină a încărcătorului.

**DOGGER** Tip de navă olandeză cu vele.

**DOGGER BANK** (*ol.* Dogger

– navă de pescuit, bank – banc de nisip). O întinsă limbă de nisip în partea centrală a M. Nordului, la E de

coasta M. Britanii. Se întinde de la SV la NE pe o lungime de 259 km și 33 km lățime. Ad. 14,6–36,5 m. Pescuit intens (cod, heringi).

**DOHA** Oraș-port, cap. statului Qatar, situat pe coasta de E a țării în baia cu același nume din G. Persic. Cca 220 mii loc. A cunoscut o rapidă înflorire după al doilea RM, o dată cu începutul exploatarei zăcămintelor petrolifere. Export: petrol; import: mașini, echipament industrial, prod. alimentare.

**DOIME** Jumătate din membrii echipajului, în organizarea serviciului zilnic la bordul navei pe două schimburi.

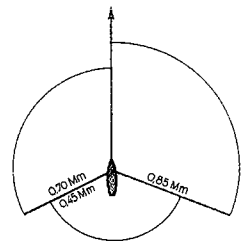
**DOLIE fl.** Zonă cu apă liniștită pe un fluviu.

**DOLNEAC** Vânt din sectorul Sud-Est în regiunea Porțile de Fier.

**DOLLART** (*ol.* „Dollard”) Golf în Marea Nordului la coastele Germaniei și Olandei unde se varsă Fl. Ems. Lung.: 30 km; lat.: 12 km. Separat de mare printr-un lanț de insule inundabile la marea înaltă (Wadde). Golful s-a format la sfârșitul sec. XIII în urma inundării țărmurilor joase de către apele mării.

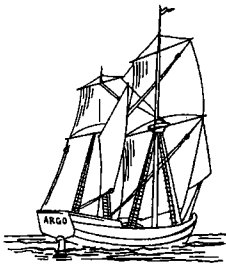
**DOM 1.** Structură din bare de alamă, instalate deasupra tambuchiului, pentru a susține capotul din pânză de vele. **2.** Sferă din plastic ce acoperă antena unui radiolocator. **3.** Acoperire metalică a unui sonar (hidrolocator) sau a altor aparate de pe fundul navei. **4.** oc. Ridicătură a fundului mării, de formă rotundă, aflată sub nivelul apei.

**DOMENIUL NAVEI** Zonă în jurul navei pe care navigatorul trebuie să o mențină în afara oricărui pericol. Depinde de tipul navei, de viteza relativă, de caracteristicile navei (tonaj, lungime, lățime, viteza maximă etc.), de experiența navigatorului, de restricțiile de navigație, de intensitatea traficului etc.



Domeniul navei

**DOMINICA** Ins. din grupul Arh. Antilele Mici situată între Ins. Martinica și Guadelupa. Supr. 789 Km<sup>2</sup>, 60 mii loc. Relief muntos cu numeroase cratere (vulcanul stins Diablotin, 1447 m alt.) și izvoare termale. Temp. medie lunară este de +25–27°C. Culturi de trestie de zahăr, cacao, banane, cocotieri ș.a. Oraș pr. – Roseau. *ist.* Colonie brit. din 1805; stat asociat cu M. Britanie din 1967. În 1782 (9 și 12 apr.), în apropierea Ins. D. a avut loc, în timpul Războiului pentru Independența Americii de Nord, bătălia navală între o Escadră franceză (30 de nave de linie cu vele) care, în timp ce se îndrepta spre locul de întâlnire cu o Esc. spaniolă (17 nave de linie) pentru a debarca pe Ins. Jamaica un desant (20 mii oameni), a fost atacată de o Esc. britanică (36 nave de linie). O primă luptă între cele două Esc. a avut loc la 9 apr. în care francezii au pierdut 3 nave. La 12 apr. a avut loc o a doua luptă între cele două Esc. în care Am englez Rodney pentru prima oară a renunțat la tactica



Dogger

liniară, a străpuns formația liniară franceză în trei părți și cu foc de anfiladă a produs Esc. franceze pierderi grele. Victoria britanicilor a fost hotărâtoare; ei au capturat 5 nave de linie franceze, incl. nava comandant, iar debarcarea desantului a fost zădărnicită. Englezii nu au pierdut nici o navă.

**DOMOLEALĂ fl.** Loc în care curentul Dunării este mai slab (face domoleală); v. și cursoare.

**DON** (gr. ant. Tanais) Fluviu aflat în partea europeană a Rusiei. Lung. 1970 km; supr. bazinului: 442 500 km<sup>2</sup>. Izv. din E podișului central al Rusiei și se varsă în G. Taganrog din M. Azov la S de orașul-port Rostov pe Don, formând o deltă cu o supr. de 340 km<sup>2</sup>. Numeroși afluenți. Debitul anual al fl. este de 27,3 km<sup>3</sup>. Pantele mici determină scurgerea lină a apei („Donul liniștit”). Este navigabil de la vărsare pe o distanță de 1355 km. Unit cu Volga printr-un canal navigabil. De-a lungul fl. sunt așezate orașele-porturi: Pavlovsk, Kalaci pe Don, Rostov pe Don. Pescuit.

**DONI** Ambarcațiune de pe coasta Coromandelului, cu bordaj cusut și cu șipci de etanșare.

**DONICI, Valentin** (1931–2005, n. Câmpulung-Mușcel) Comandor (r). Absolvent al Școlii Navale (1955). A îndeplinit diferite funcții pe nave militare, unități de litoral și în cadrul Muzeului Marinei Române. Cunoscut pictor marinist. Inspirat la început de pictorul Dimitrie Știubei, și-a impus propriul stil în numeroase și variate picturi de nave, cu precădere românești, peisaje marine, ilustrații pentru cărți, reviste, timbre etc. A organizat zeci de expoziții personale și în grup și a condus cercul de arte plastice de pe lângă Cercul Militar de la Constanța. Lucrările sale sunt expuse atât în țară, cât și în peste 60 de țări străine. A desfășurat activitate literară pe teme de marină. Autor al lucrărilor: **Veteranul Valurilor** (1977), **Prizonier pe trei continente** (1999) ș.a.

**DONIOL** Table de înălțimi și azimut bazate pe formula (dedusă din relațiile clasice):  $\sin h = n - (n + m)a$ , în care:  $n$  este  $\cos(\varphi - \delta)$ ,  $m = \cos(\varphi + \delta)$ ,  $a = \text{sem } P$ ,  $\varphi$  fiind latitudinea,  $\delta = \text{declinația astrului}$ ;  $P = \text{unghiul la pol}$ . Pentru unghiul la zenit se folosește formula:

$$\text{tg } Z = \frac{\cos \delta}{\gamma}, \text{ în care } \gamma = f \Delta M + f \Delta N \cdot f = \frac{\text{tg } \frac{1}{2} \rho}{2 \sin 1'}$$

$$f' = \frac{\text{ctg } \frac{1}{2} \rho}{2 \sin 1'}, \Delta M = \sin(\delta + \varphi)$$

în care  $\sin 1' = \sin(\delta - \varphi) \sin 1'$ . Aceasta este cea mai scurtă tablă din lume (2 pagini), dar necesită un număr de operațiuni aritmetice care o fac mai lungă decât cele mai multe metode „scurte”.

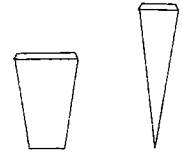
**DÖNITZ, Karl** (1891–1980) Amiral german. Intrat ca ofițer în marina imperială (1910). A participat în primul RM la acțiunile de luptă, ambarcat pe crucișătoare și submarin. Comandant de Sm. în partea finală a războiului. În perioada interbelică (1935–1939) a comandat, cu gradul de Cdr., forțele submarine ale noii

marine germane obținând rezultate deosebite în dezvoltarea și pregătirea acestei arme pentru războiul ce se întrevedea. În al doilea RM a condus operațiile Sm. germane în principal în Oc. Atlantic (v. Bătălia Atlanticului), reușind mari succese în atacurile împotriva convoaielor de aprovizionare (1941–1943) care au înregistrat rate lunare de pierderi de până la 650–700 mii tdw. A pus la punct tactica atacurilor în „haită” în care grupuri de Sm. atacau simultan același convoi condus de la un PC central. Comandant al marinei germane cu gradul de grossadmiral (1943–1945) și succesori al lui Hitler la conducerea Germaniei naziste. A fost condamnat la 10 ani detenție la procesul de la Nürnberg pentru crime de război (1946). Eliberat în 1956, a publicat lucrarea „Strategia navală germană în al doilea RM”.

**DOP DE BARCĂ** Dop metalic sau din lemn, care astupă gaura bărcii.

**DOP DE GAURĂ DE APĂ** Piesă din lemn de tei, salcie sau pin, de formă tronconică, ce servește la astuparea găurilor de apă de diametru mic (maximum 30 cm). Nu se piturează pentru a se putea umfla ușor în contact cu apa și a asigura etanșeitatea.

**DOP DE GURA ȚEVII** Dop din lemn, metal sau plastic cu care se astupă gura țevii tunului pentru a împiedica intrarea apei. La tunurile de calibru mare dopurile sunt ornate la exterior cu o figură cu semnificație apropiată de denumirea navei; v. fig. tun.



Dop de gaură de apă

**DOP DE PUNTE** Dop din lemn bătut forțat într-o gaură din învelișul punții, deasupra unui nit sau bulon, pentru a asigura etanșeitatea acesteia.

**DOP DE ȚIPIRIG mil.** Siguranță împotriva explozării premature a minelor marine, constând dintr-un cilindru de țipirig ce se dizolvă în apa de mare după un timp dat, ceea ce permite să intre în funcțiune un contact electric care face ca mina să devină activă.

**DOPPLER FIZEAU, efectul** ~ Efect datorită căruia un observator în mișcare relativă față de o sursă de unde (sonore, electromagnetice etc.) percepe o undă cu frecvență mai mare sau mai mică decât cea emisă de sursă, după cum sursa și observatorul se apropie sau se depărtează între ele. Efectul D-F permite, între altele, calcularea vitezei astrilor cerești față de Pământ, a vitezei sateliților artificiali etc.

**DORI** Ambarcațiune mică de pescuit, purtată de o navă mare.

**DORIA, Andrea** Duce de Tursi și principe de Melfi (1466–560). Amiral (1528) și om politic genovez. A participat la războaiele italiene (1494–1560) fiind pe rând în slujba Franței, regilor italieni și apoi ai Spaniei. În slujba Republicii Genova a întreprins prima operație navală împotriva unei flote franceze (1513); apoi împotriva piraților nord-africani (1513–1519). Și-a construit o flotă mare de galere dotată cu arme de foc pentru a apăra independența Genevei. A eliberat în 1828 Genova de sub dominația franceză și a apărut Moreea (Pelopones) de otomani. A comandat forța navală care a alungat pe pirații din Tunis și a eliberat

20 000 de sclavi creștini (1535). În 1538 a fost înfrânt la Preveza de o flotă otomană comandată de amiralul Barbaros Hayreddin, ceea ce i-a atras dizgrația. În luptele navale a folosit cu deosebită îndemânare artieria.

**DORMI** (*despre compas*) A fi puțin sensibil.

**DORN** v. mină.

**DORSALĂ SUBMARINĂ** *oc., sin. prag* submarin.

**DORUC** *fl.* Aglomerare de nisip la capul unui ostrov.

**DOSAR DE SIGURANȚĂ** Ansamblul certificatelor de siguranță referitoare la construcția și exploatarea navelor nucleare. Documentul de bază și concluzie a certificatelor parțiale este „Certificatul de siguranță pentru nava nucleară” (de mărfuri sau pasageri). CIOVUM din 1960, la cap. VIII prevede obligativitatea acestui act.

**DOUALA** Oraș și important port al Camerunului pe țărmul Fl. Wouri la 27 km de vărsarea acestuia în G. Biafra din Oc. Atlantic. Accesul în port se face printr-un canal lung de 7 km și ad. de 6 m. Lung. frontului de cheuri 3 km cu ad. de 8 m. Traficul anual de mărfuri cca 3 mil. t. Export: cafea, cacao, ulei de nuci de palmier, banane, lemn prețios. Ind. de prelucrare a lemnului, pescuit. Punct de bazare pentru navele marinei militare cameruneze.

**DOUGLAS, raportor** ~ Instrument pentru trasarea drumului și relevmentelor. În acest scop pe unul dintre meridianele se așază centrul și gradația interioară corespunzătoare, după care se execută o mișcare de translație până când muchia trece prin punctul prin care trebuie trasat drumul; v. echer de navigație, autocap, riglă, linii paralele.

**DOUGLAS, scară** ~ *oc.* Scară a valurilor întrebuițată în trecut; în prezent este înlocuită cu scara internațională a valurilor.

„**DOULOS**” Veche navă de pasageri, construită în 1914, folosită și azi în scopuri culturale. Inițial a fost destinată transportului de mărfuri. În primul RM a fost rechiziționată de armata americană pentru aprovizionarea trupelor. În 1948 „D” a redevenit navă de pasageri, fiind cumpărată de o companie italiană: a efectuat numeroase croaziere pe mările și oceanele lumii între 1952–1978. În 1978 devine proprietatea unei organizații umanitare germane care o transformă într-o bibliotecă plutitoare. Din 1978 și până în 2003 a vizitat 74 de țări și a primit 17 milioane de vizitatori. Biblioteca dispune de 500 mii de cărți în diferite limbi, de muzică ș.a. A vizitat de două ori portul Constanța – în 1994 și 2003, fiind vizitată de fiecare dată cu deosebit interes de conștanțeni și de turiștii aflați în vacanță pe litoral.

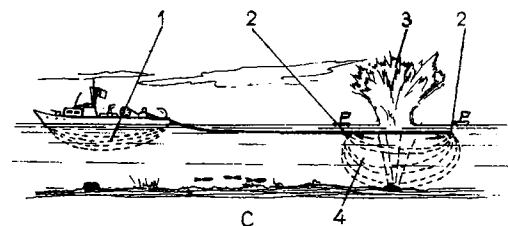
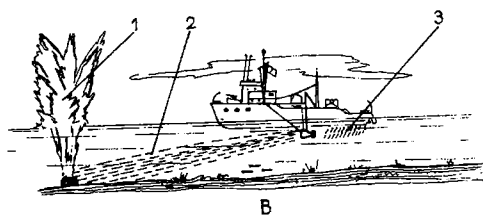
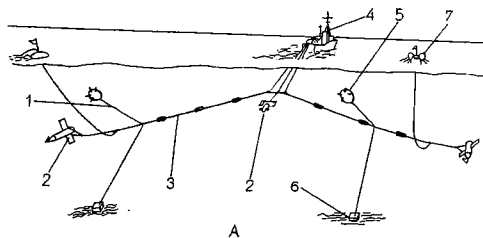
**DOVER** Oraș-port în SE Marii Britanii. Portul militar și de călători cel mai apropiat de țărmul european, situat la Str. Pas de Calais. Este legat prin feribot cu orașul Dunkerque de pe coasta de NV a Franței. Întrep. de utilaj naval, șantier de reparații nave.

**DOZIER** Metodă de calcul a înălțimii, folosind descompunerea triunghiului sferic de poziție în două triunghiuri sferice: triunghiul 1, definit de două corpuri cerești și polul ridicat; triunghiul 2, definit de două corpuri cerești și zenit.

**DOZIMETRU** Aparat pentru măsurarea dozelor de iradiție ionizantă. Din această categorie fac parte: indicatoarele radioactivității, instrumentele de măsurare a intensității dozei de iradiție ș.a. D. se folosesc pe timpul exploatarei instalațiilor energetice nucleare, în cercetarea de iradiție și la controlul dozimetric. Datele controlului dozimetric asupra contaminării radioactive se folosesc pentru stabilirea măsurilor necesare pentru decontaminare.

**DRACO** Constație conținând steaua nautică Eltanin.

**DRAGAJ 1.** Operațiune de curățire și adâncire a fundului căilor navigabile și a bazinelor portuare cu ajutorul unor nave speciale, denumite drăgi (cu cupe, cu sorb). **2. mil.** Acțiunea de curățire a zonelor maritime (fluviale) de minele care prezintă pericol de navigație. **D. de căutare** D. executat periodic sau sistematic pe pazele de navigație. **D. de distrugere** D. prin care se urmărește distrugerea totală a minelor. **D. de siguranță** D. executat în prova unui convoi. D. se poate executa

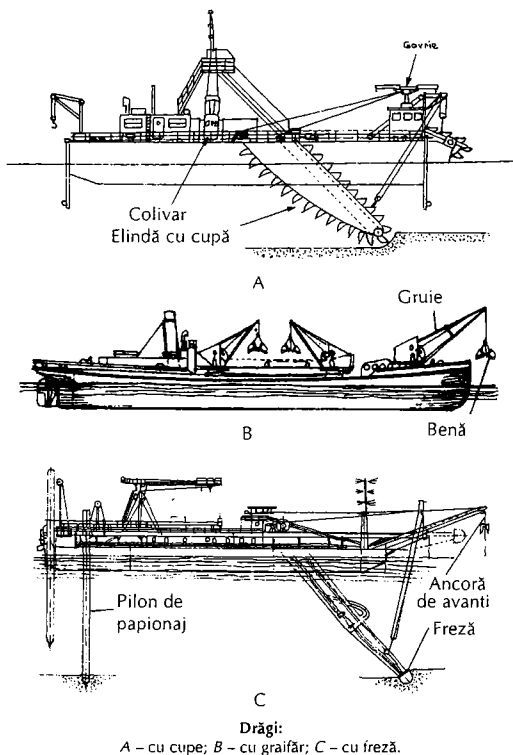


Dragaj:

A – dragaj cu dragă de contact; 1 – parămina minei; 2 – derivor; 3 – braț de dragă; 4 – dragor; 5 – mină; 6 – ancora minei; 7 – flotor; B – dragaj cu dragă acustică: 1 – mină explodată; 2 – vibrații produse de draga acustică; 3 – vibrații produse de aparatul propulsor; C – dragaj cu dragă magnetică: 1 – câmpul magnetic al navei; 2 – electrod; 3 – mină explodată; 4 – câmpul magnetic al drăgii

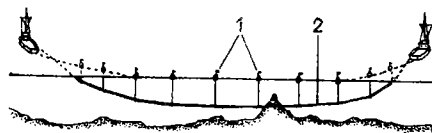
și cu spărgătoare de baraj, scafandri autonomi sau de luptă, încărcături de exploziv. grenade antisubmarine. Minele magnetice pot fi distruse și cu avioane dragoare. **3.** Căutarea unui obiect pierdut, utilizând o gheară de piscică, o drăgă sau o traină.

**DRAGĂ 1.** Navă tehnică (cu sau fără propulsie) echipată cu instalație de săpat, de ridicat și, eventual, de transportat materialul scos din apă. Se utilizează la adâncirea șenalului navigabil, la efectuarea de lucrări hidrotehnice, la ridicarea digurilor de apărare etc. **D. maritimă** D. autopropulsată, folosită la adâncirea bazinelor portuare, la degajarea gurilor fluviilor unde se formează bare etc., putând draga până la o adâncime de 20–25 m. **D. fluvială** D. nepropulsată, utilizată la efectuarea de dragaje pe fluviu, canale, lacuri etc. După procedeele de extragere a materialului dragat, distingem: D. absorbantă (cu sorb), D. cu benă, D. cu cupe, D. cu graifâr, D. cu lingură etc. După procedeele de transport și depozitare a materialului dragat, se deosebesc: D. autoportantă, D. cu colivare, D. refulantă etc. **2. mil.** Instalație destinată dragajului mineior. **D. de contact** D.



folosită pentru dragarea minelor ancorate; constă dintr-o parămă de oțel remorcată de unul sau două dragoare la o anumită adâncime. Când partea tăietoare a D. vine în contact cu parăma minei, aceasta este tăiată cu ajutorul unor foarfece mecanice sau al explozivului, mina ieșind la suprafață unde este distrusă. **D. fără contact** Poate fi electromagnetică, acustică etc. D. electromagnetică constă dintr-o buclă de cablu electric (sau solenoid) izolat, prevăzută cu mai mulți conductori. La trecerea curentului prin buclă se formează un câmp magnetic puternic care produce explozia minelor magnetice sau de inducție; *sin.* D. cu buclă, D.

solenoid. **D. acustică** D. remorcată sau montată sub chila navei, care constă dintr-un dispozitiv ce emite unde sonore în apă, determinând declanșarea focosului acustic și explozia minei. **3. v. traină; 4. D. hidrografică** D. tip traină, folosită în cercetările hidrografice pentru



Dragă hidrografică:  
1 - floatoare; 2 - parămă.

descoperirea obstacolelor submarine, epavelor etc. până la adâncimea de 200 m. **5. Ancoră plutitoare** remorcată la pupa unei ambarcațiuni, pe mare rea, pentru a reduce ambardeele.

**DRAGĂ ANTIMINĂ ELECTROMAGNETICĂ** (tip M.K.105) Sistem destinat distrugerii câmpurilor de mine magnetice. Este remorcat de un elicopter, prin intermediul unui cablu special care asigură atât tractarea, cât și alimentarea cu energie electrică a unor părți componente ale drăgii. Constă dintr-o platformă maritimă tip catamaran, ale cărei floatoare dispun atât de aripi portante (pentru a ușura deplasarea pe suprafața apei) rabatabile, cât și de roți pentru deplasarea pe suprafețele solide. Pe platformă este montat un turbogenerator (alimentat cu combustibil aflat în floatoare) care asigură producerea energiei electrice necesare solenoidului tractat prin apă. Alimentarea solenoidului cu energie electrică are drept efect realizarea unui câmp magnetic similar celui produs de o navă și deci punerea în funcțiune a aparatului care declanșează explozia minelor magnetice. Sistemul poate fi lansat sau recuperat de la bordul navelor de suprafață sau de pe rampe, docuri, plaje amenajate etc.

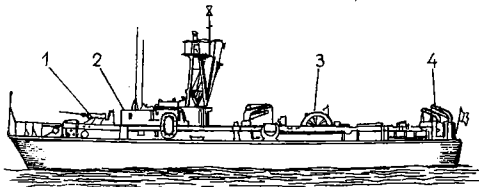
**DRAGĂ FLUVIALĂ CU INSTALAȚIE DE ASPIRAȚIE ȘI REFULARE** Navă tehnică utilizată pentru dislocarea balastului de pe fundul apelor interioare și refulării acestuia, prin conducte, până la stația de sortare. Pentru dislocare draga dispune de un afânător (freză) cu braț rabatabil antrenat electric, care poate excava până la o adâncime de 6 m. Hidromasa rezultată în urma excavării este aspirată de o pompă de balast și refulată prin conducte până la distanța de 1200 m.

**DRAGĂ ȘALANDĂ** Dragă prevăzută cu compartimente pentru depozitarea materialelor dragate: *sin.* dragă autoportantă.

**DRAGON spt.** Clasă internațională de yachturi rapide cu greement de slup bermudian proiectată în 1928 de norvegianul Johan Anker, destinată pentru sport (concursuri sau regate) și agrement (croaziere) în manieră spartană. După 1945, arborele a suferit unele modificări, iar suprafața velică a crescut la 21, 878 m<sup>2</sup>, în scopul de a realiza o viteză mai mare. Semnul distinctiv al clasei este litera „D” înscrisă pe velă. Ambarcațiunea are și o mică suprastructură, numită ruf. Deși în navigația pe mare agitată ambarcă multă apă pe punte, D. s-a dovedit potrivit pentru concursuri și agrement.

**DRAGOR 1. mil.** Navă militară cu pescaj redus, destinată descoperirii și distrugerii barajelor de mine și

minelor izolate, precum și convoierii sub dragă. D. sunt echipate cu drăgi de diferite tipuri. **D. de escortă** D. ce asigură protecția împotriva minelor a navelor care acționează în mare. Caracteristici: depl. 600–1 600 t; vit. 30–35 Nd; armament antiaerian puternic. **D. de bază** D. care execută dragajul barajelor de mine și convoierea sub dragă. Caracteristici: depl. 250–700 t; vit. 8–20 Nd; două–patru tunuri până la 100 mm. **D. de radă** D. care asigură dragajul și convoierea sub dragă în apropiere de coastă. Caracteristici: depl. 120–200 t; vit. 14 Nd; unul–două tunuri de 76–85 mm. **D. fluvial** D. care asigură protecția împotriva minelor pe fluviu și pe canale navigabile. **Vedetă dragoare** Navă care execută dragajul în locuri înguste, în avanporturi, pe fluviu și în zona de coastă. Caracteristici: depl. 10–100 t; unul–două tunuri antiaeriene ușoare. **Vânător de mine** D. modern cu corp din lemn sau din plastic armat cu sticlă (depl. 600 t), cu câmp magnetic redus, cu motoare silențioase, destinat în special dragajului minelor de fund (magnetice și acustice). **Spărgător de baraj** Navă care asigură dragajul de cercetare și distrugerea minelor fără contact. S.d.B. sunt, de regulă, nave de transport, echipate cu instalații ce creează un puternic câmp magnetic și acustic care provoacă explozia minelor fără contact. În scopul sporirii vitalității și rezistenței la explozii, ele sunt compartimentate și umplute cu



**Dragor:**

1 – tun; 2 – comandă; 3 – tambur de dragă; 4 – grui pentru manevra drăgii.

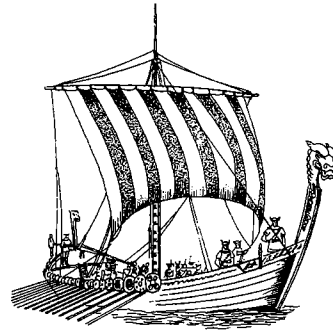
diferite materiale ușoare. Caracteristici: depl. 2 000–10 000 t; vit. 8–14 Nd; artilerie ușoară (până la 105 mm). **2.** Marinar specializat în dragaj.

**DRAI** *inv.* straiul unui foc.

**DRAKE, Sir Francis** (1540–1596) Navigator și corsar englez. Viceamiral (1588). A organizat și condus (cu încuviințarea reginei Angliei Elisabeta I) expediții pirateresti de-a lungul coastelor Americii, jefuind posesiunile și navele spaniole. În 1577, cu o escadră formată din 5 nave, a făcut primul după Magellan, ocolul Pământului (1577–1580), revenind în țară cu o captură bogată. Înnobilat de regina Elisabeta I. În 1588 a luat parte activă jucând un rol important în distrugerea flotei spaniole „Invincibile Armada” care atacase Anglia. Numele lui D. a fost dat strâmtoării între Țara de Foc și Ins. Shetland (Antarctica).

**DRAKE, Str.** ~ (Drake Strait) Strâmtoare între Țara de Foc (extremitatea de S a Americii de Sud) și Ins. South Shetland (Antarctica) care face legătura între Oc. Atlantic și Oc. Pacific. Lung. 250 Mm; lat. 440–600 Mm (cea mai lată str. de pe Terra); ad. 276–5 249 m. Curentul de suprafață – din Oc. Pacific în Oc. Atlantic – are viteza de 0,7–2 Nd. Partea sudică a Str. D. este acoperită de gheață. Vara apar numeroase aisberguri.

**DRAKKAR** *ist.* Navă vikingă (sec. XI–XII), nepuntată și ascuțită la ambele extremități. Avea un singur arbore cu o velă pătrată și rame. Caracteristici: dim. 20–24 × 1,2–5,1 × 0,5–1 m; bord liber 1,2–1,7 m.



**Drakkar**

**DRANOV** Ostrov (ins. fluvială) în Delta Dunării între brațul Sf. Gheorghe, L. Razelm și M Neagră. Supr.: cca 800 km<sup>2</sup>. Presărat cu bălți (principala 20,4 km<sup>2</sup>) și mlaștini. Este traversat de canalele Dranov și Dunavăț.

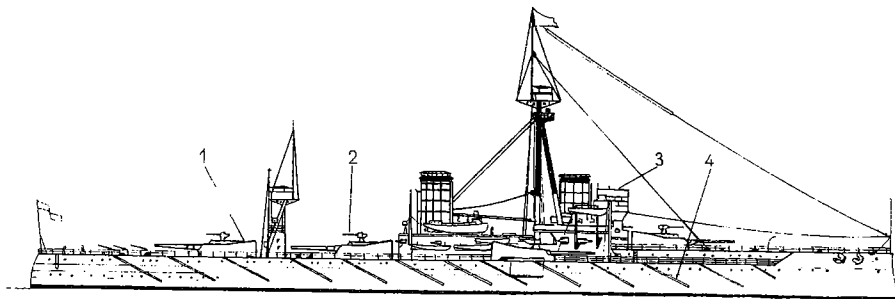
**DRĂCULEȚ** *sin.* velastraiul artimon.

**DRĂGHICESCU, Ferdinand** (1889–? n. Galați). Contraamiral. Fiul lt.-col. Mihail Drăghicescu. Începe cariera armelor ca subofițer (1909). Ulterior devine ofițer, obținând în 1912 gradul de slt. Comandant al monitorului „Lascăr Catargiu” (1920), comandant al Școlii de Mecașici și Electricieni de la Galați, care pregătea maștri militari (1923–1927) și al Școlilor de Specialități ale marinei (1940), comandant al NB „Constanța” (1934) și al Ds. „Regele Ferdinand” (1935), director al Arsenalului Marinei Regale din Galați (1939) ș.a. La intrarea țării în cel de-al doilea război mondial i se încredințează comanda Detașamentului Maritim nr. 1 Sulina. În această perioadă, adună notele lucrării tatălui său, pe care le ordonează și le transcrie, pregătind întregul material pentru tipar. Sprijinit de VAm Păiș, președintele LNR, care obține fondurile necesare tipării volumului, reușește să publice ultima și cea mai completă ediție a lucrării lt.-col. Mihail Drăghicescu: **Istoricul principalelor puncte pe Dunăre, de la Gura Tisei până la mare și pe coastele mării de la Varna la Odessa** (București, 1943). În anul 1944 este numit director administrativ al NFR. Trece în rezervă, cu gradul de contraamiral (1946).

**DRĂGHICESCU, Mihail** (1848–1896 n. Brăila) Locot.-colonel de marină, absolvent al Școlii militare cu gradul de slt. (1866). Ambarcat pe nava „Ștefan cel Mare”, apoi comandant pe canoniera „Fulgerul” pe care o aduce în țară de la Toulon (1873). Comandant al bateriilor de coastă „Mircea” și „Elisabeta” în acțiunile de luptă din zona Calafat-Vidin în timpul Războiului de Independență (1877–1878). A răspuns de executarea transporturilor pe Dunăre în folosul trupelor române și rușești. Comandant militar al porturilor Bechet și Rahova prin care se efectuau transporturile. Organizator al

„Școlii Copiilor de marină” (1881), prima instituție de învățământ a Marinei Militare unde a funcționat ca profesor. Director al Arsenalului Flotei (1881–1888), apoi șef de stat major al Corpului Flotei (1889–1894). Și-a încheiat cariera militară în funcția de comisar militar în portul Sulina. A scris lucrări de navigație, geografie maritimă, calcule nautice, hidrografie și marinărie. A întocmit în anul 1884 prima hartă românească a Dunării. Opera lui de căpetenie a fost lucrarea de referință **Istoricul principalelor puncte pe Dunăre de la gura Tisei până la mare și pe coastele mării de la Varna la Odessa**, lucrare ce prezintă interes și în zilele noastre. Decedat la 03. mart. 1896 la Sulina unde a fost înmormântat.

**DREADNOUGHT mil., ist. 1.** Tip de navă de linie construită în Anglia în 1906, având o bordă de opt-douăsprezece tunuri de 305 mm; vit. 21 Nd. A depășit toate navele de linie anterioare cu tunuri de două calibre grele, din care numai patru erau de 305 mm.



Dreadnought:

1 – tun de 305 mm; 2 – tun contra torpiloarelor; 3 – comandă; 4 – școndru pentru plasa Bullivan.

Încă din anii primului război mondial a fost depășit de tipul superdreadnought, navă de linie perfecționată și echipată cu artilerie până la 406 mm. 2. Velier de tip cliper cu trei arbori, sub pavilion SUA. Construit în 1853 în șantierul „Currier Townsend” din Massachusetts, a aparținut armatorului St. George’s Cross. A întreprins un voiaj între New York și Liverpool în 13 zile și 8 ore. În 1869, în timpul unui voiaj în Oc. Pacific, naufragiază în Țara de Foc. Caracteristici: depl. 1400 t; dim: 60 × 10,70 × 7,8 m; echipaj: 39 marinari.

**DREAPTA** *sin.* tribord (*termen utilizat în comenzile la cârmă și la mașini, deoarece tribord și babord având aceeași terminație, ar putea fi confundate pe timp rău; în alte cazuri, cuvintele dreapta și stânga nu se folosesc la bord pentru a nu se produce confuzii*).

**DREAPTA, DREAPTA, DREAPTA, STÂNGA, STÂNGA, STÂNGA MN** Regula de manevră în ciclon: dacă vântul sare către dreapta, nava se află în partea dreaptă a traiectoriei ciclonului și ia ca pa preventivă cu murele la tribord; dacă vântul sare către stânga, nava se află în partea stângă a traiectoriei ciclonului și ia ca pa preventivă cu murele la babord. Regula este valabilă pentru ambele emisfere.

**DREAPTA LUI SUMNER** *ist.* Dreapta de înălțime descoperită întâmplător de Sumner în anul 1837. Teoria ei a fost fundamentată în anul 1875 de Marcq de St. Hilaire.

**DREAPTĂ, cârma** ~ Cârma la 0° sau în axul navei *sin., fl.* mijloc, cârma la zero.

**DREAPTĂ DE ÎNĂLȚIME** Tangenta la cercul de înălțime în punctul de intersecție al acestuia cu azimutul astrului, denumit punct determinativ. Reprezintă dreapta de poziție a navei care a făcut o observație (a luat înălțimea) la un astru, D.d.Î. se trasează perpendicular pe azimutul dus din punctul estimat sau dintr-un punct auxiliar aflat la o distanță egală cu interceptul.(v.) Dreapta astfel calculată se numește dreapta Marcq de Saint Hilaire. A fost precedată de dreapta Sumner care era calculată prin puncte. **Dreaptă de distanță** D.d.Î perpendiculară pe drumul navei, servind la verificarea distanței parcurse. **Dreaptă de drum** D.d.Î, paralelă cu drumul navei, servind la verificarea drumului acesteia.

**DREAPTĂ DE POZIȚIE** Dreaptă reprezentând locul geometric al punctului navei, determinat cu ajutorul

unui relevment optic, al unui relevment radiogoniometric sau al unei drepte de înălțime.

**DREN** *sin.* tubulatură de santină.

**DRENCOVA** Port fluvial pe malul stg. al Dunării la km 1016, între Moldova Nouă și Orșova. Dispune de un cheu vertical lung de 190 m. Are o macara de 5 tf, înaltă de 32 m. Suprafața platformei de mărfuri este de 7000 mp. Pentru navele de pasageri este amenajată o dană lungă de 50 m. Capacitatea de trafic: 100 mii t/an.

**DREPT AL SEMNALULUI DE DRUM LIBER MC** Dreptul unei nave de a folosi în porturi sau pe canale semnale locale spre a cere drum liber pentru manevră sau trecere, fără a ține seama de Regulile internaționale de drum, ci numai de regulile de navigație locale.

**DREPT AȘA!** Comandă la care timonierul trebuie să țină cârma la capul indicat de compas în momentul comenzii, repetând „drept așa ... grade”.

**DREPT DE ANCORAJ MC** Dreptul navelor de a fundarisi ancora în solul mării, izvorât din principiile de drept internațional care guvernează libertatea navigației (art. 14, al. 3 al Convenției asupra mării libere de la Geneva, 29 aprilie 1958, la care a aderat și România la 31 august 1961). Ancorarea navelor în apele teritoriale



străine este permisă pentru necesitățile obișnuite ale navigației sau în cazuri de forță majoră: avarii, furtună etc. În afara acestor cazuri, ancorarea navelor în apele teritoriale străine este supusă regimului aplicat navelor care opresc sau ancorează în porturi (control sanitar, de frontieră, vamal etc.), statul riveran având dreptul de a le obliga să părăsească apele teritoriale în cazurile de ancorare ilegală și, eventual, să le supună sancțiunilor legilor sale penale. Astfel, ambarcațiunile de aprovizionare cu combustibil, navele-hotel, navele de reclamă prin televiziune, navele de foraj sau navele de război străine nu pot ancora în apele teritoriale fără încuviințarea statului riveran.

**DREPT DE ANGARIE MC** Dreptul unui stat beligerant de a folosi sau distruge, în caz de necesitate, în scop ofensiv sau defensiv, nave sau alte mijloace de transport, precum și unele bunuri proprietate neutră aflate pe teritoriul său sau pe teritoriul inamic, fiind obligat să despăgubească integral pe proprietarii acelor bunuri.

**DREPT DE APROPIERE MC** Dreptul unei nave de război de a se apropia de o navă comercială atât cât este necesar spre a-i stabili naționalitatea, fără însă a-i împiedica drumul.

**DREPT DE CONVOI MC** Exceptarea navelor comerciale neutre de la dreptul de vizită și control al unei nave de război beligerante, când se găsesc în convoi în marea liberă sub protecția unei nave de război de aceeași naționalitate, dacă comandantul navei escortoare afirmă că încărcătura navelor din convoi nu constituie contrabandă de război. Dreptul de convoi a fost recomandat de Declarația de la Londra din 1909 și este recunoscut de SUA și de unele state europene, prin tratate.

**DREPT DE DRUM** Dreptul unei nave, pe care Regulile de drum nu o obligă să manevreze (navă privilegiată), de a-și continua drumul și a menține viteza la întâlnirea cu altă navă. Acest drept nu trebuie totuși interpretat în mod absolut, nava privilegiată fiind obligată să facă o manevră „in extremis”, în cazul când continuarea drumului și menținerea vitezei ar putea duce la coliziune. Distincția între dreptul de drum și obligația de a manevra „in extremis” este foarte vagă; de aceea se recomandă ca orice navigator să-și amintească vechiul proverb marinăresc: „Evită coliziunile ca să nu fii obligat să le justifici”.

**DREPT DE NAVIGAȚIE MC** Dreptul oricărei nave, indiferent de pavilion, instituit în virtutea principiilor de drept internațional, de a naviga și pescui în marea liberă. Navigația navelor comerciale în apele teritoriale ale altor state este, de asemenea, liberă cu respectarea regulilor vamale, de frontieră și de pescuit ale statelor riverane respective. Navele militare nu pot intra în apele teritoriale ale altui stat decât cu încuviințarea prealabilă a statului riveran.

**DREPT DE PESCUIT MC** Drept în virtutea căruia navele de pescuit pot vâna pește și fauna mării în general. Dreptul de pescuit în marea liberă este garantat deopotrivă tuturor navelor, indiferent de pavilion. În apele teritoriale, dreptul de pescuit este rezervat exclusiv navelor aflate sub pavilionul statului riveran.

Pescuitul în apele teritoriale ale unui alt stat nu se poate face decât cu consimțământul acestuia, confirmat de regulă prin convenții sau tratate încheiate între statele interesate. Dreptul de pescuit în marea largă este garantat de principiile de drept internațional concretizate în Convenția de la Geneva, din 1958, la care a aderat și România în anul 1961.

**DREPT DE PREEMȚIUNE MC** Drept acordat cuiva prin lege de a fi preferat altor persoane la cumpărarea în condiții egale a unor mărfuri etc. În practica internațională, prin „pre-emption” se înțelege dreptul statului beligerant de a rechiziționa în largul mărilor mărfurile neutrilor, când acestea constituie contrabandă de război, de regulă, contra unei juste compensații.

**DREPT DE RETENȚIE AL CURTIERULUI MC** Dreptul agenției de vapoare sau al unui curțier de a reține mărfurile sau nava pentru neplata sumelor ce-i sunt legal datorate. Se instituie în conformitate cu prevederile legilor în vigoare în porturile de descărcare.

**DREPT DE RETENȚIE ȘI PRIVILEGIUL MARITIM DM** Spre deosebire de dreptul civil, în care privilegiul este un drept pe care „calitatea” creanței îl dă creditorului de a fi preferat față de alți creditori la masa debitului, în dreptul maritim nu calitatea creanței conferă dreptul preferențial, ci „raportul” dintre creanță și expediția maritimă. Astfel, oricine devine creditor în legătură cu o expediție maritimă este privilegiat în conformitate cu prevederile legii pavilionului. Principiile privilegiului maritim au fost stabilite și unificate prin Convenția de la Bruxelles din 10 aprilie 1926.

**DREPT DE SECHESTRARE DM** Drept conferit de legile naționale autorităților portuare de a institui sechestrul asupra navelor care au contravenit legilor vamale, fiscale, comerciale sau penale ori de navigație ale statului respectiv. Dacă o navă sechestrată părăsește totuși portul, poate fi urmărită în marea liberă până când a intrat în apele teritoriale ale unui alt stat. În general, dreptul de sechestrul este, de asemenea, conferit oricărui creditor al navei care a obținut un ordin de sechestrul emis de tribunal, precum și unui stat beligerant față de navele neutre care au încălcat legile neutralității.

**DREPT DE URMĂRIRE** (în marea liberă) **DM** Principiul de drept internațional (art. 23 al Convenției de la Geneva asupra mării libere din 29 aprilie 1958), în virtutea căruia o navă sau aeronavă militară a statului riveran poate urmări în marea liberă și aduce înapoi, în port, spre a fi supusă cercetărilor și, eventual, judecată, nava de comerț străină care, aflată în apele teritoriale, a încălcat legile statului riveran. Dreptul de urmărire este condiționat de faptul că urmărirea să fi fost începută încă din momentul când nava urmărită sau una din ambarcațiunile acesteia se mai află în apele teritoriale sau în zona contiguă ale statului urmărit și trebuie să înceteze de îndată ce aceasta a intrat în apele teritoriale ale altui stat. Nava oprită sau sechestrată în marea liberă în împrejurări care nu justifică exercitarea dreptului de urmărire trebuie să fie indemnizată de orice pierdere sau pagubă.

**DREPT DE VIZITĂ** *DM* Dreptul unei aeronave sau nave de război beligerante, reglementat prin tratate sau convenții internaționale [Convențiile a X-a (art. 4) și a XIII-a (art. 2) de la Haga din 1907; Declarația de la Londra (art. 61) din 1909]: de a opri și vizita navele comerciale neutre în marea liberă spre a le verifica naționalitatea și spre a se convinge că nu încalcă legile neutralității (forțarea blocadei, comerț cu inamicul, servicii făcute inamicului, contrabandă de război). Dacă nava vizitată este găsită în culpă față de legile neutralității, este capturată și escortată în portul ales de nava beligerantă, cazul urmând a fi judecat de tribunalul de prize. Ca regulă generală de drept maritim internațional privind libertatea mărfurilor (Convenția de la Geneva privind marea liberă, din 1958, art. 11, Convenția de la Bruxelles din 1952 privind jurisdicția penală în abordaje), navele militare ale unui stat pot inspecta și lua măsuri de constrângere numai asupra navelor comerciale de sub același pavilion, neavând nici un drept de inspecție și control față de navele comerciale străine, decât în anumite cazuri, care constituie o excepție de la jurisdicția exclusivă a pavilionului. Astfel, în afară de dreptul de vizită acordat prin tratate, Convenția de la Geneva asupra mării libere (art. 22) din 1958 prevede: „o navă de război nu este îndreptățită să oprească, să viziteze sau să supună controlului o navă de comerț străină decât dacă are motive întemeiate a bănuși că această navă se ocupă cu pirateria, cu vânzarea sclavilor sau, arborând un pavilion străin ori refuzând să arboreze pavilionul său, este în realitate o navă de aceeași naționalitate ca cea a navei de război. Dacă bănușelile nu sunt îndreptățite și nava reținută nu a comis nici un act care să le justifice, trebuie să fie indemnizată de orice pierdere sau pagubă”. (*sin.* Drept de control).

**DREPT ÎN PROVA 1.** Direcția la bord și în spațiu în lungul axului navei privind în sensul normal de mișcare a acesteia, adică relevment prova 0°. **2.** (Comandă) Exact pe direcția indicată de prova navei; v. direcțiile în spațiu în raport cu nava.

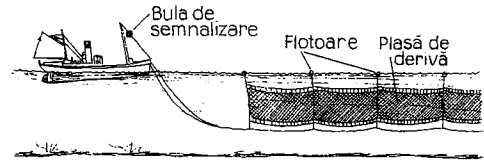
**DREPT ÎN PUPA 1.** Direcția la bord și în spațiu în lungul axului navei în sens invers sensului normal de mișcare a navei, adică relevment prova 180°. **2.** (Comandă) Exact pe direcția indicată de pupa navei; v. direcțiile în spațiu în raport cu nava.

**DREPT MARITIM** Ramură a dreptului care reglementează raporturile juridice privind proprietatea și exploatarea navelor, comerțul maritim, persoanele care săvârșesc acte de comerț maritim sau colaborează la săvârșirea lor, ca și regimul juridic al mării. Dreptul maritim se împarte în: drept internațional public maritim, drept administrativ maritim, drept comercial maritim și drept internațional privat maritim.

**DREPTI 1.** Comandă dată pe timpul ramării, care se execută în mod diferit în funcție de situație: a) dacă este precedată de comanda Armați! ramele se pun în furcheți; b) dacă în acest timp se ramează, oamenii din armament încetează activitatea și aduc ramele în

poziția „drepti”. **2.** Poziție de ramare. **3.** Comandă ce se dă în ambarcațiuni atunci când intră sau coboară un ofițer, la care oamenii din armament stau pe bancuri cu palmele pe genunchi.

**DRIFTER pesc.** Navă maritimă de pescuit (200–400 t) care folosește setci (plase) de cca 4,5 km lungime și 15



Drifter cu plasă de derivă

m înălțime pentru pescuitul în derivă. Setcile se filează în prova după care derivează împreună cu nava.

**DRIL** Pânză de vele din bumbac, mai rezistentă decât docul, utilizată pentru capote, iar uneori pentru vele de pui.

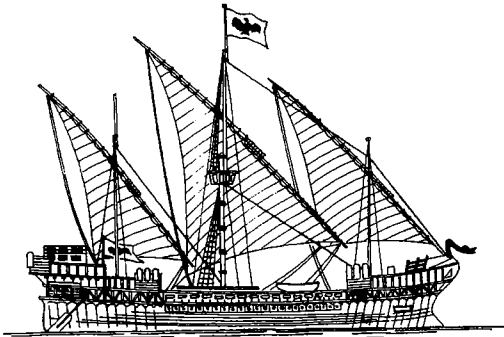
**DRIMBA, Gheorghe** (1905–?) Contraamiral. Absolvent al Școlii de ofițeri de marină și al Școlii de Aplicație a Marinei. Instructor foarte capabil, a pregătit numeroase promoții de ofițeri în practica marinăriei și sportul velor. El însuși velist pasionat, a executat cruciere cu cuterul „Dris” în M. Neagră și M. Mediterană. Secund al navei-școală „Mircea” (II), a venit cu nava din Germania (1939–1941), apoi comandant al navei (1941–1943). A participat în al doilea RM la numeroase misiuni de luptă (1943–1944), comandând canoniera „Dumitrescu”. Decorat cu Ord. „Mihai Viteazul” pentru fapte de arme.

**DROBETA-TURNU SEVERIN** Port fluvial pe malul stâng al Dunării între km 933–934. Dispune de dane operaționale pentru pasageri, mărfuri generale și în vrac, precum și terminal de containere. Lungimea frontului de cheuri: 830 m, cu ad. la cheuri de 4–5 m. Danele sunt dotate cu utilaje pentru manipularea mărfurilor (macarale de 6–7 t, platforme de depozitare, magazii etc.). În port pot opera nave de până la 3000 t. Capacitatea de trafic a portului: cca 600 mii t/an. La km 934 se află șantierul de construcții și reparații nave până la 7500 tdw. Portul este legat de rețeaua națională de CF. *ist.* Cunoscut din antichitate sub numele de DRUP-HEGIS, PONTES DRUBETA, AKAMONIA. Aici a fost construit în 103–105 d.Hr. de către Apolodor din Damasc podul pe care armatele romane ale împăratului Traian au trecut să cucerească Dacia. Episcopie creștină înființată în 547 de împăratul bizantin Justinian; tot aici s-au născut frații Metodiu și Chiril, creatorii alfabetului chirilic. În urma păcii de la Adrianopole (1829) D. T.-S. a fost declarat port și municipiu (1852) devenind și sediul agențiilor străine de navigație, aflate până atunci la Schela Cladovei. Denumirea de DROBETA a fost adăugată în 1970.

**DROMĂ** *inv.* Asamblul școndrilor de la bordul navei.

**DROMON** *ist.* Galeră rapidă tipic bizantină, cu bordul înalt, folosită în sec. V–XVI ca navă de transport și mai ales de luptă. Ca navă de luptă, D. a fost semnalat și pe Dunăre încă din sec. VI. Caracteristicile dromonului au variat între următoarele limite aproximative: depl. 100–200 t; dim. = 36–60 × 5–19 × 1,5–2. Propulsia era asigurată cu 25 sau 50 perechi de rame, dispuse pe unul

sau respectiv două rânduri, precum și cu 3–4 vele pătrate și/sau latine, montate pe 1–3 catarge. Vit. max. putea fi de 7–12,5 Nd. În afară de trăgătorii la rame (până la 180 oameni), D. lua la bord până la 200 marinari și soldați înarmați cu sulite, arcuri cu săgeți etc. Armamentul principal al D. consta la început din mașini de luptă (baliste), montate în prova. Începând din anii

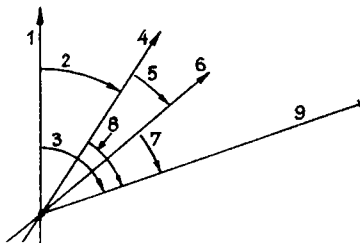


Dromon

674–678, s-au mai adăugat și „sifoane” (tuburi de metal) cu care se arunca un amestec de substanțe incendiare asupra navelor inamice, cunoscut sub denumirea de „foc grecesc”. (v.) Acest amestec se mai lansa și în recipiente (vase) aruncate cu ajutorul balistelor.

„DRUJBA” Navă-școală de tip navă barc cu trei arbori sub pavilionul Federației Ruse. A fost construită în anul 1980 în Șantierul naval din Polonia. Este una din cele mai moderne nave-școală. Caracteristici: depl. 2496 t; dim. 108,6 × 14 × 7 m; echipaj 51 marinari și 144 studenți.

**DRUM 1.** Unghiul dintre direcția Nordului și direcția în care urmează a se deplasa nava (linia drumului). După direcția Nordului ales, D. poate fi: adevărat, magnetic, compas, giro (la compasurile giroscopice moderne, ultimul este egal cu D. adevărat). În prezent, D. se măsoară în sistemul circular de la 0° (Nord) la 360°, în sensul acelor unui ceasornic. În trecut se folosea și sistemul cadrantal, adică D. era contat de la N/S cu câte



Drum:

1 – Nord adevărat; 2 – declinație magnetică estică; 3 – drum adevărat; 4 – Nord magnetic; 5 – deviație estică; 6 – Nord compas; 7 – drum compas; 8 – drum magnetic; 9 – linia drumului.

90° spre E/V. Pe vremea marinei cu vele D. se măsoară în carturi. Se recomandă ca D. să fie întotdeauna notat printr-un număr din trei cifre: astfel, un drum de 0° se va nota cu 000°, un drum de 45°, cu 045° etc. ♦ „A lua un

D.” A veni cu nava la un D; *sin.* A pune capul. „La D.” Formulă prin care timonierul raportează că a adus nava la capul compas ordonat (după o abatere) sau, în cazul în care se navigă în D. drept, că nava se află exact la D. ordonat (de ex., când se ia un relevment prova). „Pe D.” În comenzile referitoare la mașini are semnificația de a merge cu numărul de rotații obișnuit în navigație. 2. *sin.* (în limbajul curent) linia drumului. 3. Traseu compus din mai multe drumuri în accepțiunea (1) pe care nava le urmează succesiv. 4. *fl.* Curbă ce unește adâncimile maxime ale unui curs de apă, fiind urmată de nave.

**DRUM DE APROPIERE** *mil.* Drumul (1) luat de vedetele torpiloare sau purtătoare de rachete din poziția de plecare la atac spre punctul preliminar de lansare.

**DRUM DE ATAC** *mil.* Drumul (1) luat de vedetele torpiloare sau purtătoare de rachete între punctul preliminar de lansare în punctul de lansare; în acest timp este rezolvată problema triunghiului de lansare.

**DRUM DE COLIZIUNE** *mil.* drum de goană.

**DRUM DE DEROBARE** *mil.* Drumul (1) luat de navele atacatoare, după lansarea torpilelor (rachetelor), pentru a se îndepărta cât mai repede de ținta atacată.

**DRUM DE FUMIZARE** *mil.* Drumul (1) luat de o navă pentru lansarea unei perdele de fum; v. și fumizare.

**DRUM DE GOANĂ** v. goană.

**DRUM DE HALAJ** *fl.* Drum amenajat de-a lungul unui curs de apă și destinat circulației oamenilor, animalelor și mijloacelor mecanice care execută tragerea la edec a navelor.

**DRUM DE LANSARE** *mil.* Drumul (1) luat de vânătoarele de submarine în momentul în care începe lansarea grenadelor antisubmarine.

**DRUM DE RĂZBOI** *mil.* Drumul (1) pe care se execută navigația în timp de război. D.d.R. sunt astfel alese încât să fie sigure atât în cazul acțiunilor de luptă, cât și din punct de vedere nautic. Ele sunt codificate prin numere, culori, denumiri convenționale etc., putând avea mai multe variante; *sin.* drum operativ.

**DRUM DE ZBOR** *mil.* Drumul (1) luat de un portavion în vederea decolării avioanelor.

**DRUM GIRO** v. Drumul adevărat al navei indicat de girocompas.

**DRUM INIȚIAL** Unghiul dintre ortodromă și meridian în punctul de plecare.

**DRUM LIBER** Poziția a două ambarcațiuni în cursul unei regate, în care nu există risc de coliziune.

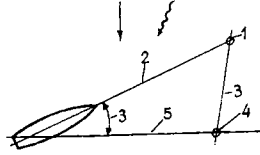
**DRUM MEDIU** Dreapta care unește punctul inițial și cel final al unui zig-zag.

**DRUM OFICIAL** Drum (4) recomandat pentru navigația pe Dunăre.

**DRUM OPERATIV** *sin.* drum de război.

**DRUM PE DEASUPRA FUNDULUI** Drumul (1) în raport cu globul, adică drumul parcurs efectiv de navă. Practic, nu poate fi cunoscut înainte de a se face un punct adevărat.

Drum pe deasupra fundului:  
1 – punct estimat; 2 – drum prin apă; 3 – derivă; 4 – punct adevărat; 5 – drum pe deasupra fundului.



**DRUM PRIN APĂ** Drumul (1) în raport cu apa, adică drumul aparent indicat de compas, fără a ține seama de curent, de vânt etc.

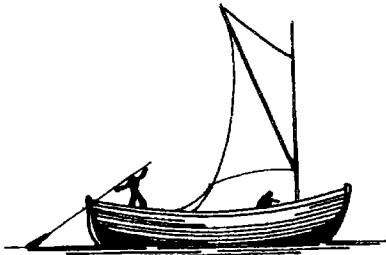
**DRUM RECOMANDAT** Drumul (3) care prezintă siguranță pentru navigație. Cele mai vechi D.R. sunt cele din zona nordică a Oc. Atlantic, fiind stabilite printr-o convenție internațională adoptată în urma naufragiului transatlanticului „Titanic”.

**DRUM RELATIV** În cinematica navală drumul relativ al unei nave „A” față de o altă navă „B”, ambele în mișcare; reprezintă direcția în care s-ar mișca nava „A”, când nava „B” se consideră staționată *sin.* indicatricea mișcării.

**DUBA** (*tc.* Duba-monitor) Monitor fluvial otoman. În Războiul de Independență (1877–1878), flota otomană a avut pe Dunăre două asemenea „dube”: „Hizber” și „Seyfi”. *v.*

**DUBAI** Port la G. Persic aparținând Emiratelor Arabe Unite. Cca 90 mii loc. Centru comercial. Import: echipamente industriale, prod. alimentare, prod. chimice; export: petrol, gaze lichefiate, făină de pește. Pescuit (inclusiv al perlelor). Aeroport.

**DUBAS** *ist.* Termen folosit cu precădere în sec. XVIII–XIX pentru o luntre mare (dubă, lotcă) ce servea la pescuit sau trecerea de pe un mal pe altul a oamenilor,

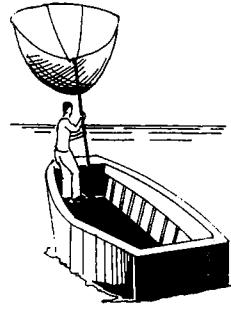


Dubas

animalelor și materialelor (bac, pod umblător, ponton, porțișă). D. poate servi și ca platformă (ponton) pentru instalarea unei roți de moară cu întreaga instalație de măcinat (moară plutitoare) care era ancorată pe cursuri mari de apă, inclusiv pe Dunăre. În varianta de pod plutitor, care putea fi staționar sau mobil, se alăturau două sau mai multe dubasuri peste care se întindea o platformă. Uneori denumirea de D. se dădea și unei plute care prin diverse regiuni ale țării purta diferite nume (brod, brudă, căhulă, căpăți etc.). Cuvântul Dubas este de origine rusă; *sin.* dombaz, tombaz, tumbaz.

**DUBĂ pesc.** Barcă pescărească cu pupa dreaptă sau ascuțită la ambele extremități, mai mare decât lotcă;

este construită din lemn ușor în sistem latin, călăfăuită și smolită atât în exterior, cât și în interior.



Dubă

**DUBĂ CANONIERĂ** Navă aparținând marinei Țărilor Românești în prima jumătate a sec. XIX.

**DUBĂȘAR** *ist* Constructor de dubase (sau dubasuri); persoană care deservește o moară plutitoare dubas.

**DUBHE** Steaua nautică α Ursae Majoris, mărimea 2,0; în arabă „Spatele ursului”.

**DUBLĂ 1.** A ocoli (un cap, un far, o geamandură etc.).

**2.** A dispune o manevră falsă pentru a suplimenta o manevră fixă sau curentă în vederea unei lupte sau a timpului rău. ♦ **D. legăturile** A da parâma de legare de la bord la babaua de pe mal, înapoi la bord și din nou la babaua de pe mal, unde se pune gașa. În consecință, dublarea legăturilor înseamnă de fapt triplarea lor. **D. în**

**aramă sau material plastic** A acoperi opera vie a navelor din lemn cu table de aramă fixate cu cuie de dublaj, care, în contact cu apa de mare, dau compuși toxici pentru depunerile vegetale și animale, protejând astfel corpul navelor, sau cu foi de plastic ce nu sunt atacate de aceste depuneri. Prima navă dublată în

aramă a fost fregata engleză Alarm (1761). **3.** (*despre nod*) A face încă o trecere la un nod paralelă cu prima. Dacă se fac două sau trei treceri, se consideră că nodul se dublează de două sau de trei ori.

**DUBLĂ FLOTA INAMICĂ** *ist.* A învăli coada sau capul unei formații inamice pentru a o prinde între două focuri. Această manevră era practică mai mult pe vremea marinei cu vele (*a nu se confunda cu a bara T-ul*).

**DUBLAJ 1.** Table de aramă sau foi de plastic cu care se acoperă opera vie a unei nave din lemn. **2.** Întăritură a unei vele.

**DUBLARE 1.** Locul de suprapunere a gâtului porțiunii inferioare a catargului pe piciorul porțiunii superioare.

**DUBLAREA FORMAȚIEI INAMICE** Diagram illustrating the tactical maneuver of 'dublarea formației inamice' (doubling the enemy formation), showing a curved path of a vessel relative to an enemy formation.

**DUBLAREA RELEVEMENTULUI PROVA** Diagram illustrating the tactical maneuver of 'dublarea relevementului prova' (doubling the bow bearing), showing a vessel's path relative to a bearing of 45 degrees and 90 degrees.

**DUBLAREA RELEVEMENTULUI PROVA** Diagram illustrating the tactical maneuver of 'dublarea relevementului prova', showing a vessel's path relative to a bearing of 45 degrees and 90 degrees, with labels for 'Relevement prova', '90° orientată la travers', and 'Capul navei'.

**DUBLAREA RELEVEMENTULUI PROVA** Diagram illustrating the tactical maneuver of 'dublarea relevementului prova', showing a vessel's path relative to a bearing of 45 degrees and 90 degrees, with labels for 'Relevement prova', '90° orientată la travers', and 'Capul navei'.

**DUBLAREA RELEVEMENTULUI PROVA** Diagram illustrating the tactical maneuver of 'dublarea relevementului prova', showing a vessel's path relative to a bearing of 45 degrees and 90 degrees, with labels for 'Relevement prova', '90° orientată la travers', and 'Capul navei'.

**DUBLAREA RELEVEMENTULUI PROVA** Diagram illustrating the tactical maneuver of 'dublarea relevementului prova', showing a vessel's path relative to a bearing of 45 degrees and 90 degrees, with labels for 'Relevement prova', '90° orientată la travers', and 'Capul navei'.

**DUBLAREA RELEVEMENTULUI PROVA** Diagram illustrating the tactical maneuver of 'dublarea relevementului prova', showing a vessel's path relative to a bearing of 45 degrees and 90 degrees, with labels for 'Relevement prova', '90° orientată la travers', and 'Capul navei'.

**DUBLAREA RELEVEMENTULUI PROVA** Diagram illustrating the tactical maneuver of 'dublarea relevementului prova', showing a vessel's path relative to a bearing of 45 degrees and 90 degrees, with labels for 'Relevement prova', '90° orientată la travers', and 'Capul navei'.

**DUBLAREA RELEVEMENTULUI PROVA** Diagram illustrating the tactical maneuver of 'dublarea relevementului prova', showing a vessel's path relative to a bearing of 45 degrees and 90 degrees, with labels for 'Relevement prova', '90° orientată la travers', and 'Capul navei'.

**DUBLAREA RELEVEMENTULUI PROVA** Diagram illustrating the tactical maneuver of 'dublarea relevementului prova', showing a vessel's path relative to a bearing of 45 degrees and 90 degrees, with labels for 'Relevement prova', '90° orientată la travers', and 'Capul navei'.

**DUBLAREA RELEVEMENTULUI PROVA** Diagram illustrating the tactical maneuver of 'dublarea relevementului prova', showing a vessel's path relative to a bearing of 45 degrees and 90 degrees, with labels for 'Relevement prova', '90° orientată la travers', and 'Capul navei'.

**DUBLAREA RELEVEMENTULUI PROVA** Diagram illustrating the tactical maneuver of 'dublarea relevementului prova', showing a vessel's path relative to a bearing of 45 degrees and 90 degrees, with labels for 'Relevement prova', '90° orientată la travers', and 'Capul navei'.

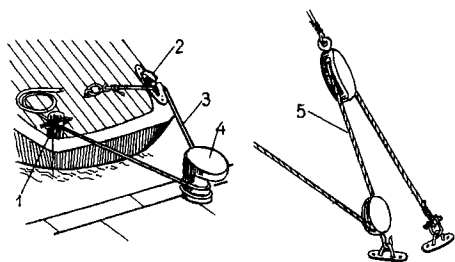
Poartă denumirea porțiunii inferioare, de ex.: D. coloanei, D. arborelui gabier. **2.** (*despre rame*) Folosirea a câte doi oameni la fiecare ramă.

**DUBLAREA FORMAȚIEI INAMICE** Manevră tactică de ocolare a formației inamice de către formația proprie cu scopul de a o prinde între două focuri ale artileriei de la bord. Se practica îndeosebi în epoca navelor cu vele.

**DUBLAREA RELEVMENTULUI PROVA** Procedeu de navigație costieră, constând în a releva de două ori același obiect, al doilea relevment prova fiind dublul primului. În acest caz distanța până la obiect în momentul celui de-al doilea relevment este egală cu distanța între relevmente, triunghiul ABC fiind isoscel. Pentru perechea de relevmente prova  $22^{\circ}5'$  distanța la travers este egală cu  $7/10$  din distanța parcursă, de unde provine și denumirea de regula celor șapte zecimi, care se dă uneori acestui procedeu. Pentru perechea  $30^{\circ}-60^{\circ}$  distanța la travers este egală cu  $7/8$  din distanța parcursă, de unde provine și denumirea de regula celor șapte optimi. În cazul perechii  $45^{\circ}-90^{\circ}$  distanța la travers este egală cu distanța parcursă între relevmente.

**DUBLIN (I)** Port și cap. Irlandei, situat pe țărmul Fl. Liffy, la 12 km de la vărsarea acestuia în M. Irlandei. Cca 600 mii loc. Accesul în port de la gura fl. se face printr-un canal care permite trecerea navelor cu un pescaj de 10 m (la marea înaltă). Portul are amenajate dane petroliere și de port-containere. Lung. frontului de cheuri este de 8 km, cu ad. de 11 m. În rada exterioră pot staționa la ancoră nave cu o capacitate de 12 mii tdw. La 10 km S de port să află un avanport destinat traficului de pasageri. Traficul anual de mărfuri: cca 6 mil. t (50% din exportul țării). Import: petrol, cărbuni, cereale, material lemnos, îngrășăminte; export: animale, prod. alimentare. Șantier naval cu două docuri uscate care asigură reparația navelor mari, incl. Cr. Aeroport.

**DUBLIN (II)** Partea de întoarcere a unei parâme care pleacă de la un punct, trece pe la altul, revenind la primul. O legătură la mal dată „în dublin” se poate mola de la bord (a nu se confunda cu a dubla legăturile).



**Dublin:**

1 – baba; 2 – ureche; 3 – legătură în dublin; 4 – baba pe cheu;  
5 – dublin.

**DUBLU FUND 1.** Fundul interior al navei. Existența celui de-al doilea fund sporește siguranța navei în caz de punere pe uscat, de lovire a unei stânci etc., limitând pătrunderea apei; *sin.* plafonul dublului fund. 2. Spațiul cuprins între fundul interior al navei și fundul exterior. În D.F. se amenajează tancuri de apă de balast, de combustibil etc.

**DUBLU FUND CELULAR** Spațiul cuprins între fundul navei și puntea dublului fund. Este compartimentat în sens longitudinal de carlinga centrală, carlingile laterale și tabla marginală a dublului fund, iar în sens transversal

– de varange. Compartimentele celulare se folosesc ca tancuri de balast sau de combustibil.

**DUBLU FUND „Mc-Intyre”** Spațiu etanș pe fundul navei, cu destinație de tanc de combustibil, apă, balast, realizat prin limitarea coastelor până la nivelul gurnei, instalarea în zona gurnei a tablei marginale în locul stringherului de gurnă și acoperirea spațiului astfel creat ca un înveliș etanș sprijinit pe varange și consolidat prin alte elemente structurale.

**DUBLURĂ 1.** Tablă suplimentară sudată peste o tablă a bordajului pentru a-l întâri în punctele mai solicitate. 2. Bucată de pânză de vele sau bucată de piele ce dublează o tendă sau o veie în locurile în care uzura este mai accentuată.

**DUBROVNIC** (Dubrovnik, Ragusa) Oraș în Croația, port la M. Adriatică. Cca 40 mii loc. Legat prin CF și auto cu interiorul țării. Industrie ușoară și alimentară. Vestit centru turistic. *ist.* Orașul a fost întemeiat în sec. VII d.Hr. Până în sec. XIII s-a numit Ragusa. În 1667 a fost puternic distrus de un cutremur.

**„DUCHESE ANNE”** Velier de tip bark cu trei arbori, construit în 1927 la Șantierul Tecklemborg din Bremen–Germania pentru societatea „Deutscher Schulschiff Verein”, înființată în anul 1900 de un grup de negustori și armatori germani. Nava a fost botezată „Schulschiff Deutschland”. Apoi achiziționată de Franța și rebotezată „Duchesse Anne” unde în prezent este navă-muzeu. Caracteristici: depl. 1840 t; dim. 76 × 11,90 × 7,32 m.

**DUDINKA** Oraș-port în N Federației Ruse pe țărmul estuarului Fl. Enisei la vărsarea acestuia în M. Kara. Cca 25 mii loc. Accesibil navelor maritime. Escală importantă pe „Drumul maritim de Nord”. Fondat în 1615.

**DUERO** (Douru) Fluviu în Pen. Iberică (Spania și Portugalia). Lung. 938 km; supr. bazinului 94,5 mii km<sup>2</sup>. Izv. din M-ții Iberici, traversează podișul Castilia Veche din Spania și se varsă printr-un estuar în Oc. Atlantic în apropiere de orașul portughez Porto. Sunt frecvente puhoai și revărsări ale fl., îndeosebi iarna și primăvara. Debitul la vărsare variază de la 700m<sup>3</sup>/s la 10–15 mii m<sup>3</sup>/s. Pr. orașe-porturi: Porto, Samoro, Soria. Navigabil pe distanță de 200 km.

**DUISBURG** Oraș în N Germaniei. Port în bazinul carbonifer Ruhr situat pe malul dr. al Fl. Rin. Cca 500 mii loc. Cel mai mare centru al ind. siderurgice și al metalelor neferoase. Uzine cocsochimice, constr. de mașini, ind. chimică, constr. navale. Este unul din cele mai mari porturi fluviale ale Germaniei. Trafic anual de mărfuri de peste 30 mil. t.

**DULAP DE CRONOMETRE** Dulap din lemn, izolat termic cu perne și ecranat magnetic cu tablă de fier moale, având pe fund o pătură de cauciuc în care se păstrează cronometrele. D.d.C. moderne sunt confecționate din materiale plastice amagnetice.

**DULUTH** Oraș în N SUA (Minnesota), port de mare trafic la țărmul l. Superior (G. Superior). Este cel mai important port din complexul Marilor Lacuri și al doilea

după New York. Centru industrial (siderurgie, constr. mașini, ind. ușoară) și comercial. Export minereu de fier, cereale. Traficul anual de mărfuri este de peste 55 mil. t.

**DUMAS, Vito** Navigator solitar argentinian. În anul 1942 face înconjurul Pământului de la Est la Vest în patru etape la bordul ambarcațiunii de tip cuter „LEIGH 11” de 9,50 m.

**DUMBRAVĂ, Alexandru** (1901–1944 n. Iași) Comandor. Absolvent al Școlii Navale, promoția 1920, al Școlii de Aplicație a Marinei și al Școlii Superioare de Război. A îndeplinit funcții la bordul navelor, unităților de uscat și în statele-majore ale Marinei Militare, distingându-se printr-o deosebită pregătire profesională și aptitudini marinărești. În timpul celui al doilea RM, în anii 1941–1944 a comandat succesiv puitorul de mine „Amiral Murgescu” și Ds. „Mărășești”, participând la numeroase acțiuni de luptă. Pentru fapte de arme a fost decorat cu Ordinul „Mihai Viteazul”. După ieșirea României din război, aflat la comanda Escadrilei de Ds. și al Ds. „Regina Maria”. a ales să-și curme viața pentru a nu preda nava flotei inamice (05. sept. 1944).

**DUMITRESCU, Constantin** (1883–1916 n. București) Căpitan de marină. Absolvent al Școlii militare de geniu, artilerie și marină (1906) cu gradul de sublocotenent și al Școlii navale Constanța (1913) cu gradul de locotenent. În ajunul primului RM este înaintat la gradul de căpitan și i se încredințează comanda vedetei „Maior Nicolae Grigore Ioan” (vedeta nr 6) din Div. 2 monitoare a Flotei de Dunăre. Căzut eroic la bordul navei sale împreună cu secundul Slt. Ghiculescu Ion și jumătate din echipajul de punte, secerat de gloanțe la 6 sept. 1916 în timpul bătăliei de la Turtucaia. Vedeta acționa în canalul Cusui împotriva trupelor bulgare ajunse la malul Dunării și care împiedicau cu tirul mitralierelor retragerea soldaților români spre Siliștra. Cpt. D. C. a căzut conducând focul direct al tunului de 47 mm împotriva cuiburilor de mitralieră inamice. Într-un raport adresat Marelui Cartier General, contraamiralul Negrescu Nicolae solicita ca „numele Cpt. Dumitrecu Nicolae și al Slt. Ghiculescu Ion să se dea primelor nave militare ce se vor construi”. Ca urmare, la puțin timp după terminarea războiului, două canoniere au fost botezate cu numele celor doi eroi.

**DUMITRESCU, Eugeniu** (n. 1933 Botoșani) Absolvent al Școlii Militare de Marină promoția 1955 și al Academiei Militare Ingineri de Marină „Krâlov” din Leningrad (1961). Îndeplinește funcții ca ofițer ambarcat pe navele MM. Șef de stat-major în Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân” (1980–1987), șef de stat-major la Centrul de scafandri (1987–1990). Comandant al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” (1990–1994). După 1994 se pensionează.

**DUMITRESCU, Jean Marin** (1914–1997) Comandor. Absolvent al Școlii Navale promoția 1936 (șef de promoție). Trimis la școala de aplicație a Marinei Militare franceze (1938–1940), a fost ambarcat pe Cr.

„Jeanne d’Arc” cu care a făcut lungi voiaje. Întors în țară, a fost comandant pe puitorul de mine „Durostor”. Profesor de navigație la Școala Navală (1941–1942). Secund pe torpilorilor „Năluca” (1942–1944) până la scufundarea acestuia la 23 aug. 1944. După război este trecut în rezervă, dar a fost rechemat la Comandamentul Marinei Militare la secția Pregătire de luptă. În 1946 trece în cadrul disponibil, se înscrie la Politehnică și după absolvire lucrează la Institutul de proiectări IPROMIN București de unde iese la pensie.

**DUMITRESCU, Nicolae Maican** (1846–1902 n. București). General de marină. Absolvent al Școlii Navale de la Brest (Franța) și al Școlii de aplicație a Marinei franceze cu stagiu pe nava-școală „Jean Bart” (1867). Întors în țară, este avansat Lt. și primește comanda navelor „Ștefan cel Mare”, „România”, iar în 1874 devine comandant al Flotei cu gradul de maior până în 1896 când părăsește vremelnicele marine. Rechemat în 1877, redevine comandantul Flotei și participă la Războiul de Independență. Cu marinarii Flotei a armat 10 baterii de coastă la Calafat și a condus tragerile peste fluviu între Calafat și Vidin. Personal a comandat focul unei baterii de mortiere special instalată în fața ostrovului Chiftele (v.) distrugând prin foc indirect canoniera cuirasată turcească „Podgorice”, remorcherul „Ceylân” (fost „Socrates”) și două șlepuri. După război continuă să fie comandantul Corpului Flotei, calitate în care a inițiat și pus în aplicare primul program de dezvoltare a Marinei Militare Române (1883–1908). Flota militară cu care România a intrat în primul RM, dispunând de nave maritime și fluviale, baze și porturi pentru MM, a fost opera lui M.D.N. care în 1887 a fost înaintat în gradul de general. A decedat la 22 martie 1902, fiind înmormântat la Galați. Numele său a fost acordat unei nave fluviale de comandament și a unei cupe de premiere pentru navomodeliști.

**DUMITRIU, Dumitru** (1872–1943, n. Râsuceni, jud. Vlașca) Comandor (r); căpitan de lungă cursă. Absolvent al Școlii de Ofițeri din București (1894), cu gradul de Slt. și al Școlii de Aplicație a Sublocotenenților de Marină (1898). Ambarcat pe bricul „Mircea”, participă la serbările de inaugurare a canalului Kiel (1895). Căpitan de port la Cernavodă, comandant al unor nave din Divizia de Dunăre (1899–1900), comandant al Companiei canonierelor (1901–1903), șef de cart și ofițer cu artileria pe Cr. „Elisabeta” (1903) și pe bricul „Mircea” (1904). Detașat la S.M.R. (1905–1909), comandă cargourile „Constanța” și „București”. Revine în anul 1909 în marina militară și este avansat la gradul de Lt cdr. Trece în rezervă la 1 aprilie 1916. Semnează în revista „Marea Noastră” articole de specialitate și este membru activ în Comitetul de conducere al LNR.

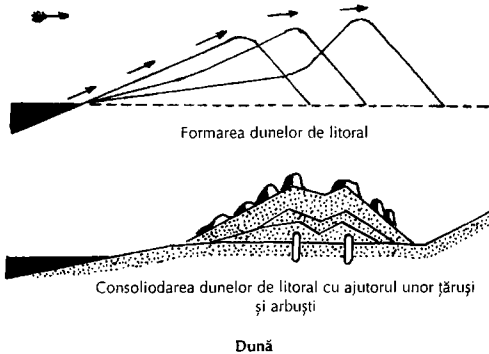
**DUMONT D’URVILLE, Jules Sebastien Cesar** (1790–1842) Navigator și oceanograf francez. În 1822–1829 a întreprins două călătorii în jurul Pământului. În una din ele a găsit urmele expediției dispărute a lui La Pérouse. În 1837–1840 a navigat în zăburile Antarcticii, descoperind Țara lui Louis

Philippe, Ins. Joinville, Țara Adelie ș.a. Numele lui D.D. a fost atribuit unei mări din Antarctica. A publicat cartea „Voyage au Pôle Sud et dans l'Océanie sur les corvettes «L'Astrolabe» et «Zélée» exécuté par ordre du roi pendant les années 1837-1838, 1839-1840”.

**DUNAJ** *sin.* fardaj.

**DUNAVĂȚ** (de Sus și de Jos) Localități situate pe malul drept al brațului Sf. Gheorghe în zona km 59-60. Locuitorii sunt pescari descendenți ai cazacilor zaporojeni. La D.d.j. s-au descoperit ruine romane, probabil ale cetății romane Adstoma.

**DUNĂ** Formă de relief reprezentată de movile de nisip formate de vânt pe țămurile mărilor, lacurilor, râurilor, pretutindeni unde pe suprafața pământului se află mase dezgolate de nisip. Versanții D. sunt asimetrici; versantul



în pantă lină este îndreptat în direcția de unde bate vântul având un unghi de 8°-29°; versantul ferit de vânt se apropie de unghiul unei pante de la 30°-40°. Înălțimea D. poate ajunge la 10-20 m și uneori chiar 100 m. Sub influența vânturilor, D. pot căpăta diferite forme, iar în cazul vânturilor dominante se pot deplasa cu câțiva metri într-un an.

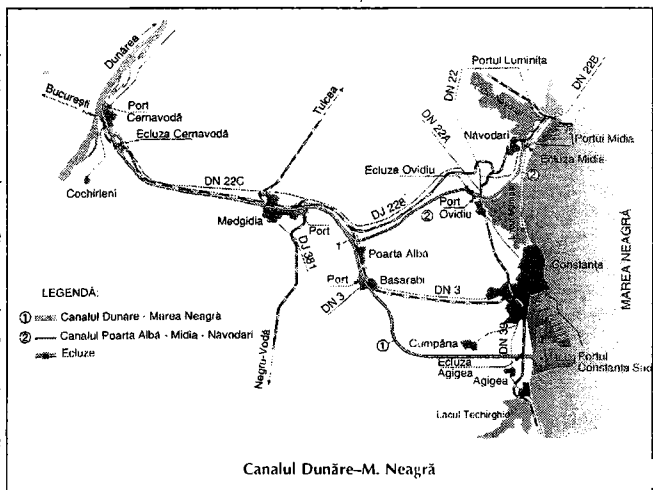
**DUNĂ FLUVIALĂ** Dună care se formează de-a lungul fluviilor și râurilor. Nisipul provine din revărsările periodice ale acestor cursuri de apă în zonele joase de câmpie. Înălțimea unei astfel de dune poate atinge 10 - 12 m.

**DUNĂ MARITIMĂ** Dună formată din nisipul plajelor. Se observă de-a lungul coastelor joase și nisipoase. Pot ajunge până la o înălțime de 100 m.

**DUNĂRE-MAREA NEAGRĂ, Canalul** ~ Canal navigabil sub jurisdicția exclusivă a statului Român și cea mai mare construcție realizată în România, cu forțe proprii, în perioada socialistă traversată de România.

Construit în perioada 1973-1984, CDMN străbate centrul ținutului Dobrogei de la V la E, între portul Dunărea Cernavodă și portul maritim Constanța-Sud Agigea, reducând distanța de navigație între Cernavodă și Constanța cu 380 km față de vechiul traseu prin canalul Sulina. Caracteristici: lungimea 7-8,5 m; lățimea canalului navigabil 90 m; înălțimea spațiului

liber de la suprafața apei sub poduri 17 m (sub podurile Agigea, Basarabi, Medgidia) și 23 m (sub podul de la Cernavodă). La ambele capete ale CDMN sunt construite câte două ecluze (310 x 25 m) permițând trecerea în ambele sensuri a navelor cu un pescaj maxim de 5,5 m. Pe canal sunt amenajate două bazine de așteptare (la ecluze) și trei porturi comerciale (Cernavodă, Medgidia, Basarabi). Capacitatea de trafic a canalului 80 mil. t/an. La realizarea CDMN au participat: Institutul de Proiectări pentru Transporturi Auto, Navale și Aeriene (IPTANA) din MTTc (principalul proiectant) cu concursul a încă 34 inst. de proiectare și 42 inst. de cercetare. Centrala Canalul Dunăre - Marea Neagră (CCDMN) în calitate de constructor și Administrația canalului DMN ca beneficiar (din 1978). De asemenea au fost practic antrenate toate ramurile industriei românești care au asigurat pentru efectuarea lucrărilor toate utilajele și echipamentele necesare (de la excavatoare, foreze, basculante la locomotive, vagoane și nave fluviale). Au participat la lucrări 32 mii de oameni, între care și militari, 2000 de tehnicieni și 430 de ingineri. Au fost excavate 300 milioane tone de rocă și pământ, s-au construit porturi, bazine, ecluze, poduri rutiere și de CF, blocuri de locuințe etc. Darea în exploatare a CDMN a contribuit la dezvoltarea economică a zonei cu largi perspective de dezvoltare în viitor o dată cu intrarea României în UE, constituind o verigă extrem de importantă a cordonului trans-european Rotterdam - Constanța. La realizarea acestui grandios obiectiv s-au remarcat toate colectivele de muncitori, tehnicieni și ingineri din sectoarele de



proiectare, construcție și exploatare, coordonate cu deosebită competență și talent organizatoric de către ing. Chiriac Avădanei (proiectare), g-ral Vasile Ionel (construcții) și ing. Nicolae Zeicu (exploatare).

**DUNĂREA** (*gr. ant.* Istros, *germ.* Donau, *rus.* Dunaj, *ung.* Duna) Fluviu în Europa Centrală și de SE, al doilea ca mărime după Volga și al treilea ca debit după Volga și

Neva. Lung. este de 2857 km; supr. bazinului hidrografic ce se întinde pe terit. a 10 state 817 mii km<sup>2</sup>, din care 221,7 mii km<sup>2</sup> (28%) pe terit. României. Izv. din E M-șilor Pădurea Neagră (Germania) de la o alt. de peste 1000 m, trece prin S Germaniei, Austria, formează pe o porțiune granița dintre Slovacia și Ungaria, dintre Croația și Serbia, intră în România pe la Buziaș, formează pe o porțiune granița dintre România și Bulgaria și se varsă în M. Neagră printr-o deltă care începe la cca 80 km de mare și cuprinde o suprafață de 3500 km<sup>2</sup>. Căderea fluviului între izvoare și vărsare este de 648 m (panta medie 25 cm/km). Bazinul D. este traversat de două lanțuri muntoase care prin defileul de la Devin (amonte de Bratislava) și porțile de Fier (amonte de Drobeta Turnu-Severin) împart cursul fluviului în 3 sectoare: **Dunărea de Sus** (de la izvoare la Viena–920 km) are un caracter montan cu o vale îngustă și adâncă cu pante abrupte cu o lățime, până la Ulm, cuprinsă între 20 și 100 m; de la Ulm la Viena, între 100 și 350 m; vit. de curgere este de 1 la 2,8 m/s. Traseul fiind sinuos și accidentat, a necesitat importante lucrări de regularizare (lacuri de acumulare, baraje, ecluze pentru navigație etc.). **Dunărea Mijlocie** (de la Viena la Porțile de Fier–970 km) străbate Câmpia Panonică unde valea fl. este largă iar albia cu numeroase meandre. Vit. curentului variază între 0,3–1,1 m/s, iar printre culmile montane (Porțile Ungariei și Porțile Vășegradului) unde valea se îngustează este de 2,2–4,7 m/s. Pe acest parcurs au fost, de asemenea, necesare lucrări de îndiguire pentru a evita inundațiile și a crea un debit constant necesar navigației. De la Buziaș începe un defileu de 120 km care străbate lanțul muntos carpato-balcanic, având pe o porțiune de 45 km numită Cazane un caracter de vale transversală cu versanți abrupti care barează D. pe toată lățimea în sectorul Porțile de Fier. Aici s-a construit în colaborare cu fosta Jugoslavie un complex hidroenergetic și de navigație, Porțile de Fier, care cuprinde o hidrocentrală cu o putere instalată de 2000 MW. **Dunărea de Jos** (de la Porțile de Fier la Sulina–960 km)., între Drobeta-T. Severin și Călărași, D. se lărgeste și, de asemenea, se lărgeste lunca acesteia în care se află multe lacuri la malul românesc, iar în cadrul albiei care atinge 1–2 km lățime se află multe ostroave. Între Călărași și Brăila se găseau Balta Ialomiței și Balta Brăilei (azi asanate) care constituie lunca interioară cu o lățime de până la 25 km fiind închise între Borcea și D. Veche (Balta Ialomiței) și între D. și D. Nouă (Balta Brăilei). De la Brăila la primul ceal, unde se desparte în brațele Chilia și Tulcea, D. curge pe o singură albie cu coturi mari care favorizează formarea zăpoarelor de gheață. Ad. atinge 24 m. În aval de Tulcea, brațul Tulcea se desparte din nou formând brațele Sulina și Sf. Gheorghe, astfel încât D. se varsă în M. Neagră prin 3 brațe: Chilia, Sulina (canal principal de navigație) și Sf. Gheorghe. Fluviul are peste 300 de afluenți, dintre care cei mai importanți sunt: *dr. Inn*, *Drava*, *Sava*, *Morava*; *stg. Tisa*, *Olt*, *Siret*, *Prut*. Regimul hidrologic al D. este complex. Debitul mediu al fl. la vărsare este de 6430 m<sup>3</sup>/s (max. cca 20 000 m<sup>3</sup>/s, min. 2000 m<sup>3</sup>/s.) Anual D. aduce în M. Neagră 67 mil. t. de aluviuni. Pe anumite porțiuni, D. îngheață în iernile aspre. Este navigabil până la Ulm. Pe D. sunt situate capitalele europene Viena, Budapesta,

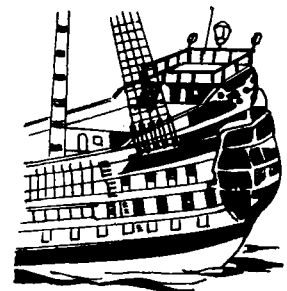
Belgrad și importante orașe-porturi: Regensburg, Passau, Linz, Novi-Sad, Ruse, Brăila, Galați, Izmail. România dispune și de alte porturi cu o pondere mare în traficul dunărean: Drobeta Turnu-Severin, Oltenița, T.-Măgurele, Giurgiu, Călărași, Tulcea ș.a. Șantiere de construcții și reparații navale se află la Drobeta T.-Severin, Oltenița, Brăila, Galați și Tulcea. D. a avut în trecut și are, îndeosebi în prezent prin legătura cu sistemul de canale și râuri ale Europei, o importanță deosebită ca magistrală de transport, sursă de energie hidroelectrică, de irigații, alimentare cu apă, pescuit etc. Este cea mai importantă și mai ieftină cale de comunicație între UE și Orient. *ist.* Încă din antichitate, D. a fost o importantă arteră de transport și comerț și o linie strategică de apărare cu dublă valență: stavilă atât în calea expansiunii romane și stavilă în calea popoarelor migratoare și a cuceritorilor otomani. Importanța militară și economică a D. a făcut din ea obiectul a numeroase dispute diplomatice și militare între cei interesați de avantajele oferite de fluviu. În sec. XIII–XIV, gurile D. au fost un puternic centru al comerțului genovez, la care au concurat și domnii moldoveni. Ocuparea cursului mijlociu al D. de către turci (sec. XVI) și crearea de raiale (Turnu-Măgurele, Giurgiu, Brăila) pe țărmul românesc au dus la decăderea activității economice în zonă. Războaiele austro-otomane (sec. XVII–XVIII) și ruso-otomane (sec. XVIII–XIX) au înlăturat monopolul turcesc asupra comunicațiilor și comerțului pe D. și au deschis drumul spre M. Neagră și, mai departe, spre Mediterana. Pacea de la Kuciuk-Kainargi (1774) și cea de la Adrianopol (1829) au consfințit libertatea navigației și comerțului pentru țările riverane, iar din 1856, prin Tratatul de la Paris, D. a fost declarată fluviu internațional. (v. regiulul Dunării).

**DUNĂREA MARITIMĂ** Porțiunea de fluviu cuprinsă între vărsarea în mare (Sulina) și portul Brăila (punctul Vărsătoru), care include brațul Sulina. Denumirea își are, probabil, originea în faptul că în acest sector au acces navele maritime. Pescajul navelor maritime care navigă pe acest sector de fluviu este limitat de adâncimea barei de la Sulina, care se comunică zilnic prin buletinul hidrologic.

**DUNĂRICĂ** fl. Braț mic al Dunării între două ostroave sau între un ostrov și mal; *sin.* dunăriță, verigă.

**DUNCHEMAN** MC Fochist la caldarina.

**DUNETĂ** Suprastructură pe puntea principală, la extremitatea pupa, extinsă pe toată lățimea navei, în care se amenajează magazine pentru materiale, iar pe veliere, cabine pentru ofițeri și încăperi de serviciu; v. *fig.* navă de 74. Pe vremea marinei cu vele în duneță se afla și camera mare în care aveau loc adunările convocate de amiral sau de comandantul navei; v. semiduneță **D. lungă** MC D. a cărei lungime, măsurată de la perpendiculara pupa, satisface anumite condiții în funcție de lungimea navei, lățimea duneții și înălțimea acesteia.



Dunetă

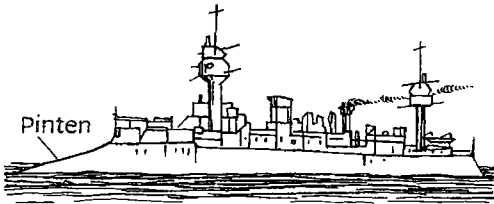


**DUNGIYAH** *ist.* Navă arabă cu unul, iar mai târziu cu două catarge, cu vele de formă trapezoidală, cu pupa lată și înaltă, folosită în M. Mediterană, încă î.d.Hr. pentru negoț și piraterie.

**DUNKERQUE** Important port în N Franței pe țărmul S al Str. Pas de Calais. 230 mii loc. Este legat prin feribot cu portul Dover de pe coasta de S a Marii Britanii. Intrarea în port se face printr-un canal adânc de 21,5 m. Frontul de cheuri are o lungime de 20 km cu adâncimi până la 15,8 m. Volumul anual al traficului de mărfuri 32 mil t. Șantiere navale de reparații ale navelor de mare tonaj. *ist.* Teatrul unei violente bătălii (26 mai–4 iun. 1940) între forțele germane (42 divizii) invadatoare și trupele anglo-franco-belgiene (10 div. engleze, 18 franceze și 12 belgiene) în curs de evacuare. În acest scop au fost aduse la D. cca 300 de nave militare și civile. Sub loviturile forțelor terestre și aviației germane au fost evacuați 338 mii de militari aliați dar și cu mari pierderi: 68 mii oameni, 224 nave, 108 avioane, tancuri, transportare ș.a.

**DUNN, ancoră** ~ v. Ancoră.

**„DUPUY de LOME”** Primul crucișător cuirasat construit în Franța (1893), având următoarele caracteristici: depl. 6.300 t; vit. 19,8 Nd; două tunuri de 190 mm, șase tunuri de 160 mm, cuirasă de centură de 120 mm.



„Dupuy de Lome”

**DURATA CURSEI** *spt.* Timpul real folosit pentru parcurgerea unei distanțe stabilite într-un concurs de vele, excluzând reducerile acordate.

**DURBAN**, Port principal și BMM a forțelor navale ale Rep. Sud-Africane situat la Oc. Indian. Acvatoriul portului este apărat de două moluri de 800 și 600 m lung. Lățimea intrării între moluri: 250 m. Lungimea frontului de cheuri: 13 km cu adâncimi până la 12,8 m. Volumul traficului anual de mărfuri 13 mil. t; șantierul de reparații asigură reparații la navele civile de mare tonaj și militare inclusiv PA.

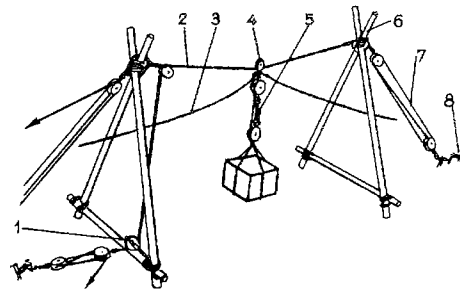
**„DUROSTOR”** *ist.* Cargou mixt construit în anul 1914 la șantierul naval din Copenhaga (Danemarca) pentru SMR. Caracteristici: depl. 2700 t; dim. 65,5 × 10,4 × 3,8 m. Mașină cu aburi triplă expansiune, vit. 11,5 Nd. Pe lângă marfă avea amenajări pentru transportul a 60 de pasageri. În primul RM a fost rechiziționat de armată și folosit pentru evacuarea unor bunuri în Rusia și ca navă-bază pentru serviciile române de la Odessa care se ocupau de personalul și bunurile evacuate. Rechiziționat de puterea sovietică în timpul revoluției socialiste (1917), a fost folosit ca navă de comandament de către comitetul de revoluționari români constituit la Odessa și Sevastopol. Reîntors în țară (1919), a fost folosit de SMR pe linia Dunăre–M. Neagră. În 1939 a fost rechiziționat de Marina militară și amenajat ca puitor de mine. A fost folosit la instalarea barajelor de mine din zona Sulina în timpul stării de tensiune generată de ultimatumul sovietic în legătură cu Basarabia (1940). În aug. 1941 a fost avariat în

urma unui bombardament sovietic. Restituit amatorului, a fost navlosit de organizația germană de transport naval și folosit pentru aprovizionarea frontului de Est (1942–1944). A participat la evacuarea trupelor germano-române din Crimeea (mai 1944). La 12 mai 1944 în marș spre țară a fost bombardat și scufundat de aviația sovietică la jumătatea drumului. Comandantul navei, Cpt. maritim Mihai Eustațiu, și-a pierdut viața și doi marinari au fost răniți.

**DURRES** (*alb.* Durrësi) Oraș și principalul port al Albaniei situat la M. Adriatică în G. cu același nume. Cca 60 mii loc. Intrarea în bazinul portului se face printr-un canal cu o ad. de cca 8,2 m. La dane pot acostă nave cu un pescaj până la 6,5 m. Volumul traficului de mărfuri peste 3 mil. t. Are dezvoltată ind. ușoară; exportă minereu, cupru, tutun ș.a.; importă mașini, mijloace de transport ș.a. În șantierul naval se construiesc nave de cabotaș și se repară nave de tonaj mediu.

**D'URVILLE, Marea** ~ Mare de bordură la țărmurile de E ale Antarcticii între 136° și 148° long. E. Scaldă Țara Adélie. Adâncimea între 500 și 3610 m. Traversată de ghețari plutitori și aisberguri. Denumire dată în memoria navigatorului și oceanografului francez Dumont D'Urville.

**DU-TE VINO** 1. Instalație de salvare compusă dintr-un colac cu pantaloni care alunecă cu ajutorul unei macarale, denumite călător, pe o parămea legată cu un capăt de mal și cu celălalt la un catarg sau la un alt obiect de la bord. Servește la salvarea echipajelor navelor aruncate la coastă. 2. Dispozitiv format din două capre sau dintr-o capră și un catarg etc., între ele fiind întinsă o parămea pe care circulă un călător. Servește la debarcări, la efectuarea de lucrări de salvare a navelor sau ranfluării, la scoaterea de pe uscat, la transportul de greutateți etc.



Du-te vino:

- 1 – pastică; 2 – filtră; 3 – trăgător; 4 – călător; 5 – palanc; 6 – capră; 7 – strai; 8 – cazici pe trei rânduri.

**DVINA DE NORD** (Severnaia Dvina) Fluviu în Federația Rusă. Lung. 750 km; supr. bazinului 360 mii km<sup>2</sup>. Se formează prin unirea Râurilor Suhona și Lug în apropiere de or. Velikii Ustugi. Se varsă în M. Albă în apropiere de portul Arhanghelsk printr-o deltă cu o supr. de 900 km<sup>2</sup>. Fl. îngheață la începutul lunii noiembrie și se eliberează de ghețuri la începutul lunii mai. Dane de acostare la Holmogori, Krasoborsk și Kollas. Curse regulate între Arhanghelsk și Velikii Ustugi. Legat prin canale cu Fl. Volga. Pescuit intens.

**DVINA DE VEST** Fluviu, v. Daugava.

# E

**E 1.** Pavilion din Codul internațional de semnale cu semnificația: „Vin la tribord”. **2.** Coeficient aproximativ al deviației compasului magnetic.

„**EAGLE**” Navă-școală a SUA; v. Horst Wessel.

**EAST LONDON** Oraș în SE Rep. Africa de Sud și important port, situat la vărsarea Fl. Buffalo în Oc. Indian. Cca 130 mii loc. Centru industrial și comercial. Siderurgie, produse chimice, textile. Export: lână, citrice, prod. agroalimentare. Șantier reparații nave. Bază a flotei de pescuit.

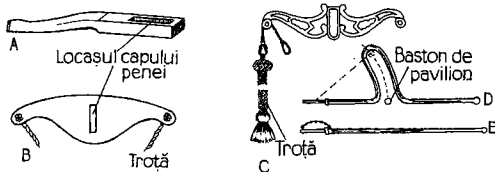
**EAST RIVER** Strâmtoare navigabilă care separă Ins. Long Island de continent și unește bazinul Upper New York cu Long Island Sound. Lungime 25 km; lățime: 180–1215 m. Traversată în raza orașului New York de șapte poduri și un tunel.

**EB** *sin.* curentul mării joase.

**EBRU** (*sp.* Ebro) Fluviu în NE Spaniei; 928 km lungime. Izv. din S Munților Cantabrics, traversează Catalonia de Sud și Aragonul, trece prin Saragosa și se varsă în M. Mediterană printr-o deltă. Supr. bazinului: 86,8 km<sup>2</sup>. Debitul mediu la vărsare: 615 m<sup>3</sup>/s. La ieșirea în mare este construit un canal. Navigabil pentru nave de tonaj mic.

**ECARTAMENT 1.** Deschidere (distanță) între doi pereți, pontili etc. **2.** Anvergură de hidroavion (aripi).

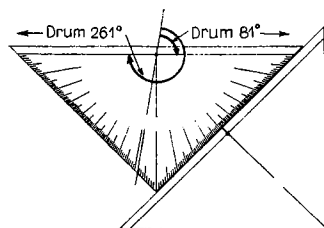
**ECHE** Piesă cu ajutorul căreia se acționează pana cârmei; poate fi dreaptă, curbă (acționată cu troțe), în sector ș.a. E. simplă se folosește pe ambarcațiuni și nave mici. Pe ambarcațiuni se utilizează și E. răsturnată, având mânerul în afara bărcii. E. curbă poate fi și metalică; se utilizează mai ales pe baleniere și pe ambarcațiunile care participă la regate.



**Eche:**

A – dreaptă; B – curbă (rotundă); C – curbă ornamentată; D – pentru ambarcațiuni cu vele; E – dreaptă metalică.

**ECHE-RAPORTOR** Instrument confecționat din material transparent, cu ajutorul căruia se trasează drumuri și relevmente pe hartă. Se folosesc două E.: unul se așază cu centrul și gradația corespunzătoare drumului adevărat pe meridian, iar celălalt, cu ipotenuza pe una din catetele primului, pentru a transporta prin translație drumul prin punctul voit.



**Echel-raportor**

**ECHILIBRARE** (*despre vele*) **1.** Operațiune de întindere și filare a școtelor unor vele astfel încât la un moment dat nava să fie ușor ardentă. **2.** Operațiune de echilibrare a întregii velaturi a navei, făcută la proiectare, astfel încât aceasta, având toate vecele întinse, să fie ușor ardentă.

**ECHILIBRU STABIL** (al navei) Starea de echilibru la care revine o navă, când forțele exterioare care i-au produs o înclinare oarecare își încetează acțiunea. Echilibrul stabil normal al unei nave este în poziția sa pe chilă dreaptă, adică necanarisită și în asietă zero. În stare de E.S. metacentrul se află situat deasupra centrului de greutate.

**ECHINOCTIU** Momentul în care ziua și noaptea sunt egale sau în care Soarele (în mișcarea sa aparentă) trece prin punctul vernal/tomnal. **E. de primăvară** are loc la 21 martie, când Soarele trece din emisfera cerească sudică în cea nordică; *sin.* E. vernal. **E. de toamnă** are loc la 23 septembrie, când Soarele trece din emisfera cerească nordică în cea sudică; *sin.* E. tomnal.

**ECHIPAJ** Totalitatea personalului ambarcat, prevăzut în statul de organizare și în rolurile navei, care asigură conducerea acesteia și serviciul la bord. În noțiunea de echipaj sunt incluși toți marinarii, inclusiv ofițerii și comandantul ambarcați pe navă. **E. de schimb.** Unul dintre E. care deservesc prin rotație o navă specială. **E. minim** Efectiv minim capabil să deservescă pe timpul probelor o navă ieșită din șantierul de construcție; *sin.* nucleu de echipaj. **E. de reparație.** Efectiv minim necesar conducerii unei nave aflate în reparații capitale, în conservare (rezervă) sau la dezmembrare.

**ECHIPAJ DE PRIZĂ** Grupă constituită din ofițeri și marinari ai unei nave de război beligerante, ambarcați pe o navă capturată, cu scopul de a o conduce în portul unde tribunalul de prize va judeca legalitatea capturii și confiscarea ei. Echipajul de

priză se află sub comanda unui ofițer care este și comandantul prizei, numit de la nava de război beligerantă.

**ECHIPAMENT 1.** Îmbrăcăminte. **2.** Mijloace tehnice.

**ECHIPAMENT DE PUNTE** (Instalații de punte) Totalitatea mijloacelor de echipament din dotarea navei, instalate pe punte (vinciuri, cabestane, bigi, grui, mijloace de salvare etc.)

**ECHIPAMENT DE SALVARE** Totalitatea mijloacelor din dotarea navelor și stațiunilor de coastă, destinate salvării vieților umane aflate în pericol pe mare. Din E.d.S. fac parte: **E.d.S. propriu-zis individual sau colectiv** – colaci de salvare, veste de salvare, plute de salvare etc.; **E. de părăsire a navei naufragiate** – grui, planuri înclinate etc.; **E. de recuperare a naufragațiilor din apă** – plase de bordaj, scări, saule plutitoare etc.; **E. pirotehnic de semnalizare** – rachete luminoase, petarde fumigene etc.

**ECHIPAMENT DE SCAFANDRU** v. scafandru.

**ECHIPAMENT ȘI ACCESORII** Expresie folosită exclusiv în documentele de transport și polițele de asigurare maritimă pentru a indica partea din instalațiile, aparatele și materialele accesorii de bord, care nu contribuie direct la propulsia navei, nu au caracter de fixație permanentă și pot fi separate de navă prin simpla lor demontare, dar care sunt indispensabile navigației și siguranței navei (vinciuri, cabestane, bigi, ancore și lanțuri de ancoră, tenzi, vele, parâme, aparate de navigație etc.). Din punct de vedere juridic, aceste mijloace își pierd individualitatea proprie și intră în individualitatea navei, constituind, împreună cu corpul, mașinile, aborada, instalațiile fixe etc., o entitate.

**ECHIPAMENTUL BĂRCII** (de salvare) *M.C.* Totalitatea mijloacelor cu care este dotată o barcă de salvare pentru a-i asigura propulsia, manevra, navigația și siguranța pe mare rea, precum și hrana persoanelor ambarcate pe o durată limitată. Normele de dotare și echipare sunt prevăzute de CIOVUM (Convenția Internațională pentru ocrotirea vieții umane pe mare) (v.) Echipamentul și mijloacele din dotare sunt supuse controalelor periodice ale experților societății de clasificare și autoritatea portuară.

**ECHIPĂ DE DISTRUGERE** *mil.* Grupă de trei-patru militari, sub comanda unui maistru militar sau unui subofițer, instruită și dotată special pentru distrugerea prin explozie a minelor marine și fluviale ieșite la suprafață sau scoase de valuri la uscat, precum și a altor obiecte periculoase pentru navigație.

**ECHISEMNAL** Limita care separă două sectoare vecine ale unui sistem de navigație hiperbolic: unul marcat cu puncte, iar celălalt cu linii. Este vorba, practic, de un sector de E. în care punctele și liniile se suprapun; v. consol.

**ECKMAN, spirală** ~ Curba care unește vârfurile proiecției orizontale a vectorilor viteză ai curenților marini din diferite straturi de apă din adâncime.

**ECKMAN - MERZ, curentometru** ~ Unul dintre aparatele întrebuintate pentru măsurarea vitezei și direcției curenților marini.

**ECLIPSĂ 1.** *astr.* Fenomen astronomic ce constă în

întunecarea totală sau parțială a unui astru (Soare, Lună, planetă) din cauza mascării sale temporare de către un alt astru. Se deosebesc eclipsele de Soare (totale, parțiale și inelare), când Luna se află între acesta și Pământ, și eclipsele de Lună, când între ea și Soare se interpune Pământul. Aceste fenomene au o periodicitate de 18 ani și 11,3 zile. **2.** Fază de întuneric a unui semnal luminos ritmic. **3.** *sin.* felinar cu eclipsă.

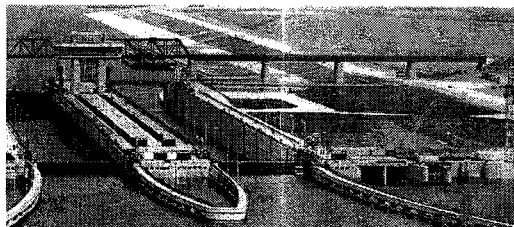
**ECLIPTICĂ** Drumul aparent al Soarelui pe sfera cerească descris în decurs de un an. Este un cerc mare care se intersectează cu ecuatorul ceresc în punctele vernal și tomnal, înclinarea între planurile respective fiind de 23°27'.

**ECLISĂ** Piesă de tablă folosită în construcții navale pentru a consolida îmbinarea dintre două table puse cap la cap.

**ECLUSE, (Bătălia de la)** ~ Localitate în Olanda (azi Sluis) unde, în timpul războiului de 100 de ani (1337-1453), flota engleză a regelui Eduard al III-lea a înfrânt flota franceză a regelui Filip al VI-lea condusă de amiralul Quiéret. A fost o bătălie de abordaj între navele engleze ce atacau și flota franceză care a așteptat lupta ancorată pe trei linii în estuarul Zwyn (Eede). Francezii au pierdut numeroase nave și cca 15 000 oameni, englezii obținând stăpânirea mării. Se pare că pe nava regelui Eduard ar fi fost 3 bombarde, acest lucru reprezentând prima folosire a artileriei în lupta navală.

**ECLUZARE** Operația de trecere (a unei nave) prin ecluză. Comportă următoarele faze: 1) aducerea nivelului apei din sas până la nivelul la care se află nava; 2) deschiderea porților la capătul ecluzei prin care trebuie să intre nava; 3) introducerea navei în sas și închiderea porților prin care a intrat nava; 4) ridicarea sau coborârea nivelului apei din sas până la nivelul suprafeței de apă în care urmează să intre nava; 5) deschiderea porților etanșe de la celălalt capăt al ecluzei și ieșirea navei din ecluză.

**ECLUZĂ 1.** Construcție hidrotehnică utilizată pentru trecerea navelor între două biefuri cu niveluri diferite ale unui canal sau ale unui curs de apă, la intrarea într-un port cu maree, la evacuarea debitelor apelor de viitură de frecvență mică etc. Părțile principale ale acestei construcții sunt camera E. sau sasul și porțile de așteptare. Sasul este mărginit lateral de doi pereți, care poartă denumirea de bajoiere, uniți la partea inferioară printr-un radier. La capete se află porți



Ecluză Agigea - vedere generală

etașe și instalații de pompare pentru umplerea și golirea sasului până la nivelul dorit. Există și E. cu mai multe sasuri, iar în scopul sporirii capacității de trecere a navelor pot fi construite câte două E. paralele. Ecluzele canalului Dunăre-Marea Neagră (Cernavodă și Agigea) au următoarele caracteristici: lungimea utilă a sasului 310 m; lățimea sasului 25 m; adâncimea minimă la prag 7,5 m. Sunt dotate cu echipament hidromecanic cu performanțe ridicate. **2.** Pe submarinare, compartimentul prin care se face comunicarea cu exteriorul prin intermediul unui capac și în care poate încăpea o persoană. Servește la salvarea echipajului om cu om, atunci când submarinul nu poate ieși la suprafață. Pentru salvare omul intră în E. și își pune pe figură aparatul de salvare, apoi E. se umple cu apă, adică presiunea din interior se egalează cu cea din exterior, după care se deschide capacul, iar omul iese la suprafață. Operațiunea de mai sus se repetă pentru fiecare om în parte. **3. mil.** Mic compartiment pe fundul navei, în care pot intra, la ridicarea acesteia pe doc, părțile proeminente ale lochurilor de fund, sondei ultrason etc. **4. mil.** Cameră de intrare în citadelă.

**ECNOMOS, Bătălia de la** ~ *ist.* Cea mai importantă acțiune navală din cel de-al doilea război punic (256 î.Hr.). Flota cartagineză (350 nave), condusă de Hamilcar Barca, a suferit o gravă înfrângere lângă C. Ecnomos (coasta Siciliei), încercând să oprească înaintarea corpului expediționar roman, condus de consulii A. Regulus și M. Vuiso care urmau să debarce în Africa de Nord pentru a cuceri Cartagina. Escorta convoiului roman de trupe (330 de nave), folosind schelele de asalt (corvus), a împrăștiat formația inamică, scufundând sau capturând cca 100 nave. Victoria a deschis romanilor calea către Africa de Nord, unde și-au debarcat trupele, acțiunea continuând apoi pe uscat.

**ECOSONDĂ** *nav.* Sondă ultrason; *v.* sondă.

**ECRAN COLORAT** Ecran confecționat din sticlă sau material plastic, care filtrează lumina, lăsând să treacă numai razele ce au culoarea dorită. Sunt recomandate și se admit numai luminile cu următoarele culori: roșu, verde și violet.

**ECRAN DE FELINAR** Apărătoare din lemn sau metal cu trei fețe, în care sunt instalate luminile din borduri (roșu la babord și verde la tribord) limitate de ecran pe un arc de orizont de zece carturi (112°,5) de la prova la pupa și două carturi (22°,5) înapoia transversului; *v.* felinar.

**ECRAN DE FUM** *sin.* perdea de fum.

**ECUATOR** Cercul mare determinat pe globul terestru de un plan perpendicular pe axa polilor prin centrul Pământului.

**ECUATOR CERESC** Intersecția planului ecuatorului terestru cu sfera cerească.

**ECUATOR GEOGRAFIC** Cerc imaginar pe suprafața Pământului, rezultat din intersecția cu planul care trece prin centrul lui, perpendicular pe axa polilor. E.

G. împarte globul pământesc în două emisfere: boreală (nordică) și australă (sudică). De la E. G. către N și S se socotesc latitudinile geografice (de la 0° la 90°). Lungimea E. G. pe elipsoidul de referință Krasovski este de 40 075 696 m; lungimea de 1° de latitudine pe Ecuator este de 111 321,4 m. Soarele se află deasupra E. G. la zenit de două ori pe an în zilele echinocțiului de primăvară și toamnă. Pe linia E. G. ziua este întotdeauna egală cu noaptea.

**ECUATOR GEOMAGNETIC** Cercul mare determinat pe sfera terestră de un plan perpendicular pe axa polilor geomagnetici prin centrul Pământului.

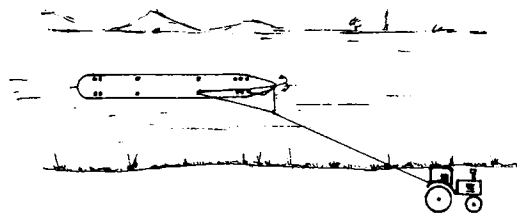
**ECUATOR MAGNETIC** *sin.* acclină.

**ECUATOR TERMIC** Izoterma cu cele mai mari temperaturi, aflată, în medie, ceva mai la nord de ecuator.

**ECUAȚIE MEDIE** Diferența dintre unghiul orar al Soarelui adevărat (timpul adevărat) și unghiul orar al Soarelui mediu (timpul mediu) la un moment dat. E. M. servește la convertirea timpului adevărat în timp mediu și invers. E. M. cu semn schimbat poartă denumirea de ecuație adevărată. Valoarea maximă a E. M. este de cca o jumătate de oră.

**EDEC 1.** Parâmă rezistentă, utilizată pentru tragerea la edec; *sin.* parâmă de edec. **2. inv.** Parâmă formată din trei sau patru șuvițe cu grosimea de 27–45 mm. ◊

„Tragere la E.” Remorcarea a unei ambarcațiuni sau nave cu ajutorul unei parâme de la mal împotriva curentului unui curs de apă. Tragerea la E. era efectuată în trecut de oameni, animale sau locomotive (de ex. la Porțile de Fier); în prezent nu se mai practică decât rareori, pe râuri și canale, acolo unde nu pot acționa remorcherele. *Arg.* Marinar experimentat, unul din stâlpii bordului. ◊ „A fi la E. cuiva” A depinde de o altă persoană.



Tragere la edec

**EDECAR** Persoană care trage la edec, singur sau în echipă, o ambarcațiune, navă ș.a.

**EDINBURGH** Oraș în NE Marii Britanii, port pe țărmul de Sud al estuarului Firth of Forth; oraș principal al Scoției. Cca 500 mii loc. Nod de comunicații. Important centru industrial și comercial: siderurgie și metalurgie, construcții de mașini, ind. chimică, a celulozei și textile. Renumit prin prod. de bere și whisky. Șantiere de construcții navale.

**EFFECT DE ANTENĂ** Fenomen care se produce la stațiile radio-goniometrice cu antenă-cadru nesimetrică din punct de vedere electric, care-și manifestă influența prin extinderea zonei în care intensitatea semnalului de audiție este minimă. Acest fenomen produce erori destul de mari în luarea relevmentelor

radio-goniometrice. Efectul de antenă se poate compensa, iar indiciul că operația de compensare s-a executat în bune condiții este dat de „unghiul de tăcere” care trebuie să fie mic și precis delimitat, iar în interiorul lui să nu se audă deloc semnalul radiofarului.

**EFFECT DE NOAPTE** Eroare a unui relevment radiogoniometric din cauza variațiilor ionosferei, foarte intense la apusul și răsăritul Soarelui.

**EFFECTUL FUNDULUI** Efect al adâncimilor mici, materializat prin pierderea de viteză și reducerea capacității de manevră a navei. Fenomenul se datorește faptului că, din cauza fundului mic, spațiul în care se deplasează apa dislocată de navă este redus; ca urmare are loc – până la un anumit număr de rotații – o scădere apreciabilă a vitezei navei. În cazul depășirii punctului critic, se creează impresia că nava alunecă pe gheață, obținându-se, totodată, o creștere pronunțată a vitezei. Guvernarea navei este în acest caz dificilă și nesigură, unicul remediu constând în reducerea vitezei.

**EFFECTUL USCATULUI** Deviere a undelor unui radiofar, care intersectează coasta oblic, fenomen ce își găsește explicația în lipsa de uniformitate a conductibilității și reflectivității uscatului și apei; *sin.* refracție costieră.

**EFEMERIDE 1.** *înv., sin.* almanah nautic. **2.** Publicație anuală pentru uzul astronomilor, care cuprinde pozițiile aparente ale astrilor pe sfera cerească și alte date privind aștrii. E. sunt folosite uneori și de marinari la ridicările hidrografice de precizie. Primele E. datează din sec. XIII, dar ele încep să apară cu regularitate abia din anul 1679 în Franța.

**EFICIENȚA PORTULUI M.C.** Rapiditatea normală cu care se încarcă/descarcă navele, într-un anumit port, în cursul unei zile lucrătoare de 8 ore. Este stabilită prin regulile sau uzul portului, în funcție de tipul și mărimea (tonajul) navei, felul mărfurilor și prezentarea lor (ambalate, în vrac, fragile, perisabile etc.); *sin.* norma portului.

**EGADE, Ins.** ~ Grup de insule mici în M. Mediterană situat în V Ins. Sicilia. Aparține Italiei. Solul este format din calcar. Relief colinar, cu alt. de până la 684 m. Climă mediteraneană; plantații de citrice, viță de vie. Pescuit.

**EGEE, Marea** ~ (*gr.* Aiges „Valuri agitate”) Mare semiînchisă, situată în partea de NE a M. Mediterane între Pen. Balcanică, Asia Mică și Ins. Creta. Formată în urma prăbușirii unei părți a scoarței terestre, rămânând la suprafață numeroase insule: Sporadele de Nord și de Sud, Eubeea, Ciclade, Creta ș.a. Supr. 191 mii km<sup>2</sup>; ad. medie 377 m, max. 2529 m. Comunică în partea de N prin Dardanele cu M. Marmara, iar la S prin câteva strâmțori cu M. Mediterană. Curenții, cu viteză de 2,2 Nd., circulă în partea de V către S, iar în cea de E către N. Țărmuri foarte crestate cu golfulurile pr.: Egina, Salonic, Orfani. Temp. apei la supr. iarna: 11–16° C, vara: 22–25° C; salinitatea 37–39‰. Maree semidiurnă de 1,0 m înălțime. Principalele porturi: Pireu, Salonic (Grecia), Izmir (Turcia).

**EGINA** (*gr.* Eyina) **1.** Insulă grecească în golful cu același nume din M. Egee în apropiere de Pireu. Supr.

este de 86 km<sup>2</sup>, iar pop. de cca 10 mii loc. *ist.* Populată de doriene, E. a devenit în sec. VI–V î.Hr. unul din centrele înfloritoare ale Greciei. A decăzut după cucerirea de către Atena. **2.** Golf în M. Egee între Pen. Pelopones (Argolida) și Atica; comunică cu G. Corint prin canalul cu același nume.

**EILAT** Important port al statului Israel situat în N golfului Akaba din M. Roșie. Supr. 8 km<sup>2</sup>; lung. frontului de cheuri de cca 2 km, cu adâncimi de 12 m. Se compune din portul vechi folosit ca BMM și portul nou de mărfuri. Capacit. anuală de trafic 25 mil. tone. Prin conducte de petrol portul E. este legat de porturile Ashqelon și Haifa. Terminal pentru petroliere de 125 mii tdw. Șantiere de reparații pentru nave de tonaj mic.

**EJECTOR** Aparat pentru evacuarea gazelor și a resturilor de marfă din tancurile și tubulatura unui tanc petrolier. Prin intermediul unui ejector de aburi atașat la tubulatura punții se alimentează tubulatura tancurilor cu un puternic jet de aer care vaporizează fluidul rămas.

**EL FERROL** Oraș-port și BMM în NV Spaniei (prov. La Coruña) situat la gura estuarului Fl. Jubia la Oc. Atlantic. Cca 90 mii loc. Construcții navale, constr. de mașini, ind. chimică. Pescuit. Arsenal important. Bază militară maritimă din sec. XVI.

**ELANSARE** Înclinare față de verticală a etravei, etamboului, coșului, catargelor etc.

**ELBA I** (*germ.* Elbe, *ceh.* Labe) Unul din cele mai mari fl. din Europa de Vest, ce străbate terit. Cehiei și Germaniei. Lung. 1165 km; supr. bazinului 148 mii km<sup>2</sup>. Izv. din Munții Sudeți (de la o alt. de 1400 m) și se varsă în M. Nordului printr-un estuar unde este situat portul Cuxhaven. Numeroși afluenți. Navigabil pe o distanță de 947 km pentru navele mari, de la vărsare la or. Kolina (Cehia), și în continuare pentru nave de tonaj mic. Trece prin orașele Pardubice, Dresda, Maissen, Torgau, Magdeburg și Hamburg, care este și port maritim. Magistrală fluvială importantă legată prin canale cu alte sisteme hidrografice ale Europei, inclusiv cu Canalul Dunăre–M. Neagră.

**ELBA II** Ins. italiană, una dintre cele mai mari ale Arh. Toscan din M. Ligurică, situată la E de Ins. Corsica și separată de Italia prin strâmtoarea Piombino (12 km lățime). Supr. 233 km<sup>2</sup>; lung. 30 km; 33 mii loc. Relief muntos alcătuit din șisturi, granituri, gabrouri; alt. max. 1019 m (vf. Monte Capanno), climă mediteraneană. Bogată în zăcămintele de fier. Viticultură, pomicultură. Oraș pr.: Portoferraio. În 1814–1815, pe ins. a fost exilat Napoleon Bonaparte.

**ELBE-TRAVE-KANAL** Canal navigabil din Germania, care leagă Fl. Elba cu M. Baltică (prin estuarul Trave lângă Lübeck). Lungimea canalului: 64 km; șapte ecluze. Realizat în 1895–1900 pe locul unui canal construit încă din perioada anilor 1391–1398.

**ELCANO (CANO), Juan Sebastian de** ~ (cca. 1476–1526) Navigator spaniol, participant la călătoria întreprinsă de Magellan în jurul lumii. În urma morții tragice a acestuia (1521) a continuat călătoria la comanda navei „Victoria”, singura navă

din cele cinci ale expediției lui Magellan, cu care a ajuns în Spania, încheind prima călătorie în jurul lumii.

**ELCHEGIU** sau **VĂTRAR** *ist.* Marinar însărcinat cu întreținerea și manevrarea velor.

**ELEKTROKINEMATOGRAF GEOMAGNETIC** Aparat pentru măsurarea componentei laterale a vitezei unui curent marin cu ajutorul a doi electrozi remorcați la pupa la o distanță care să excludă influența câmpului magnetic al navei. În acest caz, aparatul va fi influențat numai de variația câmpului magnetic terestru. Măsurând componenta în două drumuri efectuate sub un unghi de 90° unul față de celălalt, se poate determina viteza reală a curentului.

**ELEMENTE** *mil.* Înălțătorul și deriva puse la un tun ◊ „Elementele la zero!” Comandă pentru a pune indicii instalației de ochire (înălțător și derivă) la zero. **A ține elementele la zi:** a) A modifica înălțătorul și deriva după mișcările navei inamice; b) *arg.* A se ține la curent.

**ELENA, Sfânta** ~ (*engl.* Saint Helena Island) Ins. de origine vulcanică situată în S Oc. Atlantic. Posesiune britanică. Supr. 122 km<sup>2</sup>; pop. 5 mii loc. Constituită în mare parte din roci de bazalt. În partea de S se află mai multe cratere de vulcani stinși. Climă tropicală. Oraș și port principal: Jamestown. *ist.* A fost descoperită în 1502 de către portughezi. În 1815 a fost exilat aici Napoleon I Bonaparte, unde a și murit în 1821.

**ELEȘTEU** *v.* heleșteu.

**ELEV PILOT** Persoană cu pregătire teoretică corespunzătoare, care asistă un pilot calificat în meseria de pilotare a navelor, în scopul însușirii deprinderilor practice în această activitate. După un anumit stagiu de practică susține un examen pentru titlul de pilot calificat.

**ELEVATOR DE MUNIȚIE** Ascensor pentru ridicarea muniției din magaziiile de sub puntea navei în interiorul turelelor sau la tunurile de pe punte.

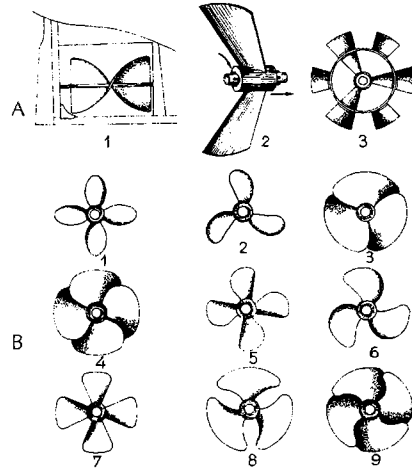
**ELEVATOR DE VAGOANE** Macara complexă ce ridică un vagon deschis, încărcat de obicei cu cărbuni, la o înălțime oarecare deasupra cheului, apoi rotește vagonul către navă și-i varsă conținutul prin bocaporți în magazia navei. (O astfel de mașină este folosită în portul Cardiff).

**ELEVATOR PLUTITOR** Navă de construcție specială, de obicei nepropulsată, prevăzută cu elevatoare cu cupe sau pneumatice (uneori atașându-se și benzi transportoare), folosită în porturi, rade și pe ape interioare pentru transbordarea mărfurilor în vrac sau pulverulente (cereale, mineruri, ciment, fosfați etc.) între două nave sau între navă și mijloacele de transport, eventual direct în magaziiile de depozitare.

**ELICĂ** *inv. v.* elice.

**ELICE** (plural; elici) Propulsor cu două-șase pale cu profil aerodinamic, montate pe un butuc și antrenate de un motor în mișcare de rotație pentru a produce forță de împingere. La rotirea în apă E. împinge nava

înainte sau înapoi, în funcție de sensul în care se rotește. E. sunt fabricate din bronz și aliaje speciale. Ele se montează, de regulă, în pupa navei; spărgătoarele de gheață pot avea una-două E. în prova, pentru a evacua apa de sub gheața ce urmează a fi spartă. La navele cu o singură E. pasul acesteia este de obicei spre dreapta (E. se rotește, la marș înainte, spre dreapta). La navele cu două E., pentru a anula efectul evolutiv al acestora, cea din tribord are pasul la dreapta, iar cea din babord, pasul la stânga. Acest efect face ca E. cu pas la dreapta să tindă (la



Elicii:

A – din primele tipuri de elice; 1 – tip Ressel (1829); 2 – tip Dundonald (primul model cu pale înclinate – sec. XIX); 3 – tip Ericsson (mij. sec. XIX); B – elice moderne: 1 – eliptică; 2 – tip Wagenigen; 3 – 4 eliptice cu pala lată; 5 – cu bordul de atac drept și bordul de fugă rotunjit; 6 – tip Zeiss; 7 – cu pala aplatizată; 8 – pentru viteze mici și forță de împingere mare (pentru remorchere); 9 – cu pala lată asimetrică (pentru bărci).

marș înainte) să aducă pupa navei la tribord, iar la marș înapoi, invers. Există și E. cu pas variabil (reglabil), care permite schimbarea vitezei și chiar a sensului de marș al navei fără a schimba regimul de marș al mașinii.

**ELICE CONTRAROTATIVĂ** Propulsor constituit din două elice montate pe același ax, dar rotindu-se în sensuri diferite pentru a anula efectul evolutiv.

**ELICE DE LOCH** *v.* loch.

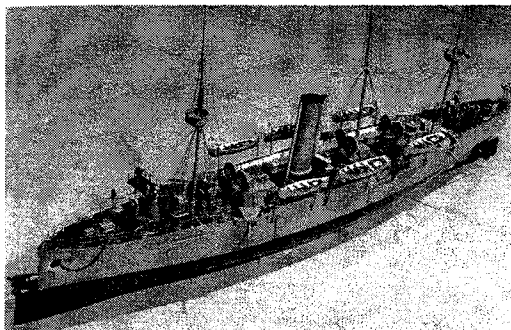
**ELICE DE MANEVRĂ** Elice așezată spre prova, într-un tub în borduri, care este folosită la manevra în port, locuri înguste etc.

**ELINDĂ** Grindă metalică ce formează planul înclinat pe care se deplasează lanțul de cupe al drăgii.

**ELIPSOID DE REFERINȚĂ** Forma geometrică adoptată de matematicieni pentru a defini suprafața Pământului, ținând cont că suprafața topografică și geoidul nu pot fi definite matematic, adică nu permit executarea calculelor matematice necesare reprezentării prin coordonate a punctelor pe planuri și hărți. În prezent se folosesc de către state trei elipsoide de referință deosebite, și anume: a) elipsoidul Bessel (determinat în 1841), folosit de Germania, Danemarca, Spania, Grecia, Italia, Olanda, Norvegia, Suedia și Japonia; b)

elipsoidul internațional, determinat în 1909 de Hayford și stabilit elipsoid universal de Congresul Internațional de Geodezie și Geofizică de la Madrid în 1924; c) elipsoidul determinat de profesorul rus Krassovski, în urma unor observații și măsurători complete, executate pe teritoriul Rusiei și pe întreg globul. Având în vedere că acest elipsoid este superior elipsoidului Hayford, se întrevește ca în viitorul apropiat să fie decretat ca elipsoid de referință internațional.

„**ELISABETA**” Crucişător ușor construit în anul 1888 la șantierul naval „Armstrong” din Newcastle (Anglia). În același an (5 nov.) a intrat în serviciul Marinei Militare Române. Caracteristici: depl. 1320 t; dim. 72 x 10,25 x 3,68 m. Două mașini cu simplă expansiune cu cărbuni de 4700 CP asigurau o vit. medie de 18,1 Nd. Armament: tunuri VI x 150 mm Krupp dispuse lateral, IV x 57 mm Nordenfeld cu tragere rapidă, II x 37 mm



Crucişătorul „Elisabeta” (machetă)

Hotchkiss, 2 mitraliere de 11,43 mm și 4 tuburi lanstorpilor Whitehead 381 mm. Nava avea 3 catarge cu vergi pentru vele cu o supr. totală de 513 m<sup>2</sup>. Echipaj: 180 oameni. A primit, după obiceiul timpului, numele reginei țării. A fost cea mai însemnată navă a Marinei Militare Române dinaintea primului RM, rămânând timp de 25 de ani nucleul Diviziei de Mare și având un îndoit scop: de apărare a litoralului maritim și de a face cunoscut în M. Neagră și dincolo de strâmtoarea pavilionul tânărului stat românesc independent. Comisia de recepție a navei a avut în frunte pe noul comandant al Flotei, Col. de marină Ion Murgescu, însoțit de Mr. Emanoil Koslinski, Col. Ion Coandă și ing. navalii Izvoranu, Alexadrescu și Cupșa. A sosit în țară în nov. 1888 și a făcut prima campanie de instrucție în anul următor. A executat numeroase voiaje de instrucție și vizite de protocol sub comanda Mr. Ilie Irimescu, Col. Vasile Urseanu și Cpt. Cdr Nicolae Negru în porturile din M. Neagră, Egee, Mediterană și Baltică. În primul RM, tunurile sale de 120 mm (care le-au înlocuit pe cele de 150 mm) au constituit o baterie de uscat pe malul stâng al Dunării, acoperind cu foc barajele de la capul de pod Turtucaia. În 1923, după un serviciu remarcabil timp de peste 30 de ani, crucişătorul a fost dezafectat. Tunurile sale însă au format în al doilea RM o baterie de coastă la Agigea, supraviețuind până în 1949. În 1905 pe crucişător a fost instalată prima stație de radiotelegrafie din marină, cu bătaie de circa 100 km.

„**ELIZAVETA**” *ist.* Primul vapor cu zbatari construit în Rusia (Sankt-Peterburg) în 1815 pentru prima linie de

transport Petersburg–Kronstadt, inaugurată în același an. Era un tip de barcă mare (dim. 18,3 x 4,6 x 0,6 m) pe care constructorul K. Berd a instalat o mașină cu aburi Watt de 16 CP și un cazan cu aburi având un coș din cărămidă. „E.” avea două roți cu zbatari și o viteză de 5 Nd (9,2 km/h).

**ELLICE (Tuvalu)** Grup de 9 ins. coraligene în Oc. Pacific la N de Arh. Fiji (Polinezia). Supr. de 24 km<sup>2</sup>. Cca 6 mii loc. (polinezieni). Împreună cu Arh. Gilbert formează o colonie britanică din 1872. Expl. de fosfați. Culturi de palmieri, bananieri, cocotieri. Export copra; pescuit.

**ELNATH** Steaua nautică β Tauri (Taurul), mărimea 1,8; în arabă „Cel ce împinge cu coarnele”.

**ELONGAȚIA ASTRULUI** Poziția unui astru în momentul în care azimutul lui atinge valoarea maximă. Trecerea prin elongație este o particularitate numai a astrilor care nu taie primul vertical; v. configurație.

**ELTANIN** Steaua nautică γ Draconis (Dragonul), mărimea 2,4; în arabă „Capul balaurului”.

**EMBARGO 1.** D.M. Reținerea forțată de către un stat, în porturile sau în apele sale teritoriale, a navelor comerciale, a mărfurilor și a altor valori, precum și interzicerea importului și exportului de mărfuri, aur, valută etc. în alte state **2.** Interzicerea intrării în porturile proprii a navelor altor state. E. se aplică în timp de pace, dar mai ales în timp de război, fie ca o măsură de constrângere pentru împiedicarea comerțului, fie ca represalii în scopul determinării unor state de a renunța la comiterea anumitor acte contrare dreptului internațional.

**EMBRICOS** Una din cele mai cunoscute familii de armatori greci din Ins. Andros, care din sec. al XIX-lea a avut o prezență activă pe Dunăre, stabilindu-și din 1880 sediul la Brăila. Posesori ai unui mare număr de corăbii (nave cu vele), pe care le-au înlocuit cu vapoare încă înainte de 1900. Pe lângă Brăila, familia E. s-a numărat printre primele care au deschis o agenție de vapoare și la Londra.

**EMBLEMĂ DE COIFURĂ** Insignă fixată pe boneta de marinar, pe șapcă etc.



Emblemă de coifură

„**EMDEN**” *ist.* Crucişător ușor german cu un deplasament de 3 650 t și armat cu zece tunuri de 105 mm și două tuburi lanstorpilor. În primul război mondial s-a făcut remarcabil prin operațiunile întreprinse în Oc. Pacific și Oc. Indian, scufundând mai multe nave comerciale și două nave de război: crucişătorul rus Jemciug și torpilorul francez Mousquet. A fost scufundat de crucişătorul australian Sidney, în vecinătatea Ins.

Cocos, în timpul debarcării unui detașament care primise misiunea de a distruge stația de radio din insulă. **EMERSIUNE 1.** Starea în care se află un corp plutitor (navă etc.) cufundat parțial într-un lichid. **2.** Leșire la suprafață (din imersiune).

**EMISFERA AUSTRALĂ** *astr., geogr.* Jumătatea sudică a sferei cerești, inclusiv a sferei terestre, mărginită de ecuatorul ceresc, respectiv terestru, și care cuprinde Polul S. În E.A. terestră oceanele ocupă 80,9% din suprafață. Partea uscatului cuprinde Antarctica, Australia și părțile de S ale Africii și Americii de S. *sin.* E. sudică.

**EMISFERA BOREALĂ** *astr., geogr.* Jumătatea nordică a sferei cerești, inclusiv a sferei terestre, mărginită de ecuatorul ceresc, respectiv terestru, și cuprinde Polul N. În E.B. terestră oceanele ocupă 67,7% din suprafață și cea mai mare parte a uscatului din care fac parte Asia, Europa, America de Nord, partea nordică a Americii de Sud și mare parte din Africa. *sin.* E. nordică; septentrională.

**EMISFERA INVIZIBILĂ** *astr.* Jumătatea sferei cerești aflate sub orizontul rațional; conține nadirul.

**EMISFERA VIZIBILĂ** *astr.* Jumătatea sferei cerești aflate deasupra orizontului rațional; conține zenitul.

**EMIȚĂTOR RADIOLOCATOR** Emițător radio folosit pentru transmiterea în spațiu sub formă de impulsuri a undelor de înaltă frecvență a căror energie considerabilă permite obținerea unor unde ecou, suficient de puternice încât să fie prelucrate de aparatul radiolocator și rediate sub formă de indicații optice asupra elementelor de poziție ale obiectului explorat.

**EMIȚĂTOR ULTRASON** Dispozitiv al sondei ultrason, producător de vibrații pe bază de piezoelectricitate sau de magnetostricțiune. Poate îndeplini și funcția de receptor.

„**EMMA**” Bric-goeletă construit la șantierul naval Galați și lansat la apă în 1844, destinat serviciului de pază (vas de brandvahtă) pe Dunăre în Moldova, cu sediul la Galați. Era armat cu V tunuri de bronz cal. 120 mm aduse din Italia. Echipaj 24 de oameni. Comanda a fost încredințată Lt. Nicolae Steriadi, care mai târziu, cu gradul de Colonel, a comandat flotila Moldovei, iar după un an a devenit comandantul flotei Principatelor Unite. În 1847 a fost vândut (oprindu-se tunurile și muniția) și înlocuit cu șalupa canonieră „Moldova” pe care s-au montat tunurile scoase de pe „E”.

**EMS** Fluviu în NE Germaniei. Lung de 371 km. și o’ sup. a bazinului de 2 510 km<sup>2</sup>. Izv. din pădurea Teutoburgen Walde la o alt. de 135 m, traversează Westfalia, Saxonia Inferioară și se varsă în M. Nordului printr-un estuar. Navigabil. Este legat prin canale de r. Weser și Rin. În apropiere de vărsare se află portul Emden.

**ENĂCHESCU, Corneliu** (n. 1927 Plopeni-Constanța) Comandor (r) ing. Absolvent al Școlii Navale promoția 1949. Îndeplinește succesiv funcțiile de ofițer cu navigație, secund, apoi comandant pe can. „Slt. Ghiculescu Ion”, dragorul de bază DB-2, (fostă can. „Lt. C-dor Stih Eugen”) ș.a. Șef de catedră navigație și al secției de învățământ la Școala Militară Superioară de

Marină. A condus cu competență timp de 21 de ani (1969–1990) Direcția Hidrografică a Marinei. Pensionat (1990). Studii în domeniul hidrografiei maritime.

„**ENDEAVOUR**” Navă-barc britanică (375 t) cu care James Cook a realizat prima sa călătorie în jurul lumii (1768–1771), când a descoperit că Noua Zeelandă este formată din două insule separate și, totodată, a explorat aproape întreaga coastă de E a Australiei. Numele navei „E” a fost dat unui g. din Strâmtoarea Cook, ce desparte Ins. de N și de S ale Noii Zeelande și, de asemenea, strâmtoarea dintre Pen. Cape York (NE Australiei) și Ins. Prince Wales.

**ENIF** Steaua nautică ε Pegasi (Pegas), mărimea 2.5; în arabă „Nasul calului”.

**ENISEI 1.** Fluviu în N Asiei care formează frontiera convențională între Siberia de E și cea de V. Izv. din Munții Saian de E și se varsă printr-un estuar în M. Kara. Lung de 4130 km; supr. bazinului 2 870 km<sup>2</sup>. Pr. afluenți: Micul E., Angara, Tunguska. Debitul anual la vărsare este de 600 km<sup>3</sup>. Navigabil pe 2870 km. Accesibil pentru navele maritime pe 973 km, de la vărsare până la portul Igarka, unde lățimea fl. atinge 2–3 km și ad. 14–23 m. Îngheață din noiembrie până în aprilie. Centrale hidroelectrice (Angara ș.a.) Pescuit. **2.** G. la M. Kara în care se varsă fluviul Enisei. Lung. este de 225 km, iar lățimea la intrare de 150 km, ad. 6–20 m. Iarna se acoperă de ghețuri de care se eliberează în cele 3 luni de vară. Marea semidiurnă înaltă de cca 0,4 m. Prin g. trec căile de navigație spre porturile Eniseisk, Krasnoiarsk, Strelka, Dudinka și Igarka. Pe țărmul de E, la intrarea în g. este situat portul Dikson. Pescuit și vânătoare de animale marine.

**EPAVĂ** Navă sau parte dintr-o navă abandonată în mare (scufundată) sau eșuată pe mal. Locul unei E. este marcat, de regulă, printr-o geamandură verde (lumini verzi cu sclipiri). **E. pusă pe uscat E.** aflată pe un fund mic și având unele părți la suprafața apei. **E. în derivă** E. care plutește la suprafața apei sau între două ape și care constituie un pericol pentru navigație; *sin.* E. plutitoare, derelict. **E. periculoasă** E. scufundată pe funduri mai mici de 18 m, fiind acoperită de apă sau având unele părți deasupra apei. Locul E. este marcat, de regulă, pe hărțile marine; v. epavă cartografiată.

**EPAVĂ CARTOGRAFIATĂ** Epavă reprezentată pe hărțile marine de navigație cu ajutorul unor semne convenționale desenate în punctul unde s-a semnalat epava. Diferitele semne convenționale folosite în acest scop scot în evidență trei categorii de epave: a) epave cu părți la suprafața apei; b) epave periculoase aflate la adâncimi mai mici de 18 m; c) epave nepericuloase, cele aflate la adâncimi mai mari de 18 m și care nu constituie un pericol de navigație pentru navele de suprafață.

**EPISTAT** (*engl.* Tallyman) M.C. Persoană specializată în numărarea și verificarea coletelor (pachete, lăzi, saci, bale, butoaie etc.), încărcate sau descărcate de pe nave. E. sunt lucrători calificați, activând în cadrul „Oficiului de control al mărfurilor”; *sin.* pontator, taliman.

**EPIU** Construcție de forma unui pinten sau dig perpendicular pe malul Dunării, servind la mărirea vitezei curentului apei pentru a reduce depunerile de aluviuni, a proteja malurile etc.; *sin.* pinten, spiron.



**EPOLARE** Formarea unui umăr la marginea tablei de bordaj astfel încât tabla care se prinde de aceasta să se afle la același nivel.

**EPOLET** Partea superioară a unei nuci de pe catarg.

**ERCHEN** pesc. Velă.

**ERCHET** sin. lanț-călăuză; v. și cap de șarpe.

**„EREBUS”** Velier britanic (370 t) prevăzut cu o mașină cu aburi și adaptări pentru navigația printre ghețuri. Împreună cu nava „Terror”, propulsată, de asemenea, cu vele și mașină cu aburi, a participat la două expediții polare; în Antarctica, sub comanda lui James Ross (1839–1843), și în Arctica, sub comanda lui John Franklin. În această a doua expediție începută în 1845, ambele nave, aflate în stare deplorabilă, au fost abandonate în 1847 de către echipaje în apropiere de Ins. King William din S arh. canadian, după care au dispărut. După căutări care au durat cca 30 de ani, s-a putut reconstitui dezastrul care s-a sfârșit cu pieirea tuturor membrilor expediției. În memoria acestei tragedii, numele „E” a fost atribuit vulcanului activ de pe Ins. Ross din Antarctica, g. de pe țărmul vestic al Ins. King William și numele ambelor nave „E” și „T” golfului de la țărmul de NE din Țara lui Graham (Antarctica).

**EREGLI** Port turcesc în partea de N a băii Eregli din M. Neagră. Două șenale navigabile asigură intrarea în port, având ad. min. de 10 m. Supr. acvatoriului portului este de cca 3 km<sup>2</sup>; protejat de spargevaluri și moluri cu lung. de 800 m. Lung. frontului de cheuri este de 2,5 km, cu adâncimea de cca 10 m, care asigură și staționarea navelor militare mari, incl. Cr. Traficul anual de mărfuri: 3 mil. t. Două mari combinate metalurgice, șantiere de construcții și reparații nave de tonaj redus.

**ERIC CEL ROȘU, (Eirik Raude)** (Cca 940 – cca 1010) Navigator normand. Navigând din Islanda spre V, a descoperit și a explorat coasta de SE a Ins. Groenlanda pe care a numit-o „Țara verde” (982–985). După trei ani s-a întors în Norvegia, după care a făcut o nouă călătorie în Groenlanda, însoțit de un grup mare de oameni care au colonizat partea sudică a țărmului insulei.

**ERICSSON, John** (1803–1889) Inginer și inventator suedez stabilit în SUA. Autor al elicei propulsoare pentru nave (1836).

**ERIDANUS** Constelație având stelele nautice Acamar și Achemar.

**ERIE 1.** Lac în America de Nord ce face parte din sistemul Marilor Lacuri de la granița cu Canada. Comunică prin R. Niagara cu Lc. Ontario. Partea de N aparține Canadei, iar cea de S aparține SUA. Se află la alt. de 174 m. Supr. este de 25 740 km<sup>2</sup>; ad. 62 m. Îngheață între dec. și martie, cu excepția părții centrale. Navigabil. Prin sistemul R. Niagara și Erie Canal se leagă de Fl. Hudson și Lc. Ontario. Pr. porturi: Port Kolborn (Canada); Cleveland, Buffalo (SUA). **2.** Oraș din SUA (Pennsylvania), cca 150 mii loc.; port la L. Erie. Ind. metalurgică, chimică; export cărbuni.

**ERIE CANAL** Cale navigabilă artificială în NE S.U.A. care leagă Fl. Hudson de Lc. Erie și sistemul Marilor Lacuri cu Oc. Atlantic. Lung. de la or. Buffalo la or. Albany este de 560 km. Ad. 3,7 m. Construit în anii 1817–1825. Capacit. de trafic este de peste 4 mil. t/an,

în special materiale de construcție, cereale, produse petroliere.

**„ERMAK” 1.** Primul spărgător de gheață al flotei ruse. Construit în 1899 în Anglia după proiectul și sub supravegherea Am. S.O. Makarov. Depl. 8730 t; L 97,56 m; l 21,64 m; trei mașini cu aburi cu o putere totală de 9 mii CP. Viteza pe marea liberă de ghețuri era de 12 Nd. Echipajul: 100 oameni. A executat prima sa misiune în vara anului 1899, când a atins punctul 81°28' lat. N. A participat la primul și al doilea RM la pilotarea convoaielor prin câmpurile de gheață, la transportul încărcăturilor militare ș.a. **2.** Spărgător de gheață de mare tonaj construit în 1974 în Finlanda. Depl. 20 240 t; 9 generatoare Diesel cu o putere totală de 37,6 mii CP. Vit. în marea liberă de ghețuri atinge 19,5 Nd.; echipaj de 120 oameni.

**EROARE DE DRUM** Abaterea axei principale a girocompasului de la meridianul adevărat; se măsoară în grade și zecimi de grad și se adună la drumul giro cu semnul schimbat (corecție giro).

**EROARE DE PARALAXĂ** Valoarea paralaxei de înălțime a astrului. Se adaugă înălțimii măsurate cu sextantul, în scopul obținerii înălțimii adevărate.

**EROARE DE PERPENDICULARITATE** Eroare în măsurarea unghiurilor cu sextantul din cauza neperpendicularității oglinzii mari pe planul limbului sextantului. Pentru remediere se acționează asupra șurubului de reglaj din spatele oglinzii.

**EROARE DE PRISMATICITATE** Eroare în măsurarea unghiurilor cu sextantul cauzată de neparalelismul oglinzilor sau al geamurilor colorate. Face parte din eroarea instrumentală a sextantului.

**EROARE DE VITEZĂ ȘI DRUM** Eroare a girocompasului (devierea axului giroscopului de la direcția nord adevărat), care depinde de viteza și drumul navei, precum și de latitudinea pe care se află nava. Este maximă în drumurile 0° și 180° și nulă în drumurile 90° și 270°. Se elimină în mod automat cu ajutorul unui corector special.

**EROARE INSTRUMENTALĂ** v. sextant.

**EROAREA COMPASULUI MAGNETIC** Unghiul dintre direcția nord adevărat și direcția nord indicată de compasul magnetic sau suma algebrică a declinației magnetice și a deviației compasului magnetic al navei într-un drum oarecare. Este egală și de sens contrar cu corecția compasului.

**EROAREA LOCHULUI** Diferența dintre distanța adevărată parcursă de navă prin apă și cea dată de loch.

**EROZIUNE** Proces de săpare și desprindere a scoarței solului prin acțiunea unor agenți externi (vânturi, valuri, marea ș.a.) **E. fluvială** Acțiunea de eroziune exercitată de apele curgătoare asupra scoarței terestre în urma căreia se formează văi, iar pe cursurile mijlociu și inferior ale acestora are loc un proces intens de depunere a aluviunilor. Eroziunea fluvială poate fi: de adâncime, care produce adâncirea albiei; laterală, care produce lărgirea albiei. **E. în gheață** Scobitură alungită produsă în gheață de un curent de apă. **E. marină**

Adâncirea fundului din apropierea unei insulițe, stânci sau construcții hidrotehnice, datorită acțiunii de degajare provocată de curenții marini sau marea.

**„ERZHERZOG FERDINAND MAX“** Navă de linie austriacă, prima în istoria luptelor navale moderne care a atacat cu pinteul o navă de linie (Re d'Italia, Lissa 1866), scufundând-o în trei minute. În anii care au urmat acestui eveniment, toate navele au fost prevăzute cu pinte, până aproape de primul război mondial, iar pintearea a ocupat un loc important în tratatele de tactică navală ale timpului.

**ESCADRĂ 1. mil.** Mare unitate de nave de luptă de diferite clase, reprezentând forțele navale principale de pe un teatru maritim de acțiune militară; compusă, de regulă, din portavioane, crucișătoare, nave purtătoare de rachete etc. **2. ist.** Grupare navală compusă din patru-opt nave de același tip. Pe timpul marinei cu vele o flotă se compunea din trei escadre ce purtau, de regulă, denumiri de culori, de ex. albă (avangardă), roșie (centru), albastră (ariergardă).

**ESCADRILĂ mil. 1.** Subunitate tactică de bază a forțelor aeriene militare formată din câteva patrulare de avioane de același tip (9-24). **2. mil., inv.** Grupare compusă din 3-4 nave de luptă (distruțătoare, vedete, dragoare). Denumirea s-a păstrat în Marina Română până în perioada interbelică.

**ESCALĂ** Staționare temporară a unei nave într-un port pentru aprovizionare sau efectuarea de operații comerciale ♦ „A face E.” **E. forțată** Intrarea unei nave într-un port la solicitarea unei nave militare sau în caz de forță majoră.

**ESCAS fl.** Apărătoare a unei guri de aspirație împotriva gheții.

**ESCAUT** (în *l. flamandă* Schelde) Fluviu în V Europei. Izv. din N. Franței de la o altitudine de 100 m, trece prin Belgia și se varsă în M. Nordului prin două brațe pe terit. Olandei. Lung. 430 km; supr. bazinului: 35 500 km<sup>2</sup>. Pentru a fi protejate de înaintarea apelor mării, albiile fluviului și ale brațelor sunt protejate de diguri și ecluze. Până la Anvers (Antwerpen) este accesibil navelor maritime mari, iar până la or. Gant doar pentru navele cu un deplasament de cca 1300 t. Prin canale și râurile Somme și Oise este legat de Fl. Sena și căile de comunicație pe apă ale Franței, Belgiei și Olandei. Curs abundent și liniștit. Navigație intensă.

**ESCORTĂ mil.** Navă sau grup de nave de siguranță destinate apărării convoaielor sau unei formații de nave de război aflate în mers (portavion, submarine, dragoare, puitoare de mine); v. siguranță.

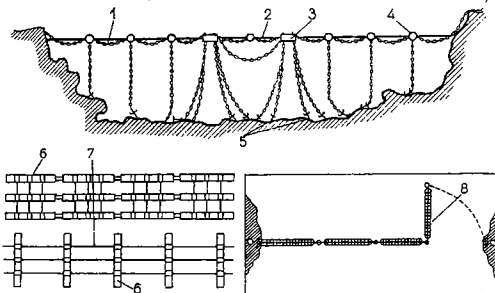
**ESCORTOR mil.** Navă de luptă destinată apărării navelor militare mari, transportoarelor și navelor de debarcare pe timpul traversadei pe mare și al staționării în rade deschise, împotriva submarinelor, vedetelor torpiloare și aviației. E. sunt folosite, de asemenea, pentru supravegherea căilor de acces către propriile baze și porturi. Caracteristici: depl. de la 600 la 4000 t; vit. până la 35 Nd; I-IV tunuri universale de 76-127 mm; X-XX tunuri AA automate de 40 mm; grenade

ASm reactive și clasice; rachete ASm; tuburi lanstorpilor, îndeosebi pentru torpile ASm autoghidate; stații de radiolocație și hidrolocație ș.a. Pot fi și purtătoare de rachete și pot avea la bord un elicopter ASm. Fregatele și corvetele sunt adesea folosite la executarea aceluiași misiuni ca și E.

**ESPAÑOLA** Vechiul nume al Ins. Haiti.

**ESPLANADA DUNĂRII** v. faleza (2).

**ESTACADĂ 1.** Platformă fixă construită de obicei pe piloni din lemn, fier sau beton pe șarmul unei ape pe o anumită distanță către larg, pentru a permite accesul la navele care nu pot acostă la cheu. **2. mil.** Obstrucție



**Estacadă:**

1 - lanț; 2 - poartă; 3 - ponton; 4 - geamandură; 5 - ancore;  
6 - școndru; 7 - sârmă (lanț); 8 - poarta estacadei.

plutoare din școndri cu țepi (pentru oprirea vedetelor de asalt), prelungită, de regulă, sub apă cu plăși antisubmarine. Se poate realiza și din lanțuri întinse între flotoare ancorate. Se folosește în timp de război pentru închiderea intrărilor în port, canalelor, radelor amenajate etc. **E. de piloți mil.** Obstrucție folosită mai ales pe fluvii, constând din piloți bătuți vertical în albiile acestora. Se utilizează pentru a nu permite inamicului să folosească apele fluviilor.

**ESTE ORA!** Raport al timonierului care urmărește ora exactă pe un contor, anunțând momentul ridicării sau coborârii pavilionului (ora 08,00 sau apusul Soarelui).

**ESTIMĂ** Metodă folosită în navigație pentru ținerea la zi pe hartă sau prin calcul a punctului navei, folosind ca elemente de bază drumul și distanța parcurse. Punctul navei făcut prin acest procedeu se numește punct estimat, iar navigația poartă denumirea de navigație estimată. ♦ „După E. suntem la 7 Mm Nord de capul...”.

**ESTRAN sin.** lășătură (maree).

**ESTUAR** Gura unui fluviu adâncită și lărgită spre mare în formă de pâlnie. Formarea E. este legată de creșterea nivelului mării care inundă partea joasă a uscatului și acțiunile mării înalte. La marea joasă aluviunile aduse de fluviu se scot în mare. Au E. Fluviile Sf. Laurențiu, Tamisa, Enisei ș.a. Cel mai mare E. din lume, La Plata, se află la vărsarea Fl. Parașea și Uruguay în Oc. Atlantic.

**EȘANTIONAJ** v. EȘANTIONARE.

**EȘANTIONARE** Dimensionarea osaturii și tablelor unei nave în baza normelor de rezistență stabilite și publicate de societățile de clasificare. *sin.* eșantionaj. *Sin.* deltă negativă.

**EȘECUL VOIAJULUI MC** Expresie folosită în contract prin care se înțelege că întârzierile sau alte evenimente cauzate de împrejurări ce nu pot fi imputate nici

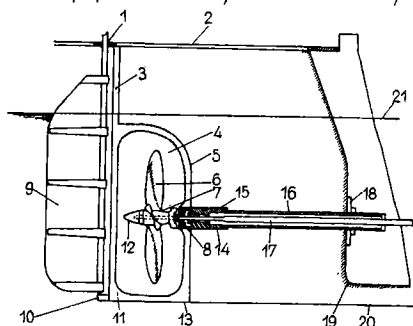
armatorului, nici navlositorului și care nu au putut fi prevăzute la încheierea contractului (de ex. izbucnirea unui război), îndreptătesc părțile contractante să rezilieze contractul de transport, dacă scopul voiajului nu mai poate fi atins.

**ESUA, a ~** (voluntar) A governa o navă avariată către funduri mici, în mod deliberat, cu scopul de a evita scufundarea ei la adâncimi mari.

**ESUARE MC** Punerea navei pe uscat într-un loc neobișnuit (plajă, stânci, pragul unui canal, banc de nisip etc.) în poziție periculoasă, ca urmare a unui accident sau în condiții neobișnuite și rămânerea ei în această situație un timp oarecare. Când punerea pe uscat se soldează cu pierderea sau avariarea gravă a navei, esuarea devine „naufragiu”. Esuarea poate fi și „voluntară”, când s-a produs cu scopul de a feri nava și echipajul de un pericol mai mare. E. se deosebește de simpla „punere pe uscat” prin aceea că trebuie să fie fermă și periculoasă, iar locul și condițiile producerii ei să fie neobișnuite. *sin.* aruncare la coastă.

**ETA** (Preavizierea sosirii navei) **MC** Prescurtare convențională a cuvintelor „expected time of arrival” sau „estimated time of arrival” (timpul probabil al sosirii sau timpul estimat al sosirii). Este folosită în telegramele și documentele prin care se avizează sosirea navei în portul de destinație. Se comunică de către comandant, prin radio, agenților și încărcătorilor sau primitorilor mărfurilor în conformitate cu prevederile contractuale și cu uzanțele. Dacă prin ETA se arată ziua și ora sosirii, preavizierea este considerată precisă și orice întârziere peste data și ora arătate în telegramă dă naștere la reclamații pentru despăgubiri privind plata muncitorilor, a ambarcațiunilor sau vagoanelor care așteaptă marfa întârziată. Când comandatul navei nu are siguranța că va ajunge la destinație la o anumită oră, se recomandă ca preavizierea să fie dată cu oarecare aproximație în ceea ce privește ora sosirii. În acest caz, ETA este interpretată ca timpul probabil de sosire. Orice modificări survenite la ETA trebuie comunicate imediat celor cărora li s-a transmis preavizierea. Obișnuit, ETA este comunicată cu 24 ore înainte de sosirea navei.

**ETAMBOU** Piesă din osatura navei care prelungeste în sus chila la pupa. La bărci și veliere E. servește, de



Etambou:

1 - etambou lagăr; 2 - puntea compartimentului cârmei; 3 - etambou cârmei; 4 - colivia elicei; 5 - etamboul elicei; 6 - elice; 7 - butucul elicei; 8 - piulița elicei; 9 - pana cârmei; 10 - călcăiul axului cârmei; 11 - călcăiul etamboului; 12 - coafa elicei; 13 - talpa etamboului; 14 - capătul arborelui portelice; 15 - buçe de gaiac; 16 - tubul etambou; 17 - arborele portelice; 18 - presetupă; 19 - peretele picului pupa; 20 - chilă; 21 - linie de plutire.

asemenea, la prinderea cârmei. La navele cu propulsie mecanică cu o singură elice, E. în accepțiunea de mai sus poartă și denumirea de **E. elicei**, iar cârma se prinde de **E. cârmei**; *v. fig.* cârmă.

**ETAMBREU 1.** Gaură în punte prin care trece un arbore. Arborele este calat (fixat) cu ajutorul unor pene din lemn, acoperite cu o cămașă din pânză de vele, care este susținută de cercul cămășii și etanșată cu gulerul E. Puntea este întărită de perna E. susținută de furci (longitudinale) și traverse (orizontale). **2.** Dispozitiv la pupa navei, constând din tubul E. care are la punte un guler, iar la partea inferioară, pe bordaj, o buză prin care trece axul cârmei.

**ETANȘ LA INTEMPERII MC** Un dispozitiv este considerat „etanș la intemperii” atunci când în toate condițiile întâlnite în mare el nu lasă să pătrundă apa.

**ETANȘITATE** Însușirea caracteristică a corpului unei nave, a pereților de compartimentare și a unor punți de a nu permite pătrunderea apei din exterior în interior sau circulația apei între compartimentele etanșe. Se obține prin procedee tehnice la proiectarea și construcția navei. Se verifică prin probe de presiune la rece și se controlează în procesul de exploatare a navei.

**ETIAJ fl.** Nivel convențional de referință al apelor unui fluviu, reprezentând, de regulă, media nivelurilor apelor mici calculată pe un număr mare de ani (10-50 ani). E. se măsoară pe verticala locului considerat în raport cu nivelul mării **E. de navigație fl.** E. cu probabilitatea de 0.94

**ETICHETĂ NAVALĂ** Reguli de politețe navală, scrise sau păstrate prin tradiție, ca de ex.: o navă comercială salută prima la întâlnirea cu o navă militară; în momentul plecării, o navă comercială salută portul prin sunetul prelung al fluierului sau al sirenei; fără un motiv de serviciu serios, o ambarcațiune nu poate depăși o altă ambarcațiune, când ultima este comandată de un ofițer mai mare în grad; o barcă cu vele nu are dreptul să treacă prin vântul altei bărci cu vele, când în ultima se află un ofițer mai mare în grad; într-o barcă se intră în ordine inversă vechimii și se iese în ordinea vechimii; pe scaunul comandantului (în capul mesei) - chiar în absența sa - nu are voie să se așeze o altă persoană etc.

**ETRAVARE** Frecarea lanțului ancorei pe etravă.

**ETRAVĂ** Piesă din osatura navei, care prelungeste în sus extremitatea prova a chilei. Porțiunea care este în contact cu chila se numește piciorul E., iar cea opusă, capul E. Porțiunea curbă poartă denumirea de ghibră. La navele din lemn, E. avea spre prova o piesă denumită taie-mare, iar în interior, o contraetravă. **E. din tole** Etravă formată din tole (foi de tablă dimensionate) arcuite sub formă de jgheab, utilizată în special la navele de mare tonaj, având provă cu bulb. **E. elansată** Tip de etravă dreaptă, cu un unghi de înclinare mare spre înainte față de perpendiculara prova. Este caracteristică navelor cu vele și iahturilor cărora le permite să taie apa mai ușor și le dă o linie arhitecturală zveltă. Unghiul de înclinare spre înainte a etravei față de perpendiculara prova se numește „elansarea etravei”. **E. falsă** Piesă convexă fixată dinapoi și de-a

lungul etravei navei de lemn până la masivul prova, în scopul consolidării etravei și asigurării suprafeței necesare pentru prinderea capetelor filelor bordajului la prova. **E. rotundă** Formă caracteristică de etravă la navele moderne realizată prin curbarea cu rază mare a tablelor componente și prin întărirea lor cu nervuri orizontale sudate în interior. Curbura tablelor crește de la linia de plutire în sus, dând probei o formă amplu rotunjită.

**EUBEEA** (gr. Έββια) Ins. grecească în M. Egee, în apropiere de țărmul de SE al Greciei. Supr. este de 4019 km<sup>2</sup>. Separată de continent prin strâmtoarea Evripu de 65 m lățime. Cca 170 mii loc. Relief muntos cu alt. max. de 1743 m. Climă și vegetație mediteraneene. Expl. de min. de crom, fier, marmură. Creșterea ovinelor și caprinelor. Oraș pr. Chalkis. Ruinele orașelor antice Chalkis și Eretria.

**EUFRAAT** *geogr.* Fluviu în SE Asiei format prin unirea râurilor Murat și Karasu. Izv. din podișul Armeniei. Lung. 2 760 km; supr. bazinului 673 mii km<sup>2</sup>. Traversează teritoriile Turciei, Siriei și Irakului. În confluență cu Fl. Tigru formează Fl. Shat-el-Arab care se varsă în Golful Persic. Navigabil până la localitatea Hit. Navele maritime au acces până la or. Basra. Regiunea între E. și Tigru, numită Mesopotamia, a fost leagănul civilizației babilono-asiriene.

**EUPATORIA** Denumire dată după numele regelui Pontului Mitridate VI Eupator (120–63 î.Hr.). Oraș și stațiune balneară la M. Neagră situată pe țărmul de V al Pen. Crimeea. *ist.* În al doilea RM a fost locul unde la 5–8 ian. 1942 un grup de nave sovietice (7 VT, 1 DR și 1 Rm) a debarcat un desant tactic în sprijinul apărării Sevastopolului. Neputând să primească întărituri din cauza unei furtuni puternice, operațiunea a eșuat.

**EUROTUNEL** v. Tunel pe sub Canalul Măneci.

**EUSTAȚIU, Sebastian** (1856–1943 n. București) Contraamiral. Absolut al Școlii de ofițeri din București (1875). Participă la Războiul de Independență distingându-se în luptele de la Grivița și Smârdan. În 1881, cu gradul de locotenent, este trimis în Franța unde urmează cursurile Școlii Navale de la Brest. Este ambarcat pe nava cu vele „La Loire” cu care face ocolul Pământului. În 1888 este numit comandant al bricului „Mircea I” și director al Școlii Copiilor de Marină. La 18 mai 1888 iese în mare pentru exerciții cu elevii și reușește să scoată cu bine nava dintr-un ciclon. Cu nava avariată intră la Constantinopol, unde echipajul și nava sunt elogiade de către sultanul Abdul Hamid, care ordonă repararea gratuită a navei la Cornul de Aur. Între 1909–1917 este comandant al Marinei Militare cu gradul de contraamiral. Conduce operațiunile MM în timpul războiului Balcanic (1913) și asigură trecerea armatei române peste Dunăre pe podurile: Săliștioara și Turnu-Măgurele (pod din șleपुरi). În primul RM, în organizarea de război, asigură partea logistică a Flotei în operațiuni. În 1916 organizează evacuarea parcului de nave civile în Deltă. Este transferat în Ministerul de Război, de unde trece în rezervă (1917). În 1938, în vârstă de 82 de ani, participă la Galați la comemorarea

a 50 de ani de la furtuna din 1888.

„**EVANGHELIS**” Cargou grecesc încărcat cu aparatură electronică, eșuat la Costinești în anul 1990. Cu timpul, a devenit un punct de atracție turistică, fiind prezent și pe cărți poștale ilustrate.

**EVAPORARE DE GHEAȚĂ** Ceață groasă cu aspect de vâlătuci, care se formează deasupra apei când temperatura apei este scăzută. Uneori evaporarea de gheață poate indica existența unor spații de apă liberă în interiorul unui câmp de gheață.

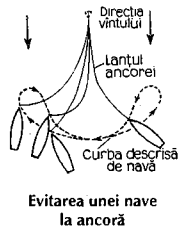
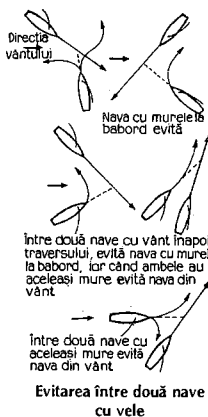
**EVAZAREA BORDURILOR** Lărgirea progresivă a secțiunilor transversale prova, în forma literei „V”, pronunțată în special de la linia de plutire a navei către parapetul bordajului. Forma evazată împiedică inundarea teugei de valurile prova, asigură ridicarea probei pe val, favorizând viteza.

**EVITĂ 1.** A manevra nava pentru a o împiedica să se lovească de un obstacol, o altă navă, o epavă, un banc etc. **2.** (*despre o navă la ancoră*) A veni cu prova în vânt sau în curent, ori într-o poziție intermediară între vânt și curent ◊ „Nava evită cap la Nord”.

**EVITĂ UN ATAC** *mil.* A executa o manevră cu nava pentru a împiedica sau a reduce eficacitatea atacului executat de inamic cu aviație, nave, artilerie etc. Procedeu cel mai frecvent de evitare a atacului constă în a pune prova sau pupa pe inamic, astfel încât să i se ofere acestuia silueta minimă a navei. Aceeași manevră se execută și în cazul evitării unei torpile al cărei siaj a fost observat la distanță de navă.

**EVITAJ** Capul la care evită (2) o navă aflată la ancoră.

**EVITARE 1.** Acțiunea de a evita o altă navă, un obstacol etc. **2.** Girația unei nave aflate la ancoră. Spațiul de E. este spațiul necesar unei nave pentru a gira în jurul ancorei sau al ancorelor. În cazul unei nave ancorate cu o singură ancoră, spațiul de E. este circular, iar în cazul unei nave afurcate, eliptic.



**EVLIYA ÇELEBI** (1611– după 1672) Învățat și călător turc. „Çelebi” este un titlu onorific și nu face parte din numele lui. Notele sale de călătorie în zecă volume (**Evliya Çelebi Seyahatnamesi**) conțin numeroase informații despre tipurile de nave întâlnite pe Marea Neagră, precum și despre Țările Române pe care le-a vizitat la mijlocul sec. al XVII-lea. Între altele, el vorbește despre alungarea genovezilor din Dobrogea și descrie folosirea navelor și ambarcațiunilor de către valahi și moldoveni pentru montarea talienelor și prinderea peștelui pe Dunăre.

**EVOLUTĂ METACENTRICĂ** Curba definită de variația metacentrului.

**EVOLUȚIE** *mil.* Trecerea de la o formație la alta.

**EVROCYCLODON** *sin.* *levanter.*

**EX QUAY** *engl. MC* Punere la dispoziția cumpărătorului, pe cheu, în portul de destinație convenit, a mărfurilor, fiind o vânzare la sosire (la destinație). Clauză INCOTERMS prin care vânzătorul suportă toate cheltuielile și toate riscurile până în momentul în care marfa nominalizată este pusă la dispoziția cumpărătorului pe cheu sau într-un antrepozit. În practică se aplică două variante ale acestei clauze: E. Q. vămuit (*duty paid*), adică cu taxele vamale plătite de vânzător, și E.Q. nevămuit, adică cu taxele vamale în sarcina cumpărătorului.

**EX SHIP** *engl. MC* Punerea mărfii la dispoziția cumpărătorului la bordul navei, indicându-se portul de destinație convenit. Clauză INCOTERMS prin care vânzătorul își asumă obligația de a livra marfa în portul de destinație, suportând cheltuielile și riscurile până la sosirea navei în portul respectiv. După ce marfa i-a fost pusă la dispoziție în portul de destinație, la bordul navei care a transportat-o, cumpărătorul trebuie să descarce marfa individualizată, să suporte toate cheltuielile și riscurile, să plătească contravaloarea mărfii, să procure licențele și alte acte. Dacă marfa se pierde sau se distruge pe drum, cumpărătorul nu este obligat să achite contravaloarea acesteia.

**EXCENTRICITATE**, **eroare de ~;** v. sextant.

**EXCEȘUL GURILOR DE MAGAZIE** *MC* Diferența dintre volumul total al gurilor de magazie și 0,5% din tonajul brut; v. tonaj.

**EXECUTIV** Pavilion indicând momentul în care trebuie executat un semnal „Moment E.” Moment în care trebuie executat un semnal și care coincide, în general, cu coborârea unui semnal cu pavilioane sau cu coborârea unui pavilion special.

**EXERCIȚIU DE ROLURI** *MC* Temă aplicativă practică executată la bord cu echipajul, în scopul însușirii îndatoririlor prevăzute în roluri (abandon, stingerea incendiilor, astuparea găurilor de apă, om la apă etc.). Rezultatele și concluziile comandantului se înscriu în jurnalul de bord.

**EXISTENȚA NESIGURĂ** Expresie care se referă la un element reprezentat pe hartă (epavă, stâncă sub apă, obstacol submarin etc.), despre care însă nu se cunoaște cu precizie dacă există și în realitate.

**EXPEDITOR I (încărcător)** *MC* Persoana de la care nava primește marfa ce formează obiectul transportului, conform prevederilor din contract și căreia îi predă conosamentul. Poate fi însuși navlositorul sau un prepus al acestuia. În cazul transporturilor de coletărie sau mărfuri generale, în care există un număr mare de încărcători, aceștia sunt, în marea majoritate a cazurilor, reprezentați printr-un birou de expediție sau de însăși compania de navigație. Ca regulă generală, pe conosament apare numele încărcătorului și, numai uneori și excepțional, cel al prepusului său. În raporturile comerciale și juridice, încărcătorul se identifică cu

navlositorul dacă în documentele la care se referă termenul nu se face o mențiune care să separe aceste două părți, în riscul încărcătorului.

**EXPEDITOR II** *MC* Întreprindere sau persoană care se ocupă cu primirea, colectarea, transportarea (pe apă, pe uscat sau prin aer) și predarea mărfurilor, în numele și pe contul unui căraș, importator sau exportator de mărfuri. Nu este nici căraș, nici consignatar. Pentru serviciile prestate primește un „comision”. Se ocupă de toate operațiunile privind luarea mărfurilor în primire de la exportator sau importator, de depozitarea lor în magaziile portului, de încărcarea pe navă sau reexpedierea lor mai departe la beneficiar. Întocmește toate actele de depozitare, încărcare și reexpediere; întocmește declarațiile vamale, obține permisele vamale de import sau export, întocmește facturi de expediție și liste specifice; face lichidarea navei în vamă etc.

**EXPEDITOR-SORTATOR** *MC* Lucrător în cadrul unui birou de expediție, depozit portuar sau companie de navigație, cu atribuția de a repartiza diferite loturi de marfă pe partide, pe conosamente și marcaj, de a supraveghea înmagazinarea mărfurilor la locurile convenite și, în general, de a le pregăti pentru reexpediție și predare către beneficiari.

**EXPEDIȚIE MARITIMĂ (hazard maritim; risc maritim)** *MC* Termen de asigurare maritimă prin care se definește orice transport pe mare. Executarea voiajului este permanent expusă unor pericole posibile denumite riscuri. Acestea pot fi generate de cazuri de forță majoră, de pericolele maritime (accidente de navigație, incendiu, înghet, război, captură, sechestrul, piraterie, oprirea navei din ordinul unui guvern, jaf, hoție, baraterie etc.) și alte pericole. Hazardul la care este expus orice voiaj maritim a fundamentat principiile de asigurare a transporturilor maritime.

**EXPERT** *MC* Persoană care posedă cunoștințele necesare și este competentă într-un anumit domeniu al practicii marinărești, împuternicită de un organ de stat sau de părțile interesate să cerceteze și să lămurească anumite situații și să-și dea avizul. **E. de evaluare.** Reprezentant al unei societăți de asigurare, expert în evaluarea avariilor suferite de nave sau mărfuri. **E. maritim** (E. Naval) Persoană calificată prin studii și practică în tehnica construcțiilor navale, împuternicită de o societate de clasificare sau de autoritatea portuară să supravegheze construcția unei nave în șantier în conformitate cu normele clasei ce urmează a i se acorda, să controleze starea corpului navei în urma unei avarii. La inspecțiile periodice sau cu ocazia reparațiilor medii sau capitale, să facă verificarea liniilor de încărcare și să avizeze asupra menținerii ori scăderii clasei, în funcție de starea de navigabilitate a navei. **E. mecanic** Inginer mecanic specialist în expertiza mașinilor și căldărilor marine; v. și expertul asiguratorului.

**EXPERT DE TONAJ** *MC* Persoană specializată (inginer naval) în executarea măsurătorilor și a calculului tonajului registru.

**EXPERT NAUTIC** Persoană specializată în executarea expertizelor în cazuri de coliziune, accidente pe mare, în port etc. și în formularea depozițiilor în aceste probleme în fața tribunalului maritim.

**EXPERTIZĂ (inspecție; revizie) MC** Examinare a navei, a instalațiilor și a aparatelor sale de către experții unei societăți de clasificare sau de experți oficiali numiți de autorități competente, cu scopul de a se verifica caracteristicile datelor constructive ale navei conform normelor, în vederea acordării clasei, cât și pentru controlul stării tehnice pe durata exploatării navei, spre a i se confirma sau infirma buna stare de navigabilitate. După inspecția inițială, la intrarea navei în exploatare, urmează inspecțiile anuale periodice și speciale. În caz de defecțiuni, uzură sau accidente au loc inspecțiile de reparații, iar în împrejurări deosebite se efectuează inspecții ocazionale. Expertiza are și scopul de a stabili modul în care s-au produs diversele avarii, natura și amploarea acestora. De regulă, expertiza avariilor recomandă reparațiile ce trebuie efectuate pentru remedierea stricăciunilor, iar după remediere constată calitatea reparației și buna stare de navigabilitate a navei. În unele cazuri, și îndeosebi în materie de abordaje, expertiza poate determina și răspunderea părților. Când expertiza se referă la mărfuri, are scopul de a stabili: a) starea mărfurilor la deschiderea magaziiilor, înainte de începerea descărcării; b) volumul ocupat de marfă în magazinele navei, în cazurile în care navostorii au încărcat o marfă cu un indice de stivuire mai mare decât cel stabilit prin contract; c) starea și modul în care a fost stivuit caricul, în vederea stabilirii răspunderilor pentru avarii cauzate mărfurilor printr-o stivuire necorespunzătoare; d) starea mărfurilor înainte de ambarcare sau după descărcare etc. Actul emis de expert servește ca probă în justiție, dar poate fi infirmat cu un act de contraexpertiză.

**EXPERTIZĂ DE EVALUARE MC** Raport scris al expertului evaluator cu privire la stabilirea valorii unei nave sau a unor mărfuri, constatată de el în funcție de starea tehnică a bunului evaluat și de prețul la care acesta poate fi valorificat pe piață la data evaluării.

**EXPERTIZĂ ÎNIȚIALĂ MC** Prima inspecție executată de societatea de clasificare prin experți, la o navă construită sub supravegherea sa. Coincide cu inspecția de recepție, dar este mai completă, de mai lungă durată și reprezintă ultima verificare asupra capacității navei de a intra în serviciu în condițiile caietului de sarcini și în conformitate cu normele de clasificare ale societății pentru clasa ce trebuie să se acorde navei. Cuprinde controlul integral al structurii corpului, instalării și funcționării mașinilor, dotării cu material de armament și echipament, conform normativelor, precum și vizita pe doc a operei vii. În urma expertizei se eliberează navei certificatul de clasă.

**EXPERTUL ASIGURATORULUI MC** Persoană cu

pregătire de specialitate (construcții navale, merceologie, comerț maritim, navigație etc.) aflată în serviciul unei societăți de asigurare maritimă sau al unui comitet de asigurări, autorizată de acestea spre a constata sau a-și da părerea în chestiuni de fapt ce se cer a fi lămurite fie organelor judecătorești sau arbitrale, fie asiguratorilor și asiguraților, în vederea lichidării diverselor avarii. De regulă, expertul asiguratorului face constatările sale în contradictoriu cu expertul numit de asigurat. În acest caz, rezultatul constatărilor, concretizat în actul de expertiză, constituie o probă concludentă și poate fi opus atât asiguratorului, cât și asiguratului. Constatările efectuate unilateral pot produce aceleași efecte juridice numai în măsura în care nu sunt contestate de asigurat sau asigurator. Repudierea de către asigurat a expertizei întocmită numai de către expertul asiguratorului poate da loc la o contraexpertiză întocmită de experți numiți prin acordul ambelor părți sau la contraexpertiză judiciară, efectuată de experți numiți de tribunal.

**EXPONENT DE ÎNCĂRCARE** Diferența dintre deplasamentul greu și deplasamentul ușor ale navei; *sin.* tonaj deadweight brut.

**EXTERITORIALITATE** sau **EXTRATERITORIALITATE MC** Exceptarea unor categorii de nave străine, în anumite limite, de la prevederile legilor civile și penale ale statului în apele teritoriale sau interioare și în porturile căruia se află. Navelor de război nu li se aplică, decât cu puține excepții, legile civile și penale ale statului străin, ele bucurându-se de cea mai largă imunitate (v.) de jurisdicție civilă și penală. Navelor comerciale proprietate privată li se aplică legile civile și penale ale statului străin în apele căruia se află, cu excepția infracțiunilor săvârșite la bordul navei între membrii echipajului. Navele de stat destinate unor scopuri necomerciale (iahturile de stat, navele de supraveghere, navele-spital, navele auxiliare sau de aprovizionare etc.) pot beneficia de imunități mai restrânse. Regulile referitoare la E. sunt cuprinse în convenții internaționale: Convenția de la Bruxelles (1952) pentru unificarea unor reguli cu privire la jurisdicția penală a abordajelor și altor accidente de navigație; Convenția de la Geneva (1958) privind marea teritorială și marea largă; Convenția Organizației Maritime Consultative Interguvernamentale (IMCO), Londra (1965), precum și legile interne ale statelor.

**EXTRATERITORIALITATE** v. Exteritorialitate.

**EXTREMITĂȚILE NAVEI MC** Porțiunile navei, de 0,15 m din lungime, măsurate de la perpendiculara pe prova/pupa (*definiție a Societăților de clasificare*).

**EYERE 1.** Lac mare sărat, fără scurgere, în S Australiei, situat într-o depresiune la 12 m alt. Supr. variabilă: 8–15 mii km<sup>2</sup>. Se umple cu apă numai vara când în lac se varsă câteva râuri. În restul anului, în cea mai mare parte rămâne teren sărat. Poartă numele exploratorului E.J. Eyere care a descoperit lacul în 1840. **2. Edwaed John E.** (1815–1901) Explorator britanic. Stabilit în Australia, a cercetat zonele interioare ale continentului și a descoperit lacul care-i poartă numele.

**EZĂTURĂ** v. lezătură.

# F

**F 1.** Pavilion din Codul internațional de semnale cu semnificația: „Sunt în dificultate. Comunicați cu mine”.  
**2.** Coeficient sextantal al deviației compasului magnetic.  
**3.** Table de înălțimi și azimut folosind descompunerea triunghiului sferic de poziție printr-o perpendiculară coborâtă din zenit.

**„F”** (ex. „Forsch”) Remorcher dragor din seria „A”, „B”, „D”, „F” (v. „A”) construit în Germania în 1938, primit spre folosință de Marina Română în 1941, înapoiat Marinei germane în feb. 1943 împreună cu „A” („Amzel”) și folosit în continuare de aceasta în misiuni de dragaj. În mai–iunie 1944 „F” a fost transferat împreună cu alte câteva nave tip MFF, sub pavilion comercial, în M. Egee.

**FACE** A efectua, a ambarca, a pregăti etc. ♦ „F. atenție” A acorda mai multă atenție, de ex., „Veghea să faci atenție la tribord!” „F. apă, buncăr, cărbuni, combustibil, motorină, păcură, plinul, plinurile, provizii” A ambarca materialele respective pentru uzul bordului (nu ca marfă). Muniția nu se F., ci se ambarcă. „F. gata” A pregăti o anumită instalație pentru a fi imediat utilizată, de ex., „F. gata de ancorat”. „F. apă” A lăsa să intre apa. „F. punctul” A determina poziția navei. „F. tenzile” A întinde tenzile.

**FACTOR DE COMPARTIMENTARE** Factor luat în considerație în calculele compartimentării navei și determinat cu ajutorul unor formule, ținând seama de lungimea și tipul navei, precum și de un criteriu de serviciu în funcție de volumul compartimentului mașinii și al încăperilor de locuit, de numărul de pasageri și de volumul total al navei sub linia de supraimersiune.

**FACTOR DE STIVUIRE** MC **1.** Spațiul exprimat în picioare cubice (v.) ocupat de o tonă lungă de marfă în care se includ atât separațiile, cât și spațiul mort. Este o valoare relativă care variază pentru aceeași marfă în funcție de mărimea navei și forma compartimentului în care se face stivuirea. Raportul între volumul magaziiilor, exprimat în picioare cubice, și F.d.S. reprezintă cantitatea de marfă ce se poate încărca pe navă, exprimată în tone lungi. **2.** Greutatea volumetrică a unei mărfi (raportul între volumul și greutatea unei tone lungi de marfă). *sin.* indice de stivuire.

**FACTOR DEADWEIGHT** MC Constanta 2,8316 care, prin multiplicarea cu tonajul registru net al navei, dă cu aproximație capacitatea utilă de încărcare a navei în metri cubi. Volumul 2,8316 m. c. (100 p.c.) poartă numele de „tonă registru”.

**FACTORIE** Punct de schimb de mărfuri folosit adesea în trecut de navigatori și exploratori pentru co-

mercializarea mărfurilor locale în schimbul altor produse. (Azi mai există rar în ținuturile nordice izolate).

**FACTURĂ CONSULARĂ** MC Act emis de un consulat cu scopul de a asigura admiterea mărfurilor în țara pe care o reprezintă și de a indica valoarea lor reală, împiedicându-se posibilitatea evaziunii fiscale prin subevaluarea mărfurilor la declararea în vamă.

**FAȚIONAR LA FITIL** *inv.*, v. fitil (1).

**FAȚIONAR LA PUPA** *inv.* Marinar de cart la pupa, lângă un colac de salvare cu lumină, pe care trebuie să-l arunce în momentul căderii unui om la apă.

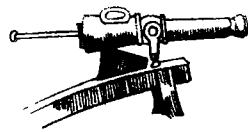
**FAȚIUNE** *inv.* Serviciu de faționar.

**FAGURE** Compartiment improvizat sub shelterdeck, cu separații în formă de fagure pentru cerealele în vrac.

**FAISLEY** Bază navală britanică (Scoția) situată în G. Furth of Clyde din M. Irlandei. Construită în 1968, este destinată bazării submarinelor nucleare purtătoare de rachete balistice (SmNPRB). Lung. frontului de cheuri 2 km cu ad. de cca 11,7 m. Pe teritoriul bazei se află depozite de armament și tehnică de luptă.

**FALCĂ 1.** Piesă fixată pe capul coloanei arborelui în ambele borduri, pe care se sprijină gabia prin intermediul furcilor; v. *fig.* gabie. **2.** Idem, fixată pe un școndru ca opritor. **3.** Piesă dublă la prova balizoarelor și puitoarelor de plăși, care servește la ridicarea de greutate; v. *fig.* balizor. **4.** *inv.* Piesă din lemn cu care se prindeau vergile pe catarg. **5.** *sin.* (rar) față.

**FALCONET** *ist.* Tun naval cu țeava lisă, cal. 45–100 mm, care se monta pe copastia navei prin intermediul unui pivot. A fost folosit în sec. XVI–XVIII pe navele mici cu rame sau vele. În timpul luptei



Falconet

se putea muta pe teugă, dunetă sau alte locuri. Trăgea cu ghiulele de plumb de 1–3 livre, îndeosebi asupra personalului navei inamice.

**FALEZĂ 1.** Țărm abrupt, la margine de fluviu, lac, mare sau ocean cu înălțime variabilă, creat prin acțiunea de eroziune a apei. **2.** Zonă citadină, situată pe malul mării, al fluviului etc., în afara portului și destinată pentru promenadă, comerț ambulant etc. sau pentru circulația pietonilor și/sau a vehiculelor. *sin.* chei, splai.

**FALKLAND** (*engl.* Falkland Islands, *sp.* Islas Malvinas) Arh. de proveniență continentală format din două insule mari. F. de Vest (Soledad) și F. de Est (Gran Malvina) și numeroase insule mici (200). Aparțin de M. Britanie și sunt revendicate de Argentina. Supr. totală 11 960 km<sup>2</sup>;

pop. cca 2 500 loc. (metiși și scoțieni). Țărmuri create cu aspect de fiorduri; relieful deluros, alt. max. 705 m. Climă temperată oceanică, temp. med.: 2,5–10° C. Port Stanley (Puerto Argentino) este singurul port din Arh. F. *ist.* Arh. F. a fost teatrul unor lupte navale în primul RM și al unei operații de amploare cu participarea forțelor navale, terestre și aeriene după al doilea RM. **1.** O luptă navală a avut loc la 8 dec. 1914 când o escadră germană (2 Cr. cuirasate și 3 Cr. ușoare), venind din Oc. Pacific unde operase pe căile de comunicații britanice, a încercat, fără o cercetare prealabilă, să distrugă stația de radio britanică de la Port Stanley, dar a fost atacată prin surprindere și distrusă de o grupare de nave engleze (2 NL, 3 Cr G, 2 Cr U) care se afla în rada portului. Un singur Cr. german a reușit să iasă la luptă, fiind distrus ulterior. **2.** Între 2 apr. – 15 iun. 1982 s-a desfășurat operația de recuperare a Ins. F. de către forțele britanice, ca urmare a ocupării acestora de către trupele argentinieni. Britanicii au trimis în zonă 57 nave de luptă (între care 2 PA și 2 SmN), 70 transportoare, 140 avioane și elicoptere, 30 Tc., 100 piese de art. și 8 000 de inf. de marină, împotriva a 44 de nave argentinieni (incl. 1 PA), 400 avioane și elicoptere, 90 Tc. și tunuri. La 23 apr. flota britanică a debarcat un desant pe Ins. Georgia de Sud, situată la S de Arh. F., a instituit blocada maritimă și aeriană în jurul Arh. F., iar la 21 mai a debarcat forțele principale pe Ins. F. de Est (5 000 de luptători). La 12 iun. au declanșat atacul general, cu sprijinul artileriei de pe nave și al aviației, asupra orașului Port Stanley unde se apărau forțele principale argentinieni, silindu-le să capituleze (15 iun. 1982). În urma victoriei, Anglia a transformat Arh. F. într-o bază britanică.

**FALSBOARD** Filă de tablă cu care bordajul exterior al navei se înalță deasupra punții superioare sau a punții descoperite, cu scopul de a împiedica inundarea punții sau căderea personalului, obiectelor, mărfurilor de pe punte în apă.

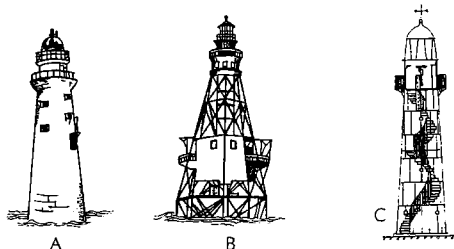
**FALSTER** Insulă daneză în partea de V a M. Baltice la S de Ins. Seeland. Supr. 514 km<sup>2</sup>. Relief accidentat cu alt. de până la 44 m, format prin transportul și depunerile de material de către ghețari. Pășuni, păduri de pin. Ins. este legată de continent prin două linii de feribot.

„**FALLS OF CLYDE**“ Velier de tip Cliper cu patru arbori. Construit în anul 1878 la Șantierul naval Glasgow din Anglia. Dim. L. 98,50 x 12,20 x 6,40 m. Echipaj 14 oameni. În anul 1921 a executat ultimul voiaj. A fost achiziționat de SUA și transformat în navă-muzeu în stare de plutire.

**FAMAGUSTA** Principalul port de pe teritoriul deținut de Turcia, în E Ins. Cipru. Lungimea frontului de cheuri 1,8 km, cu ad. până la 9,5 m. Capacitatea de trafic a portului 2 mil. t/an. BMM a flotei turce folosită și de Marea Britanie și care poate asigura acostarea navelor militare, incl. Cr. Șantier naval destinat reparației navelor cu tonaj redus.

**FANAL, FANAR** *înv., sin. felinar.*

**FAR 1.** Construcție din zid, beton sau metalică, de obicei în formă de turn, amplasată în locuri proeminente (stânci, promontorii înalte, insule) și având la partea superioară una sau mai multe instalații, numite lanterne, în care se află o sursă de lumină (lampă incandescentă, acetilenă, ulei mineral etc.) amplificată cu ajutorul unor mari lentile plan-convexe. Sclipirile se realizează prin intermediul unui ecran rotativ. F. reprezintă repere de navigație atât prin caracteristicile



Faruri:  
A – far-turn; B – far cu structură metalică; C – far (secțiune).

luminii, cât și prin aspectul exterior. Datele cu privire la F. sunt cuprinse în Cartea farurilor; v. și lumină, far plutitor, navă-far, plută-far. **2.** În teoria velaturii, ansamblul velelor aflate în prova/pupa centrului de greutate al navei (**F. prova** și **F. pupa**). **3.** În accepțiunea curentă, ansamblul unui arbore cu velele respective. La o navă cu trei arbori se disting: **F. prova**, **F. mare**, **F. pupa**. **F. pătrat** F. (3) cu vele pătrate. **F. auric** F. (3) cu vele aurice; *sin.* far-goeletă. **F. scurtat** F. (3) de navă mixtă (cu vele și mașini), mai scurt decât cel al unui velier de același tip.

**FAR DE ATERIZARE** Far amplasat în puncte care oferă condiții optime de vizibilitate, servind la aterizare. Pe litoralul românesc al M. Negre sunt instalate 7 F.d.A. (de la S la N): Mangalia, Cap Tuzla, Constanța, Cap Midia, Gura Portiței, Sf. Gheorghe, Sulina.

**FAR FLUVIAL** Construcție în formă de stâlp, vopsit în culoare albă și care poartă lumini și panouri în funcție de malul pe care este amplasat.

**FARFURIE SCUFUNDOARE** Minisubmarin de forma unui disc folosit pentru cercetări subacvatice. Este foarte manevrabilă și poate lua la bord 2–3 cercetători care dispun de toate mijloacele necesare pentru iluminarea și filmarea mediului subacvatic. Are o autonomie de 3 ore și poate coborî până la o adâncime de cca 350 m. Pentru aducerea sa în raionul de lucru și asigurarea celor necesare, „farfuria” este deservită de o navă-bază.

**FAR PLUTOR** Far amplasat pe o construcție plutitoare (navă, plută) ancorată într-un punct fix; v. navă-far.

**FAR TURNANT** Far care emite unul sau mai multe fascicule de lumină ce se rotesc cu viteză constantă, luminând succesiv toate punctele orizontului. Lumina unui F.T. este vizibilă la un moment dat numai dintr-o singură direcție.

**FARDĂ** A izola cu material de separare (fardaj) fundul hambarului, corpul navei, pereții laterali, precum și mărfurile, pentru a le proteja împotriva umezelii, împotriva loviturilor, precum și pentru a completa spațiile goale dintre stivele din hambare, a consolida



stivele etc.

**FARDAJ** *MC* Ansamblul scândurilor, penelor, Țolurilor etc. care protejează caricul (mărfurile din hambarele navei); *sin.* dunaj.

**FARDAJ DE AERISIRE** Înveliș interior montat pe pereții laterali ai magaziiilor de mărfuri ale cargourilor, începând de la gurnă. Constă din dulapi de pin sau de brad, dispuși orizontal sau vertical la intervale de 10–15 cm, în formă de spalier. Între spațiul interioră a bordajului și dulapi se formează un șafu de aerisire pentru marfă.

**FARDAJ FIX** Dublura bordajului navelor de lemn, constând din dulapi groși fixați pe coaste în scopul măririi rezistenței structurale a corpului și realizării unui perete interior neted.

**FARDARE** Operațiunea de a farda.

**FARGĂ** *v.* damă și diagonal; supracopastie.

**FARRAGUT, David Glasgow** (1801–1870) Amiral american. A participat în calitate de comandant de navă la luptele împotriva piraților din Indiile de Vest (1823–1824) și în războiul dintre SUA și Mexic (1846–1848). În Războiul de Secesiune (1861–1865) a condus operațiile de blocare a litoralului controlat de sudiști (între G. Chesapeake și Rio Grande) și în cooperare cu forțele terestre nordiste a pus stăpânire pe orașul New Orleans (24 apr. 1862). Prin acțiunile sale a anihilat forța maritimă a sudiștilor și a întrerupt aprovizionarea pe mare a acestora din străinătate. A fost un pionier al operațiilor combinate navale și terestre, folosind artileria de mare calibru, barajele de mine, torpile și detașamente de desant.

**FARUL DIN ALEXANDRIA** Far de aterizare construit în antichitate pe Ins. Faros (delta Nilului) și legat printr-un dig de portul Alexandria. A fost realizat în întregime din marmură albă, având înălțimea de cca 130 m, de arhitectul Sostrate din Cnidos între anii 285–247 î.Hr. Considerat una din cele 7 minuni ale lumii. În vârful F.d.A. se aprindea un foc vizibil de pe mare de la o mare distanță. În anul 1303 d. Hr. a fost avariat în urma unui cutremur și treptat distrus între sec. XII–XIV. *sin.* Farul Faros. De la Ins. Faros, unde s-a construit F.d.A., a apărut cuvântul „far” în accepțiunea de azi.

„**FARUL GENOVEZ**” Far amplasat lângă Cazinoul din Constanța pe locul unde se presupune că a fost construit de genovezi în anul 1300. A funcționat între anii 1861–1913. Construit din piatră de o companie britanică pe timpul Imperiului Otoman, având forma unui turn hexagonal înalt de 8 m și cu baza de 3,5 m. Înălțimea luminii deasupra mării era de 21 m, cu o vizibilitate de 9,5 Mm. Din 1955 este declarat monument de arhitectură.

**FAS** *MC* (*engl.* free alongside ship) predare–franco de-a lungul navei, expresie la care se adaugă portul de încărcare maritim sau fluvial (convenit). Clauză de livrare INCOTERMS, potrivit căreia vânzătorul este obligat să-l avizeze pe cumpărător imediat ce marfa a fost plasată lângă navă și să suporte cheltuielile și riscurile până în momentul livrării acesteia în condițiile de mai sus. Cumpărătorul are obligația să navlosească o navă, să suporte cheltuielile de încărcare și să plătească contravaloarea mărfurilor.

**FASCIE** *inv., sin.* filă.

**FAȘALON** *fl.* Căptușeală interioară a bordajului unui șlep.

**FAȘĂ** Porțiunea exterioră a bordajului navei, în jurul liniei de plutire, care este alternativ în contact cu apa și cu aerul. F. se piturează cu o pitură specială numită pitură de F.

**FATHOM** (*fr.* brasse – braț) Unitate de măsură pentru lungimi folosită în unele marine la măsurarea adâncimilor, parâmelor, lanțurilor de ancoră și saulelor de sondă. Este egală cu 6 picioare sau 1,852 m. Adâncimile în brațe sau fathomi apar numai pe hărțile de navigație engleze; celelalte state folosesc sistemul metric. *v.* braț.

**FAȚĂ** *v.* macara.

**FAȚĂ DE MAIMUȚĂ** Placă metalică cu trei-patru găuri pentru prinderea lanțurilor. Se folosește în greement.

**FAW** Port petrolier situat pe malul drept al Fl. Shatt-Al-Arab din Iraq, la 10 km de la vărsarea în G. Persic. Danele bazinului sunt legate prin conducte de exploatarea petroliere de la Rumailah și Es Zabair. Lung. frontului de cheuri: 1 km, cu adâncimi de peste 11 m. Volumul anual de trafic este de 12 mil. t. Posibilități de reparații ale navelor de mic tonaj.

**FAXAFLOI** G. în N Oc. Atlantic la Țarmul de V al Islandei. Lung. de 60 km, lat la intrare de 120 km; majoritatea adâncimilor sub 50 m; Țarmuri joase, măloase. Pe Țarmul de S se află cap. și portul principal al Islandei – Reykjavik.

**FAZĂ** *astr.* Fiecare dintre aspectele succesive ale Lunii sau ale planetelor, determinate de orientarea în raport cu Pământul a părții din suprafața lor iluminată de Soare.

**FĂLCEA 1.** *ist.* Piesă laterală a unui afet de tun, sub formă de cărucior, pe timpul marinei cu vele. **2.** *ist.* Piesă de întărire a unui arbore din lemn.

**FĂRĂ AȘTEPTAREA RÂNDULUI** *MC* Clauză în contractul de navlosire, prin care se stipulează că nava sosită în port nu așteaptă rândul la dană. Dacă nava staționează în radă din lipsă de dană sau din alte motive imputabile navlositorului, perioada de staționare contează din momentul ancorării sale.

**FĂRĂ FUND!** *inv.* Formulă prin care sondorul raportează că la o anumită adâncime sonda de mână nu a găsit fundul, de ex.: „Tribord, metri 10, fără fund!”

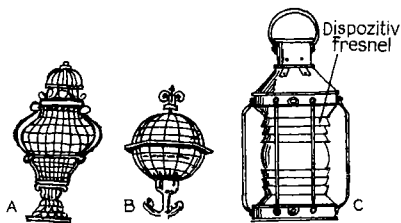
**FĂȘIE DE TERTAROLĂ** *v.* bandă de terțarolă.

**FELINAR** Mijloc de iluminare sau de semnalizare alimentat cu combustibil sau cu energie electrică. Pentru luminile de navigație se utilizează: F. de ancoră, F. de bord (roșu și verde), F. de catarg, F. de remorcaj, F. de navă nestăpână pe manevră, F. de navă pusă pe uscat, F. de pupa, F. de trauler, F. combinat roșu/verde pentru nave mici ș.a.; *v.* fig. lumină. **F. albastru** *mil.* F. purtat de navele militare la pupa pentru a marca postul în formație, când marșul se execută cu luminile stinse. **F. cu eclipsă** F. cu dispozitiv – mobil sau fix, instalat pe vergă sau la măr – pentru transmiterea de semnale Morse. **F. de amiral** Trei F. dispuse orizontal, când nava



Față de maimuță

este la ancoră, indicând prezența unui amiral la bord. **F. de navă-comandant** F. alb cu sector de 6 carturi în fiecare bord de la direcția drept în pupa, ridicat la arborele mare al unei nave-comandant aflate în marș. **F. de coronament** *ist.* F. așezat pe coronamentul vechilor nave cu vele. **F. de guvernare** F. cu sector mic, montat pe bastonul de pavilion din prova și vizibil de la comandă, materializând axul navei pentru a permite timonierului să guverneze pe timp de noapte. **F. de siaj mil.** F. utilizat pentru iluminarea siajului navelor militare pe ceață. **F. orb** F. cu intensitate luminoasă slabă, folosit la ronduri. **F. de distanță mil.** Două F. albastre instalate la o anumită distanță (circa 10 m) și necesare utilizării distanțierului cu prisme.

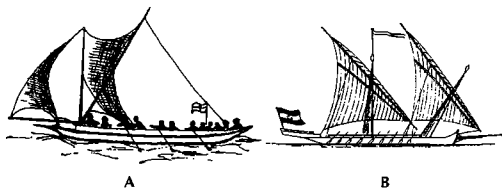


Felinare:

A – felinar francez (sec. XVII – XIX); B – felinar englez (sec. XVII – XIX); C – felinar modern.

**FELINAR DE BARCĂ** Felinar cu lumină albă fixă vizibilă pe întregul orizont, aflat în dotarea bărcilor de salvare și a oricărei ambarcațiuni cu rame sau cu vele.

**FELUCĂ** Tip de galeră cu două catarge cu vele triunghiulare (latine sau arabe) folosită în sec. XVI–XIX la început în M. Mediterană, îndeosebi de către mauri în acțiunile lor piratești. F. erau nave rapide și nu puteau fi ajunse din urmă de navele de război cu vele. Lungimea F. era de 16–20 m, mai lată decât galera și prevăzută cu 16–24 de rame care se foloseau când nu era vânt. Oamenii care trăgeau la rame nu stăteau pe bănci, ci chiar pe punte unde erau niște deschideri în care își introduceau picioarele. F. putea lua la bord II–IV tunuri mici.



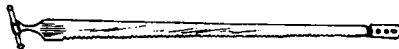
Felucă:

A – Felucă sec. XVI; B – Felucă austriacă sec. XIX.

**FEODOSIA 1.** Oraș-port la M. Neagră situat în partea de SE a Pen. Crimeea, pe țărmul g. cu același nume. Aparține Ucrainei. Centru industrial, turistic și cultural al Ucrainei. *ist.* Întemeiat în sec. VI î.Hr. de către coloniștii greci din Milet. În sec. XIII–XV d.Hr., sub

denumirea de Cafa, a devenit centru ad-tiv și comercial al posesiunilor genoveze de pe țărmul M. Negre. În 1475 a fost cucerit de turci. În 1873 a fost cucerit de Rusia primind denumirea de F. v. Cafa. **2.** G. în M. Neagră în partea de SE a Pen. Crimeea. Lung. este de 13 km, lățimea 31 km; ad. la intrare 26–28 m; țămurile în partea de V sunt joase, iar în cea de E, înalte și abrupte. Pe țărmul de V al g. este așezat orașul-port **Feodosia**.

**FERĂSTRĂU** *inv.* Bară metalică cu dinți instalată la prova submarinelor și destinată tăierii plășilor antisubmarine. **F. de gheață** F. special utilizat pentru tăierea gheții.



Ferăstrău de gheață

**FERĂSTRUICĂ 1.** Deschidere într-o vergă sau într-un catarg prevăzută cu un rai prin care trece o manevră curentă. **2.** v. cabestan.

**FEREAȘTRĂ** v. macara.

**FEREȘTE BANDULA!** Avertisment dat în momentul în care se bate bandula pentru a nu lovi pe cineva în cap.

**FEREȘTE DEDESUBT!** Avertisment dat în momentul în care o greutate este ridicată la bigă.

**FERIBOT** Navă cu sau fără propulsie proprie, destinată a transporta, peste un fluviu, un canal sau o strămoare, persoane, locomotive, vagoane de cale ferată ș.a.

**FERNANDO DE NORONHA** Insulă vulcanică situată la NE de C. San Roca, în apropiere de coasta Braziliei de care aparține. Supr. 27 km<sup>2</sup>; pop. cca 2 000 loc. Țărmuri stâncoase greu accesibile; alt. până la 330 m. Climă caldă subecuatorială; solul foarte fertil (4 recolte pe an). Timp îndelungat insula a servit ca lagăr pentru deportați. În prezent este bază militară a Braziliei.

**FERNANDO POO** sau **FERNANDO PO** (Macias Nguema) Ins. vulcanică în Oc. Atlantic situată în G. Guineii, la 32 km de țărmul Africii. Aparține Spaniei. Supr. este de 2 017 km<sup>2</sup>; pop. 65 mii loc. Relief muntos cu alt. max. de 2 853 m. Climă ecuatorială umedă. Plantații de cacao, palmieri ș.a. Principalul oraș – Santa Isabel. Ins. poartă numele navigatorului portughez Fernando Poo.

**FEROE** (*dan.* Faerøerne – Ins. Oilor). Arh. format din 24 de insule, situat în partea de N a Oc. Atlantic (62° lat. N, 7° long. V). Provincie autonomă a Danemarcei. Supr. 1,4 mii km<sup>2</sup>; 7 insule mai mari sunt locuite; pop. cca 35 mii loc. Relief stâncos, alt. max. 882 m; țărmuri abrupte tăiate de fiorduri adânci. Climă subarctică maritimă; temp. medie: ian.–3,2° C; iul. +10,5° C. Pescuit, creșterea vitelor (oi). Port principal: Thorshavn.

**FERRY CAR** Navă maritimă de construcție specială, cu punți etajate, destinată transportului de automobile; *sin.* Ro-Ro.

**FERȚĂ** Fâșie de pânză de formă dreptunghiulară sau trapezoidală care, cusută împreună cu alte asemenea fâșii, formează o velă; v. *fig.* velă.

**FIARE, în ~** Situația unei ambarcațiuni care nu a reușit să facă volta în vânt, rămânând într-o poziție critică.

**FIDER** *sin.* puț de alimentare.

**FIDONISI** v. Ins. Șerpilor.

**FIER (I)** (sp. Hierro-fier), **Insula de ~** Cea mai vestică insulă din Arh. Canare. Supr. 7 000 ha. În sec. XVII–XVIII, majoritatea cartografiilor plasau meridianul de origine prin această insulă.

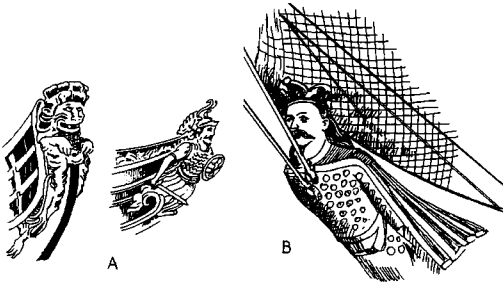
**FIER (II)** În teoria deviațiilor compasului magnetic, orice metal magnetic. **F. tare** Metal care, introdus într-un câmp magnetic, se magnetizează instantaneu, direct proporțional cu intensitatea acestuia, devenind magnet permanent. **F. moale:** a) Metal care, introdus într-un câmp magnetic, se magnetizează instantaneu, direct proporțional cu intensitatea acestuia, și se demagnetizează instantaneu atunci când este scos din câmpul magnetic; b) **F. pur. F. intermediar** Metal care se magnetizează într-un interval de timp relativ lung (câteva zile) și pierde magnetismul în același interval de timp.

**FIER DE CÂNGE** v. cange.

**FIER DE CĂLĂFĂTUIT** *inv., sin.* daltă de călăfătit.

**FIER DE SART** Piesă metalică pe bordajul navelor din lemn, care fixează, la partea inferioară, lanțul de sart sau cadena sartzului, fiind asigurată cu un contrafier.

**FIGURĂ DE GALION** Sculptură simbolică instalată la prova navelor cu vele; *sin.* figură de prova.



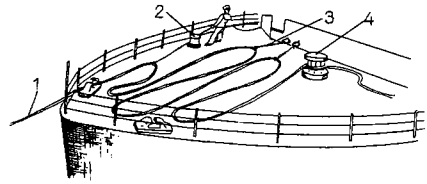
Figuri de galion:

A – din sec. XVII–XVIII; B – de pe nava-școală „Mircea”.

**FIIJ (Fidji) 1.** Grup de insule în partea de SV a Oc. Pacific la marginea de E a Melaneziei. Posesiune britanică. Grupul se compune din cca 300 de insule și un mare număr de recife și stânci submarine, în majoritate de origine vulcanică. Supr. totală este de 18,3 mii km<sup>2</sup>; pop.: cca 500 mii loc. Insulele mari (Viti Levu și Vanua Levu) au un relief muntos, atingând alt. de 1 322 m. Climă tropicală umedă propice întinderii pădurilor cu esențe prețioase în locurile înalte și culturi de trestie de zahăr, banane, ananas ș.a. în savane. Principalul oraș este cap. statului F. Suva (pe Ins. Viti Levu). Primul european care a descoperit Ins. F. a fost Abel Tasman în 1 643. **2. Marea F.** Zonă în partea de sud (tropicală) a Oc. Pacific între Ins. Fiji, Noua Caledonie, Norfolk, Noua Zeelandă și Kermadec. Este numită convențional **mare**, deoarece în această zonă se află o groapă abisală de 5 303 m. ad. Clima, regimul hidrologic și hidrobiologic sunt identice cu cele din zonele adiacente ale oceanului.

**FILĂ 1.** A lăsa o parâmă sau un lanț să se scurgă, ținând de unul din capete (*a nu se confunda cu a mola*). **F. cu boțuri** A F. cu ajutorul unui boț (unei parâme de filare) o parâmă aranjată în bucle pe punte, tăind treptat legăturile buclelor. **F. cu frână** A F. lanțul ancorei,

slăbind ușor frâna cabestanului. **F. cu voltă** A F. o parâmă după ce s-a luat mai întâi o voltă în jurul unei babale, pentru a putea opri filarea mai ușor. **F. în forță:**



Filarea unei parâme cu boțuri:

1 – parâmă filată; 2 – voltă la baba; 3 – boț; 4 – cabestan.

a) A F. lanțul ancorei, rotind cabestanul sau vinciul cu motorul angrenat, astfel încât filarea să poată fi oprită imediat; b) A F. o parâmă tensionată. **F. la mână** A F. o parâmă încetul cu încetul, ținând-o în mână. **F. pe la capăt** A F. tot lanțul ancorei sau numai o parte din el atunci când nu există timp suficient ca aceasta să fie virată, iar nava trebuie să părăsească de urgență locul de ancoraj. Pentru a nu pierde tot lanțul – dacă se întrevece un astfel de caz – se descheie o cheie de împreunare pe punte și se filează numai porțiunea de lanț aflată la apă. ♦ „Fila!” Comandă pentru a F. „Fila banda!” Comandă pentru a F. repede astfel încât parâma să facă burtă. „Fila dacă cere!” Comandă pentru a F. atunci când parâma este întinsă prea mult, putându-se rupe. **2. arg.** A voma din cauza răului de mare. **3. arg.** A povesti. **4. arg.** „F. ultima cheie” A deceda.

**FILĂ LOCHUL** A lăsa la apă un loch ordinar sau mecanic.

**FILĂ...NODURI** A avea viteza de...Nd. Expresia provine de la lochul ordinar la care viteza se aprecia după numărul de noduri de pe saula acestuia filată la apă.

**FILĂ ULEI** A lăsa să se scurgă ulei în mare pentru a calma valurile.

**FILARISI** *inv., sin.* a fila.

**FILĂ** Rând orizontal de table sau scânduri care formează bordajul navei.

**FILĂ DE SPARGEVAL** O filă de bordaj subțire aplicată deasupra pastiei la prova unei ambarcațiuni nepuntate sau în dreptul cocpitului, spre a mări bordul liber și a evita ambarcarea valurilor.

**FILETARE** pesc. Operațiunea de a selecta carnea de pește, îndepărtând oasele, iar uneori și pielea. În acest scop se utilizează o mașină specială, denumită baader.

**FILIERĂ 1.** Sârmă de care se leagă boțurile folosite pentru filare. **2. v. fig.** transfer.

**FILIERĂ DE BALUSTRADĂ** Lanț sau sârmă ce trece prin ochiurile bastoanelor de balustradă.

**FILIERĂ DE ÎMPUNTĂTURĂ** Tijă metalică scurtă, montată pe capetele vergilor, pe care se ia împuntătura.

**FILIERĂ DE ÎNVERGARE** Tijă metalică montată pe vergate, pe care se leagă sacheții de învergare ai unei vele pătrate.

**FILIERĂ DE TERȚAROLĂ** Parâmă așezată pe banda sau pe fășia de terțarolă, cu ajutorul căreia se iau terțarolele.

**FILIERĂ DE TENDĂ** Tijă metalică fixată cu buloane pe o suprastructură, pe care se leagă tenda de interior.

**FILIPINE, Insulele** ~ Arh. în V Oc. Pacific, format din cca 7 100 insule, cu o supr. de 300 mii km<sup>2</sup> și o pop. de peste 50 mil. loc. Terit. Rep. Filipine. Cele mai importante 11 insule: Luzon, Mindanao, Samar, Negros, Palawan, Panay, Mindoro, Leyte, Cebu, Bohol, Masbate, ocupă 9/10 din terit. arh. Relieful este în general muntos; alt. med. cca 2 000 m. Pe insule se află peste 10 vulcani activi și se produc dese cutremure. Clima la S este ecuatorială, la N subecuatorială musonică, cu frecvente taifunuri. Principalele porturi: Manila (cap. Rep. F.), Cebu, Davao, Batangas, Zamboanga ș.a. Se expl. aur, argint, platină, fier, crom etc. Păduri ecuatoriale, culturi de cocotieri, ananas, bambus ș.a. Vegetație de mangrove la țarm. *ist.* Cucerit de spanioli în sec. XVI, devine în urma războiului hispano-american (1898–1899) colonie SUA. A fost ocupat de japonezi între 1942–1945 și eliberat de americani în 1945. În 1946 F. și-a dobândit independența de stat, proclamându-se republică. În al doilea RM, Arh. F. a fost ocupat de armata japoneză după lupte ce au durat 5 luni (dec. 1941–mai 1942). Cucerirea F. a consolidat considerabil poziția strategică a Japoniei, favorizând desfășurarea de operațiuni aero-navale ce au dus la un „perimetru de expansiune”, care îngloba spațiul terestru și maritim de la G. Bengal prin N Australiei la Arh. Solomon, apoi spre N, incluzând Arh. Gilbert, Arh. Mariane, până la Ins. Aleutine. Forțele SUA au reocupat F. după o amplă operație combinată terestră și aero-navală (oct. 1944– iun. 1945), în care au folosit 245 nave de luptă (incl. 39 PA și 29 SM), 2 500 av. și 240 mii oameni împotriva a 86 nave, 512 av., peste 270 mii oameni. Componenta navală a acestei operații a fost marcată prin bătăliile navale din G. Leyte, strămoșoara Surigao, Ins. Enggano, Ins. Samar și M. Sibuyan, în care puterea maritimă și aeriană a Japoniei a fost practic desființată. **2.** Marea F., zonă situată între Ins. japoneză Ryukyu, Taiwan și Filipine la V; Ins. Nampo și Mariane la E; Ins. Yap și Palau la SE. Supr.: 5 726 mii km<sup>2</sup>; ad. med. 4 110 m, max. 10 265 m. Ins. care mărginesc M.F. au țărături abrupte și multe din ele sunt înconjurate de recife. Temp. apei este de + 28°–29° C în aug. și +17°–18° C în feb. Salinitatea: 34–35‰. Marea semidiurnă cu înălțimi de la 0,9 la 2,7 m. Cicloane (uragane și taifunuri) frecvente spre toamnă, în special în sept. Principalele porturi: Davao, Cebu, Legaspi (Filipine), Kobe, Osaka, Nagoya (Japonia). Pe Ins. Guam și Honshu BMM ale SUA și Japoniei. **3.** Fosă abisală în Oc. Pacific situată la baza coastelor de E ale lanțului Ins. Filipine, având aceeași denumire. Se întinde de la S de Ins. Luzon la Ins. Halmahera. Lung. cca 1 330 km. Lățimea la izobata 6 000 m 65 km. Ad. max. 11 516 m.

**FINIC** Golf în partea de E a M. Baltice între Finlanda la N, Rusia la E și Estonia la S. Supr. cca 30 mii km<sup>2</sup>; lung. 420 km, iar lăț. la intrare 70 km. Țărutul de N este stâncos, puternic crestat, cu multe insule mici stâncoase; țărăturile de E și S sunt joase cu g. mici, pe alocuri abrupte. În partea de E a g. se varsă Fl. Neva printr-un estuar cu același nume. Ad. variază de la 100 m la intrare până la 7 m. și chiar mai

puțin în partea de E. Tot în E. g se află, în afară de recife, insulele Kotlin, Sur-Sari ș.a. Porturi pr.: Sankt-Petersburg, Våborg (Rusia), Tallin (Estonia), Helsinki, Kotka (Finlanda). **FINISTERRE** *geogr.* Promontoriu (Cap) situat în extremitatea de NV a Spaniei, socotit în antichitate a fi „capătul lumii” (cunoscute).

**FINN** *spt.* Clasă internațională de yachturi cu greement de iolă (o singură velă), pentru o singură persoană, proiectată de suedezul Richard Sarby pentru Jocurile Olimpice de la Helsinki din 1952. Mai rapid, mai ușor și cu forme mai fine decât iola, finnul se deosebește de aceasta și prin faptul că ghiul face corp comun cu catargul, mișcându-se împreună la manevra velei. Realizat din lemn de mahon și osatură metalică, finnul derivă din iolele scandinave și germane, iar la proiectarea sa s-a ținut seama de rezultatele obținute de iola germană la Jocurile Olimpice din 1936. Caracteristici: L 4,5 m; I 1,51 m. Supr. velică 10 m<sup>2</sup>; greutatea 105 kg.

**FIONG** *inv.* Ochi pentru strângători.

**FIORDURI** Golfuri marine înguste și sinuoase cu țărături înalte și abrupte care pătrund adânc în interiorul uscatului. S-au format în urma pătrunderii apelor marine în văile glaciare, după topirea zăpezilor fiind despărțite adesea de mare printr-un prag. Lungimea unor F. depășește 200 km; adâncimea cca 1240 m, iar înălțimea țărăturilor atinge 1000 m. Sunt caracteristice țărăturilor abrupte ale Norvegiei, Groenlandei, Islandei, Ins. Spitzbergen, Chile ș.a.

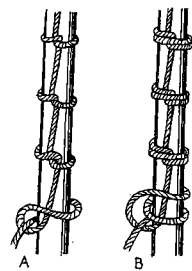
**FIR ÎNTINS, metodă cu ~** Metodă care permite să se facă un punct foarte precis în scopul instalării unei geamanduri de balizaj, al determinării unei distanțe în cazul ridicărilor hidrografice etc. Distanța parcursă se măsoară prin filarea de pe un tambur (prevăzut cu un aparat de înregistrare a lungimii) a unei sârme foarte subțiri, al cărei capăt este ancorat într-un punct bine cunoscut.

**FIRTH OF CLYDE** Golf în M. Irlandei la țărutul de V al Scoției. Lung. este de cca. 140 km; lățimea la intrare: 40 km și 5,5 în vârful g.; ad. 33–134 m. Marea semidiurnă cu ampl. de până la 4 m. În g. se varsă Fl. Clyde prin care se face legătura cu G. Firth of Forth. Pr. porturi: Greenock, Dumbarton, Clyde.

**FIRTH OF FORTH** G. în M. Nordului la țărutul de V al Scoției. Lung. este de 80 km, iar lăț. la intrare de 40 km; adâncimi de până la 46 m. Numeroase bancuri de nisip și recife care îngreunează navigația. Marea semidiurnă cu amplitudine peste 6 m. Principalul port este Edinburg. F.o.F. se leagă printr-un canal (peste R. Clyde) cu G. Firth of Clyde.

**FIRUALĂ** Legătură cu care se învergează unele vele pe pic ori pe ghiu, sau se înfășoară un obiect longitudinal. **F. cu legături** F. întărită cu legături trecute prin rodanțe.

**FIRUL APEI** Curba care unește punctele cu cea mai mare adâncime ale unui curs de apă. F.A. nu coincide cu axa cursului de apă, deviind în emisfera nordică spre dreapta, iar în emisfera sudică spre stânga acesteia (spre adâncimile mari),



Firuală:  
A – simplă; B – dublă.

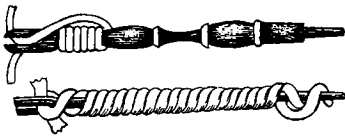
datorită efectului Coriolis; *sin.* firul văii, talveg.

**FISHER, John Arbutnot de Kilverstone** (1841–1920) Amiral britanic, creator al navei de linie tip „dreadnought” (1906) care a revoluționat tehnica și tactica navală. Este considerat ca fiind organizatorul forțelor navale britanice moderne, pe care le-a condus între anii 1903–1909 și 1914–1915. A participat la războiul Crimei (1853–1856), expediția din China (1860), debarcarea forțelor britanice în Egipt (1882) și în primul RM. Prim lord al Amiralității (1914–1915), a înființat baza navală strategică a flotei britanice metropolitane de la Scapa Flow de unde aceasta a respins ulterior încercările navelor germane de a executa incursiuni asupra coastelor Angliei și Scoției. Tot lui se datorează hotărârea de a trimite o escadră de Cr. de bătlie în Ins. Falkland pentru a împiedica trecerea escadrei germane din Oc. Pacific în Oc. Atlantic. În bătlia ce a urmat, escadră germană a Am. Graf von Spee a fost nimicită de cea britanică de sub comandă Am. Sturdee (8 dec. 1914). Autor al unor memorii considerate ca lucrări de referință (1919).

**FIȘA ÎNCĂRCĂTURII MC** (engl. Tally sheet) Lista cu situația mărfurilor încărcate pe o navă. Se întocmește de personalul de supraveghere al navei; constituie baza semnării de către comandant a conosamentului. *sin.* Fișă de pontaj.

**FITCH, John** (1743–1798) Inginer american. Inventator al primului vapor cu zbaturi (1787), care a fost prezentat pe Fl. Delaware la Philadelphia, în SUA. În 1788 a construit un mic pasager cu zbaturi (L = 18 m), care putea lua 30 de pasageri. Deși invențiile sale au fost reușite, el nu a dispus de fonduri pentru aplicarea lor pe scară comercială. Disperat, a sfârșit prin a se sinucide.

**FITIL 1.** *ist.* Pe vremea navelor cu vele, F. de cănepă care ardea într-un butoiș așezat deasupra unei balii cu apă; de la acest F. echipajul își aprindea pipele în



Fitil de tun

timpul repausului. F. era păzit de un faționar încins, care avea o sabie de abordaj în mână. Aprinderea sa reprezenta un semn de repaus la bord, permițându-se, totodată, să se fumeze. **2.** *mil., înv.* F. răsucit pe o vergea și utilizat pentru darea focului la tunurile de pe navele cu vele. **3.** *în.* Inimă de parâmă.

**FITOBENTOS** Totalitatea plantelor care cresc pe fundul bazinelor de apă (mări, oceane, lacuri). Este răspândit pe întreaga suprafață a bazinelor cu funduri mici și apa transparentă. În alte condiții răspândirea se face pe suprafețe mici. Din unele specii de F. se extrage iod, iar altele sunt folosite în alimentație, medicină ș.a.

**FITOPLANCTON** Plancton format din vegetale mărunte care se găsec în masa apei. Au un rol deosebit în oxigenarea apei și ca substanță organică. Este răspândit în lacuri până la 20–40 m ad., iar în mări până la 50–100 m.

**FIUME** Port la M. Adriatică; v. Rijeka.

**FIZICA MĂRII** *hd.* Ramură a oceanografiei având ca principale obiecte de studiu: proprietățile fizico-chimice ale apei mărilor, dinamica particulelor fluide ce formează apa mărilor (mișcările mării), interacțiunea mării cu atmosfera și interacțiunea mării cu uscatul. Folosește aparatură și tehnici de studiu specifice.

**FLAMINGO BAY** Punct de bazare a FMM ale Sudanului la M. Roșie. Este situat într-un g. mic situat la 5 km N de orașul Port Sudan. Supr. acvatorului este de 0,3 km<sup>2</sup>; lung frontului de cheuri 0,85 km, cu ad. de cca 10 m. Ateliere de reparații nave.

**FLAMURĂ 1.** Pavilion triunghiular cu înălțimea foarte mare în raport cu baza. În codul internațional de semnale se disting: **F.** „*caracteristica codului*”, care are și semnificația de „zărit”, precum și **F. numerice**, reprezentând cifrele de la 0 la 9 (*a nu se confunda cu triunghiul*). **2.** F. (1) ridicată pe navele militare comandate de un ofițer, dacă la bord nu se află un comandant superior care are dreptul la o marcă de comandament. **F. de sfârșit de campanie** F. foarte lungă (vârful acesteia ajungând la nivelul apei), ridicată de o navă militară întoarsă dintr-o călătorie de durată. **3.** Navă, ca în expr.: „Având sub comandă zece F.” (zece nave).

**FLAMURĂ LATĂ** Pavilion triunghiular cu vârful din vânt în coadă de rândunică, folosit ca marcă de comandament (*a nu se confunda cu ghidonul care provine dintr-un pavilion pătrat*).

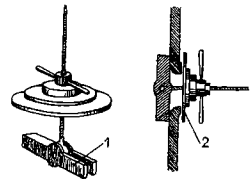
**FLANC** Părțile laterale exterioare ale navei. ♦ „Culcă pe F.” (*despre navă*) Care dă bandă.

**FLANȘĂ DE PUNTE** Capac din bronz filetat, care se înșurubează în extremitatea de pe punte a unei tubaturii.

**FLANȘĂ OARBĂ** Dispozitiv de astupare a găurilor de apă de dimensiuni reduse.

**FLENSBURG** Oraș-port în M. Baltică situat în N Germaniei (prov. Schleswig-Holstein). Ad. în rada portului: 12–19 m; pe pasa de intrare în port – 8–10 m. Lungimea frontului de cheuri a portului: 4 km cu adâncimi de cca 8 m. Capacitatea de trafic este de cca 1 mil. t/an. Șantier de construcții și reparații nave cu o capacitate de până la 80 mii t. Se asigură adăpostirea și reparația navelor militare, incl. Ds.

**FLETCHER, Frank Jack** (1885–1973) Amiral american. În marina militară din 1906. Participant la primul RM. În perioada interbelică s-a specializat în conducerea MU de forțe combinate terestre și navale. La începutul ostilităților dintre SUA și Japonia se afla la comanda grupărilor navale de pe teatrul de operații din Pacificul de Nord. A participat la bătlia din M. Coralilor (7–8 mai 1942), prima mare ciocnire între portavioane din istorie. În bătlia de la Midway a comandat gruparea



Flanșă oarbă:  
1 – furcă; 2 – garnitură.

navală care a scos din luptă portavioanele japoneze, lipsindu-l pe adversar de posibilitatea de a susține un război ofensiv. A fost totuși înlocuit de la comandă, deoarece a abandonat PA „Yorktown”, dar repus în drepturi, a continuat lupta împotriva forțelor japoneze la Ins. Guadalcanal, în E Ins. Solomon și în Pacificul de Nord la cucerirea Ins. Aleutine (1942–1943).

**FLEUTĂ** v. flută.

**FLIBOT** (pl. Fliboturi) Denumire atribuită în general velierelor medievale olandeze de transport maritim cu 2–3 arbori. Numele lor olandez (Vlieboot) provine de la strămoșul Vlie (dintre Ins. Vlieland și Terschelling) prin care navele ieșeau în mare din Amsterdam. La început (sec. XVI), acestea erau în majoritate nave mici (60–150 t), de diferite tipuri, existând în jurul anului 1590 peste 2000 asemenea veliere (de tipul Hoeker, Tjalk etc.). Când în 1695 a apărut Fleuta (v.), a fost și ea inclusă în conceptul generic de Flibot, denumire care s-a răspândit prin filieră franceză (Flibot), portugheză/spaniolă (Flibote), italiană (Flibotto, Filibotto) și turcă (Flipot, Filipoto).

**FLIBUSTIER** *ist.* Membru al unei asociații de piraiți din Indiile de Vest (Antile), proveniți din Franța și Anglia, care în sec. XVII și la începutul sec. XVIII prădau navele spaniole.

**FLINDERS, bară** ~ v. compas.

**FLIPOT** v. Flibot.

**FLOAREA APEI, la** ~ La suprafață.

**FLOC** *inv., sin. foc.* (velă).

**FLORA ȘI FAUNA MARINĂ** Totalitatea organismelor din mediul oceanic, aparținând regnului vegetal și animal. Din cele patru diviziuni ale regnului vegetal, în ocean există numai spermatofite (plante cu semințe și flori) și talofite (alge și ciuperci). Încręgăturile de animale sunt mai numeroase în ocean decât pe uscat; astfel, unele încręgături, ca spongierii, ctenoforele ș.a., nu au reprezentanți terestri. Cele mai importante plante sunt algele marine, care constituie sursă de hrană și adăpost pentru vietățile din zona litoralului. Dintre vertebrate, peștii prezintă cea mai mare importanță pentru om. Există peste 25 000 de diferite specii de pești (v. harta cu principalele zone oceanice de pescuit). Animalele cu sânge cald (mamiferele), adaptate la condițiile vieții acvatice, sunt reprezentate prin carnivore, pinpede, cetacee ș.a. Reprezentanții marini ai reptilelor (broaștele țestoase, șerpii de mare ș.a.) sunt rari și fără importanță economică. Pășările marine, deși nu trăiesc în apă, sunt legate strâns de viața oceanului. Insectele lipsesc aproape cu desăvârșire din mediul marin; doar insectele halobates (săritori acvatici) își petrec viața pe suprafața apei. După condițiile și modul de existență, organismele marine se împart în trei grupuri mari: planctonul, benctonul sau bentosul și nectonul. Ele reprezintă o uriașă sursă de hrană și de materie primă organică, estimată la 603 miliarde de tone de plancton (550 miliarde tone de filoplancton și 53 miliarde de tone de zooplancton), 3 miliarde tone de bencton și 200 milioane tone de necton anual. Planctonul și benctonul ocupă un loc deosebit în viața

biologică a oceanului planetar, deoarece de existența acestora depind existența și răspândirea altor organisme acvatice. Raionarea biogeografică a oceanului planetar se face pe zone de latitudine (arctică, temperată de nord, tropicală, temperată de sud și antarctică), însă limitele acestor zone variază sub influența mișcării masei de apă (curenți, maree etc.), regimului termic, adâncimii, iluminării straturilor de apă, salinității, presiunii și altor factori, dintre care unii sunt încă necercetați. În zona tropicală F.ș.F. sunt foarte variate ca număr de specii, dar reduse cantitativ, în comparație cu zonele temperate, unde dezvoltarea lor cantitativă este foarte bogată, dar numărul speciilor scade. În zonele polare formele de viață sunt reduse atât cantitativ, cât și ca număr de specii. Din placton fac parte organismele plutitoare mici, microscopice, purtate de curenți, dar și unele organisme plutitoare mari (meduzele, alga sargassum etc.). Planctonul animal se compune în special din crustacee (70–80%), moluște, cefalopode, foraminifere etc., iar cel vegetal din alge monoculare, alge diatomee etc. Unele organisme planctonice sunt fosforescente, dând naștere fenomenului de bioluminescență, întâlnit aproape în toate mărilor. Numeroase organisme planctonice au o migrație verticală diurnă, strâns legată de iluminarea straturilor de apă. Ele se ridică noaptea la suprafață, iar dimineața intră în straturile mai adânci (cca 150–200 m), atrăgând bancurile de pești și alte vietăți, fapt de care se ține seama în tehnica pescuitului. Abundența planctonului în unele zone temperate se datorește și circulației verticale a apei (upwelling), care face să ajungă în straturile luminate de la suprafață, unde are loc fotosinteza; apele de fund bogate în săruri. Benctonul, cuprinzând F.ș.F. de fund, are o răspândire asemănătoare celei a planctonului. În zona tropicală, unde este caracteristică formarea recifelor de corali, sunt răspândite forme foarte variate de moluște, echinoderme, crustacee, viermi, actinii etc. De asemenea, printre tufșurile de mangrove trăiește o faună de fund bogată, reprezentată de crabi, raci, șerpi de mare, broaște țestoase, moluște tridacne ș.a. În zonele temperate sunt răspândite numeroase specii de moluște (midii, pectenii, stridii, caracatițe, calmari, sepii etc.), crustacee (crabi, languste, homari, creveți etc.), echinoderme (castraveți de mare, trepanga etc.), care prezintă o mare valoare economică. În zonele polare, din cauza condițiilor vitrege, speciile și cantitățile de organisme benctonice sunt reduse, iar în zona din vecinătatea țărmului, până la adâncimea de 3 m, lipsesc cu desăvârșire. În mărilor calde și temperate, la latitudini mici, unele forme de moluște, cum sunt teredo și bankia, iar dintre crustacee, balanșii ș.a., atacă construcțiile portuare și carena navelor de lemn, provocând pagube mari. În zonele polare nu există asemenea vietăți. Vegetația marină se deosebește de cea a uscatului, datorită mediului acvatic. Dintre spermatofite, singura specie mai răspândită este iarba de mare (zostera), care crește în cantități mari în apropierea țărmului, la adâncimi până la 4–5 m. Plantele talofite (algele și ciupercile), care înconjoară uscatul, se întind spre larg, în funcție de relieful

fundului, de la câțiva metri la zeci de kilometri și până la adâncimea de 100 m. Ele sunt reprezentate de alge, împărțite – după culoare – în cinci grupe: albastre-verzui, verzi, brune, roșii și galben-verzui. Primele patru grupe sunt în general benctonice, iar ultima, planctonică. Alga brună, laminaria, este cea mai mare, atingând o lungime de cca 50 m. Alga brună, sargassum, poate fi întâlnită departe de uscat. Ea se dezvoltă în stare de plutire, formând în zona Antilelor cunoscuta mare a Sargaselor, a cărei proveniență nu a fost încă elucidată. De la o altă specie de alge roșii plutitoare (*Tricha desmium*) provine denumirea dată M. Roșii, care se colorează în unele perioade. Vegetația marină protejează uneori malurile, jucând rolul de sparge-val. Masele de alge din emisfera sudică pot prezenta pericol pentru navigația navelor mici. Numeroase alge au valoare economică, fiind folosite în industria alimentară sau chimică (pentru extragerea iodului, sodei etc.). Răspândirea geografică a nectonului (peștii, diferite mamifere etc.), care înnoată liber, independent de circulația curenților, este legată în general de răspândirea planctonului și a bentosului, fiind influențată de temperatura apei, de presiune, de salinitate etc. Peștii sunt reprezentați în zona tropicală printr-un mare număr de specii, reduce însă cantitativ. Se întâlnesc frecvent pești viu colorați care trăiesc printre recifele de corali, pești zburători etc. În zonele temperate există o mare cantitate de pește, deși numărul speciilor este mai mic. Distribuția sezonieră a rezervelor de hrană ale oceanului determină migrațiile în masă ale diferitelor specii de pești. De asemenea, pentru reproducere, unii pești se deplasează din mare în fluviu sau din fluviu în mare. Mamiferele sunt reprezentate prin carnivore (ursul polar și vidra de mare), pinipede (foca, leul de mare, morsa), ierbivore, având corpul adaptat la mediul acvatic, cetacee (balena, delfinul, marsuinul). Păsările marine care se hrănesc cu pești, crustacee etc. depind de ocean, revenind pe uscat numai pentru reproducere. În zonele în care își au cuiburile se formează cantități mari de guano (Chile, Peru etc.), care se exploatează ca îngrășământ. Multe specii de păsări migrează de-a lungul continentelor, de la locurile de cuibărit la cele de iernat, străbătând distanțe uriașe. Astfel, pescărușul sau chirighița polară, care cuibărește pe coasta mărilor arctice, emigrează, o dată cu apariția noapții polare, spre Antarctica, străbătând peste 12 000 Mm. Cele mai mari păsări marine, pinguinii, trăiesc numai în emisfera sudică, ajungând din Antarctica, datorită curenților reci, până în zona tropicală (Ins. Galapagos și Sf. Paul). Ei ating înălțimea de 120 cm și greutatea de cca 40 kg. Deși nu zboară, pinguinii înnoată și își vânează hrana cu multă abilitate.

**FLORES 1.** Mare în bazinul Oc. Pacific între Ins. Flores, Sulawesi și Sumbawa (Indonezia). Supr. 121 mii km<sup>2</sup>; ad. med. 1 829 m, max. 5 140 m; temp. stratului de apă de suprafață în aug. – sept. este de +25,9°C, iar în nov. este de +28,8°C. Salinitatea: 32–34,6‰. Iarna domină vânturile de SE, iar vara cele de V. Înălțimea mării 1,6 m.

**FLORIDA (I)** Pen. în SE Americii de Nord. Supr. 115 mii km<sup>2</sup>, reprezentând o câmpie plană până la 100 m înălțime. Țărâmul de E are numeroase plaje de nisip, lagune și canale litorale. Țărâmul de V are mai multe golfuri mici, adânci și mici insule. Climă oceanică, subtropicală la N și tropicală la S, cu temp. de la +20,7°C în N la +28,7°C în S. Port principal – Tampa; stațiuni balneare – Miami ș.a.

**FLORIDA (II)** Strâmtoare între Pen. Florida, Ins. Cuba și Arh. Bahamas, care face legătura între G. Mexic și Oc. Atlantic. Lung. 570 km; lăț. min. 80 km, ad. este între 567 și 2 084 m. În strâmtoarea F. începe formarea curentului cald Golfstrom (Gulfstream). Principalele porturi: Havana (Cuba) și Miami (S.U.A.).

**FLOTA ROMÂNEASCĂ DE PESCUIT OCEANIC.** A luat naștere în anul 1964 prin intrarea în exploatare a primelor două nave de pescuit oceanic, „Galați” și „Constanța”, construite în Japonia. În perioada 1968–1982, s-au achiziționat nave de pescuit (trauler) de tip „Atlantic-2” și „Superatlantic”, construite în șantierele navale din R.D.G. și „B-22”, „B-419” construite în Polonia. Începând din anul 1982, în dotarea flotei au intrat nave de pescuit de tip „Superatlantic”, construite sub licență în Ș.N. Brăila. Pe măsura creșterii parcului de nave de pescuit, flota a fost dotată cu 12 nave frigorifice de transport de tip „Sibir”, construite în fosta URSS, „Polar” și „Cristal”, construite în Ș.N. Galați și în Germania de est. Pentru aprovizionarea operativă cu carburanți s-au achiziționat și 2 tancuri petroliere, construite în Ș.N. Galați. La sfârșitul anului 1989, flota de pescuit oceanic a atins punctul maxim de dezvoltare, însumând 62 de nave, din care: 48 nave trauler congelatoare, 12 nave frigorifice de transport, 2 tancuri petroliere. Conform statisticii LLOYD’S, în perioada 1985–1990 România se situa pe locul 7 în grupa țărilor cu nave trauler de peste 2500 TRB și pe poziția 5 în grupa țărilor deținătoare de nave frigorifice de transport. Zonele tradiționale de pescuit abordate de flota românească au fost, în ordine cronologică: Marea Japoniei; coasta de est a Africii (Somalia și Mozambic); Coasta de vest a Africii (Maroc, Sahara Spaniolă, Mauritania, Senegal, Namibia, Africa de Sud); Canalul Englez – sudul Angliei; coastele de sud ale Irlandei; coasta de vest a Norvegiei; Marea Barents; coastele de E ale Canadei și SUA. De asemenea, nave trauler românești au întreprins activități de cercetare în Marea Mediterană (coasta Libiei), Marea Roșie (coasta Yemenului), Oceanul Atlantic (coastele Argentinei) și zona antarctică a Oceanului Atlantic. În anul 1990, flota de pescuit și-a restrâns activitatea la nivelul unei singure zone: platforma continentală a R.I. Mauritania, activitate care a încetat în ianuarie 1993. În perioada 1994–1997, s-a pescuit numai cu trei nave trauler, iar din martie 1997 a încetat, practic, orice activitate a flotei românești de pescuit oceanic.

**FLOTABILITATE** Capacitatea unei nave de a pluti pe apă, în stare de echilibru, datorită împingerii hidrostactice arhimediene. F. constituie una dintre princi-

palele calității nautice ale navelor. Orice navă dispune și de o rezervă de F., care îi permite să navighe în siguranță pe mare rea sau în cazuri de inundare parțială a compartimentelor. Valoarea rezervei de F. se exprimă prin mărimea bordului liber.

**FLOTĂ** Totalitatea navelor, mijloacelor auxiliare și de asigurare puse sub conducere unică, având o anumită destinație: militară, comercială, de pescuit etc. **F. de război** Parte componentă a marinei militare a unor țări, destinată ducerii războiului pe mare. În componerea acesteia intră, de regulă, nave de diferite clase, aviație maritimă, artilerie și rachete de coastă, infanterie marină și unități și subunități de alte arme. **F. comercială** Totalitatea navelor maritime și fluviale, indiferent de destinație, utilizate de un stat pentru a face comerț cu alte țări, realizând transportul de mărfuri și de pasageri pe apă. **F. de pescuit** Totalitatea navelor destinate pescuitului și prelucrării totale sau parțiale a peștelui. **F. tehnică** Totalitatea navelor destinate dragajului și altor lucrări de întreținere a porturilor și a căilor navigabile; v. tabel anexă.

**FLOTĂ DE GALERE** Flotă militară alcătuită din nave de tipul galerelor. F.d.G. au fost răspândite îndeosebi în M. Mediterană fiind o continuare a flotelor cu rame din antichitate, iar apoi și în alte state europene (Olanda, Suedia, Rusia ș.a.). În unele flote de galere din Mediterană, nava-comandant a F.d.G. purta denumirea de **Galera reala**, iar nava-comandant din subordine, denumirea de **G. capitana** sau **G. patrona**. O galere obișnuită (de ex. franceză) avea 25–26 bancuri cu trăgători la rame, fiecare ramă mânăută de 5 oameni. Efectivul era format din galerieni care trăgeau la rame, marinari tunari și luptători care săreau la lupta de abordaj.

**FLOTILĂ 1. mil.** Mare unitate operativ-tactică din compunerea flotei sau marinei militare, care îndeplinește misiuni parțiale, acționând pe fluvii, în zone cu lacuri, în zone maritime limitate etc. (de ex., F. fluvială, F. de submarine, F. de distrugătoare). **2.** Denumire dată inițial Marinei Române care a fost înființată în anul 1860, comanda fiind încredințată colonelului C. Steriade. **3.** Grupare de nave (de pescuit, fluviale etc.) destinată bunei desfășurări a activităților.

**FLOTOR 1.** Corp plutitor de formă hidrodinamică, folosit pentru susținerea drăgilor de mine, aparatului-paravan și altor instalații imerse. **2.** Plutitor montat sub corpul hidroavionului, la extremitatea planurilor sale, asigurând decolarea și amerizarea. **3.** Corp plutitor folosit pentru marcarea locului unei plăși sau al altui obiect. **4. pesc.** Sferă cu diametrul de cel mult 200 mm, fabricată din aluminiu sau din material plastic, cu flotabilitate pozitivă, care se montează pe hedlain pentru a deschide gura traulului pe verticală.

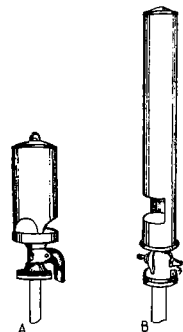
**FLOTOR DERIVANT** Corp plutitor de dimensiuni mici, sub forma unui cilindru etanș, care se aruncă în apă în puncte determinate în scopul stabilirii direcției generale și vitezei curenților marini. În interiorul acestor flotoare se găsesc formulare pe care navigatorii trebuie să le completeze cu ora, data și punctul în care au fost găsite

și să le lase din nou la apă, transmizând prin radio organului hidrografic care le-a lansat datele înscrise pe formular.

**FLUIER 1.** Dispozitiv acționat de vapori pentru emiterea de semnale sonore. **2.** În sensul regulilor pentru evitarea coliziunilor, F. în accepțiunea (1) sau sirenă. **3.** Semnal de F., de ex., „un fluiet scurt”.

**F. de barcă și plută de salvare.**

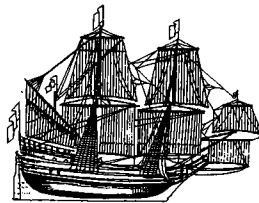
F. cu bătaia de 0,5 Mm, utilizat pentru emiterea semnalelor de pericol. **F. de baterie** F. obișnuit, folosit de ofițeri pentru transmiterea diferitelor comenzi, de obicei, în combinație cu semnale de manevră. **F. comandantului** are, de regulă, un timbru distinct. Poate fi folosit pentru transmiterea de semnale între navele mici aflate în formație, mai ales pe timp de noapte. **F. de ceață** F. montat pe geamandurile care emit semnale acustice de ceață. **F. de centură de salvare** F. fixat la centurile de salvare, având bătaia de 0,5 Mm.



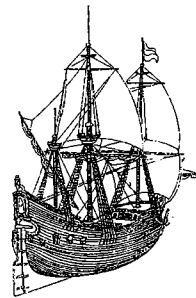
Fluieri de navă:  
A – cu două tonuri;  
B – orgă.

**FLUT** Curentul mării înalte.

**FLUTĂ (Fleută) ist. 1.** Velier de transport maritim tipic olandez (fundul plat, pupa rotundă) din secolele XVII–XVIII. Din 1680 a fost semnalat și în M. Neagră. Capacitatea 150–400 t; trei arbori cu vele pătrate (cu excepția artimonului, prevăzut cu o velă latină); dotat cu 4–6 tunuri. Se caracteriza printr-un corp lat la nivelul liniei de plutire și îngust la nivelul punții, ceea ce îi permitea să transporte mai multă marfă, plătind mai



Flută sec. XVII



Flută olandeză de la jumătatea secolului al XVII-lea

puține taxe vamale. Prima F. a fost construită în 1595, iar ultima după 1670 când, schimbându-se legislația, forma specială a cocei nu mai permitea eludarea taxelor vamale. Numele său provine din asemănarea cu un flaut (*ol. fluitschip* - „navă flaut”). **2. ist.** Navă militară de transport (v. transportor) amenajată dintr-un vechi velier de luptă scos la reformă (o navă de linie sau fregată) despre care se spunea în limbaj figurat că este armat în flută.

**FLUTURĂ (despre velă)** A primi vântul de-a lungul velei, aceasta nefiind, prin urmare, nici plină, nici mascată. O velă începe să fluture dacă strânge prea mult vântul sau dacă este brațată în grandee.



**FLUTURĂTURĂ** Parte a unui pavilion, opusă saulei (ridicăturii), care flutură în vânt; v. *fig.* pavilion.

**FLUVIU** Apă curgătoare a cărei lungime variază de la 500 la peste 2 500 km, adună apele afluenților săi (din bazinul hidrografic) și se varsă într-o mare sau ocean. Sistemul de fluvii și râuri are ca sursă de alimentare precipitațiile (ploile și căderile de zăpadă), ghețarii și apele subterane. Distribuția rețelei de fluvii și râuri de pe glob este determinată de sursele de alimentare. În zonele unde sursele de alimentare sunt bogate, rețeaua de fluvii și râuri este deasă și se rărește în zonele uscate. Debitul anual al rețelei de fluvii și râuri de pe Terra se ridică la 35 560 km<sup>3</sup>. Ponderea cea mai mare în acest debit o au marile fluvii (fl. gigant).

**FLUVIU INTERNAȚIONAL** DM Fluviu navigabil care traversează sau separă teritoriile a două sau mai multe state, fiind deschis navigației comerciale pentru toate statele riverane și neriverane, în baza unui acord internațional.

**FLUX** oc. Fază a fenomenului de maree în care nivelul mării crește de la o poziție minimă, numită „maree joasă”, la o înălțime maximă numită „maree înaltă”; v. maree.

**FOALE DE PLUTĂ DE SALVARE** Dispozitiv destinat umflării plutei pneumatice.

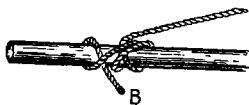
**FOARFECĂ 1.** Nod marinăresc care poate fi simplu, dublu sau filant, adică ușor de desfăcut dacă se trage de capătul dat în dublin. 2. v. cârlig.

**FOARFECĂ, în** ~ Două vele întinse, fiecare într-un bord, la aliura vânt din pupa. Se practică pe ambarcațiunile sau pe goelete.

**FOARFECI: F. de dragă mil.** Dispozitiv fixat la dragă sau la aparatul paravan pentru tăierea parâmelor minelor ancorate. **F. de fitil** F. special pentru tăierea fitilelor de felinar. **F. de torpilă** Aparat montat în vârful



A



B

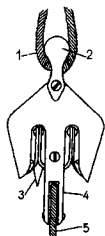
Foarfecă:

A - simplă; B - dublă.



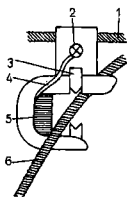
Ambarcațiune cu velele în foarfecă:

1 - vela mare; 2 - trinca; 3 - spinacher.



Foarfeci de dragă mecanic:

1 - dragă; 2 - cheie; 3 - cuțit; 4 - cheie cu furcă; 5 - parâma dragii.



Foarfeci de dragă cu exploziv:

1 - dragă; 2 - exploziv; 3 - cuțit; 4 - conductori electrici; 5 - placă de presiune; 6 - parâma minei.

conului de război, constând dintr-un cuțit inelar care, aruncat de o mică încărcătură explozivă, taie plășile contra torpilelor.

**FOB** (*engl.* Free on Board) MC Clauză contractuală prin care vânzătorului îi revine, în contul prețului de vânzare, obligația să predea marfa la bordul navei, iar cumpărătorului, să navlosească nava sau să rezerve un anumit spațiu pe aceasta; totodată, ultimul este obligat să-l informeze pe vânzător despre sosirea navei în portul de încărcare. În cazul vânzării FOB, navlositor este cumpărătorul, iar expeditor-încărcător este vânzătorul. Destinatarul poate fi navlositorul sau o terță parte. Din momentul trecerii mărfii peste copastia navei, dreptul de proprietate, cheltuielile și riscurile privind marfa revin cumpărătorului.

**FOC** Velă triunghiulară pe straiurile bompresului (*à nu se confunda cu velastraiul*). Distingem: F. mare, F. mic și F. săgeții. Velierile foarte mari pot avea și un contrafoc, iar pe iahturi se folosesc și F. de dimensiuni mari, care poartă denumirea de **F.-balon** și **F.-Genova/genovez**. Pe timp rău se folosesc **F. de furtună**, confecționate din pânză de vele mai groasă. Denumirea de F. a început să fie utilizată după cel de al doilea război mondial. Anterior se folosea denumirea de **floc**, termen de origine venețiană, ceea ce atestă vechimea marinăriei la români; v. *fig.* greement.

**FOC GRECESC** *ist.* Amestec inflamabil de smoală, pucioasă, salpetru și alte substanțe (nu se cunoaște compoziția exactă) care, aruncat asupra navelor inamice cu ajutorul unor sifoane (tuburi de metal), provoca incendierea acestora. A fost folosit în bătăliile navale din Bizanț, fiind o armă foarte periculoasă. Se crede că inventatorul său a fost un grec cu numele de Kalinikos.

**FOCA, Anton** (1900-? n. Văculești, Dorohoi) Comandor. Absolvent al Școlii de Artilerie, Geniu și Marină. A fost ambarcat pe Mon. „Mihail Kogălniceanu” și alte nave. Comandant maritim de cursă lungă, ambarcat pe navele comerciale „Dacia” și „Principesa Maria”. A participat în al doilea RM în calitate de comandant pe can. „Stihi” și puitorul de mine. „Amiral Murgescu”, luând parte la numeroase misiuni de luptă. A fost decorat pentru fapte de arme cu Ord. „Mihail Viteazul” (1943). În rezervă din iulie 1947.

**FOCAR 1.** Porțiune a căldării în care are loc arderea. 2. *sin. (impropriu)* fochist.

**FOCHIST** Marinar care lucrează la căldările navei, aprinzând și întreținând focurile sau executând alte operații necesare funcționării căldărilor.

**FOCOS** Dispozitiv mecanic, pirotehnic, electric, acustic, radio-electric etc. destinat producerii exploziei încărcăturilor proiectilelor de artilerie, rachetelor, bombelor, torpilelor, minelor etc. După modul de funcționare se disting: F. percutante, fuzante de proximitate.

**FOCȘA, Constantin** (1870-1923; n. Ciumulești, Suceava). Comandor. Absolvent al Școlii Copiilor de Marină (1888) și al Școlii de Ofițeri din București. La 1 iulie 1891 este repartizat cu gradul de Slt. la Depozitul Flotei și Divizia Echipajelor. Avansează în ierarhia militară, remarcându-se în funcțiile îndeplinite:

comandant al campaniei bricului „Mircea” (1896), șef al artileriei pe Cr. „Elisabeta” (1897), comandant pe navele „România” și „Fulgerul” (1899), căpitan de port la Turnu Măgurele (1904), comandant al bricului „Mircea” (1911), șef de Stat-Major al Diviziei de Dunăre, fiind ambarcat pe monitorul „L. Catargiu”, cu care participă la al doilea război balcanic (1913). În primul război mondial primește noi sarcini de răspundere: comandant al Serviciului Transporturilor, comandant al podurilor pe șlepuri și al bateriilor antiaeriene din Brăila, comandant al podurilor pe șlepuri din regiunea Prut și al apărării antiaeriene a Galațiului, comandant al Serviciului Marinei din Galați și al Sectoarelor fluviale. După război, este numit subdirector al Arsenalul Marinei (1920), apoi șef de Stat-Major al Diviziei de canoniere, comandant al Apărării Fixe Fluviale (1921–1925) ș.a. Din anul 1928, avansat la gradul de comandor, funcționează în Divizia de Dunăre până în 1935, când este trecut în rezervă.

**FOCUL SF. ELM** Fenomen luminos, denumit după biserica omonimă pe turnurile căreia a fost adeseori observat sub formă de jerbe de scânteii albastrii, albe-violete, albe etc. Fenomenul apare, de regulă, pe obiecte ascuțite (vârfurile catargelor, vergilor), când peste acestea trece întâmplător un flux de particule de apă cu sarcină electrică purtat de vânt; *sin.* corposant.

**FOCURIILE LA GURĂ, cu ~ 1.** Pe vremea căldărilor cu cărbuni, aducerea cărbunilor aprinși spre gura focarului pentru a scădea presiunea, menținând-o însă suficient de mare pentru a putea porni imediat. **2.** A avea căldarea cu păcură pregătită pentru a ridica imediat presiunea. **3.** *arg.* A fi gata de.

**FODRĂ** Căptușeală interioară a bordajului navei.

**FOEHN** (*germ.* Föhn) *meteo.* Vânt cald și uscat care bate primăvara, uneori în rafale puternice, dinspre crestele munților spre văi, grăbind topirea zăpezilor și producând avalanșe. Durează de la câteva zile la o săptămână. Caracteristic regiunilor alpine din Elveția și Tirol. Vânturi de același gen, sub diferite denumiri, se întâlnesc în Groenlanda, Islanda, pe coasta de S a M. Caspice, pe coasta de E a Coreei, în Caucaz și în alte zone.

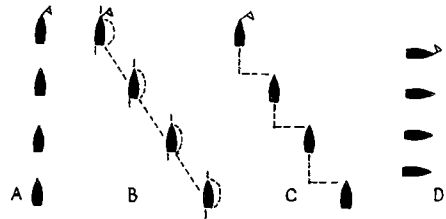
**FOMALHAUT** Steaua nautică  $\alpha$  Piscis (Peștele) Australis, mărimea 1,3; în arabă „Gura peștelui de Șud”.

**FONSECA** Golf în Oc. Pacific la țărmul Americii Centrale. Lung. de 75 km, lăț. la intrare 35 km; ad. 27 m. Țărmuri joase acoperite de arbuști de mangrove. Port principal: La Union (Salvador).

**FONTENOY, Maud** Navigatoare franceză (27 de ani), prima femeie care a traversat într-o barcă cu rame Oc. Atlantic și Pacificul de Sud, parcurgând în 73 de zile 7000 km, realizând un adevărat record feminin. La bordul micii ambarcațiuni „Oceor” a plecat din Peru și a ajuns la insula Hiva Oa din Polinezia franceză la 26 martie 2005. A beneficiat și de curentul ecuatorial dintre America de Sud și Polinezia.

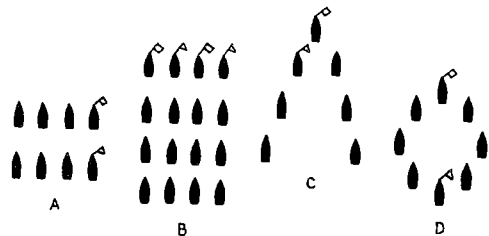
**FORMALITĂȚI VAMALE** Formele ce se îndeplinesc la vamă, la sosirea sau la plecarea unei nave. La sosirea în port nava trebuie să predea organelor vamale următoarele acte: declarația proviziei de bord, declarația obiectelor personale ale comandantului și echipajului, declarația valutei, lista de echipaj.

**FORMAȚIE mil.** Dispunerea reciprocă a navelor care staționează, navigă sau acționează în comun, la intervale, distanțe și în relevmente stabilite prin



Formații simple (liniare):

A – linie de șir; B – linie de relevment; C – linie de relevment eșalonată; D – linie de front.



Formații compuse:

A – linie de front dublă; B – coloană; C – în unghi; D – circulară.

regulamente, instrucțiuni etc. F. pot fi simple sau compuse, după cum navele sunt dispuse pe una și, respectiv, pe mai multe linii. Elementele unei F. sunt: cap, coadă, flancuri, lățime, lungime (adâncime), linia F., azimutul sau relevmentul F., orientarea sau unghiul F., unghiul de aliniere, distanța și intervalul dintre nave; *v. fig.* formații.

**FORMĂ DE EXCAVAȚIE** Formă a reliefului submarin având aspectul unei scobituri, în raport cu suprafața înconjurătoare. În această categorie intră: bazinele, depresiunile, șanțurile submarine, abisurile, văile submarine, brazdele submarine, canioanele submarine, sacurile și puțurile submarine.

**FORMĂ DE RELIEF** Formă a reliefului submarin care se înalță deasupra suprafeței înconjurătoare a fundului mării sau oceanului. În această categorie intră: pragurile submarine, spinarea submarină, pragurile fluviale, crestele submarine, platourile submarine, soclurile insulare, munții și vulcanii submarini, peninsulele submarine, bancurile, fundurile mici, întinsurile, recifele, barele, pintenii submarini, domurile, crestele stâncoase.

**FORMOSA** Denumire portugheză (Ilha Formosa – insulă minunată) a insulei chineze Taiwan.

**FORT DE FRANCE** Oraș-port și centru ad-tiv al Ins. Martinica (Arh. Antilelor Mici) situat pe țărmul de N al g. cu același nume în partea de V a ins. 65 mii loc. Posesiune franceză. Export de banane, fructe exotice, rom, zahăr etc. Aeroport. Vechiul nume: Fort Royal.

**FORPIC** *sin.* picul prova sau compartimentul de coliziune prova. **ant. afterpic.**

**FORȘPAN** *fl.* Remorcă dată între două remorhere care trag de același convoi pentru a mări puterea de tracțiune.

„**FORTITUDE**” Denumire codificată a planului de dezinformare și a acțiunilor concrete de mascare, executate de aliați pentru păstrarea secretului operației „Overlord” (v. Debarcarea din Normandia). Întrucât intenția de a debarca, concentrarea de forțe și acțiunile pregătitoare erau practic imposibil de ascuns, esența operației „F” a constituit-o inducerea în eroare a inamicului asupra locului și momentului debarcării. Aceasta s-a realizat prin trimiterea de cercetași în zona Calais (unde nemții se așteptau să aibă loc debarcarea) și alte asemenea acțiuni demonstrative. În paralel, s-au executat antrenamente și s-au construit mijloace care să suplina lipsa unor porturi care să permită escaladarea falezelor abrupte de pe litoralul Normandiei. Când convoaiele de nave au pornit spre Est din porturile din sudul Angliei, comandamentul german a fost sigur că se îndreaptă spre Calais, dar pe neașteptate ele au luat drumul Sud și au ajuns în zona cuprinsă între Cherbourg și Le Havre. Chiar și după începerea debarcării în Normandia, germanii și-au întărit prezența la Calais, considerând Normandia ca pe o simplă acțiune demonstrativă.

**FORȚA DIRECTRICE LA BORDUL NAVEI** Rezultanta dintre forța directrice terestră și forța magnetismului navei. Această forță acționează asupra rozei compasului magnetic de la bordul navei; direcția ei nu coincide cu direcția meridianului magnetic, formând cu acesta un unghi egal cu deviația compasului, iar intensitatea ei este variabilă, în funcție de capul (drumul) navei. Dacă se consideră că într-un punct oarecare valoarea forței directrice terestre H este egală cu unitatea, atunci valoarea forței directrice la bordul navei se notează cu „λ”. În cazul general  $H = \lambda H$ , unde

$$\lambda = 1 + \frac{a + e}{2}, \text{ a și e fiind parametrii maselor de fier moale.}$$

**FORȚA DIRECTRICE TERESTRĂ** Componenta orizontală a magnetismului terestru, care acționează în centrul rozei compasului magnetic și orientează acul magnetic al unui compas sau busole (asupra căruia nu se mai exercită altă influență magnetică) în direcția nordului magnetic. Această forță se notează cu litera H. Valoarea maximă a F.D.T. poate ajunge până la 0,9 din intensitatea magnetismului terestru.

**FORȚĂ A** fi tensionat, ca în expr. „De îndată ce gripia începe să forțeze...”

**FORȚĂ RAMELE** A rama cu forță maximă.

**FORȚĂ VELELE** A întinde cât mai multe vele, chiar cu riscul de a fi sfâșiate de vânt sau de a se rupe catargul.

**FORȚĂ** Intensitatea unui fenomen meteorologic, ca forța vântului, a apei mării sau chiar a ceței; v. scara

Beaufort, scara mării, scara ceței (a nu se confunda cu forța definită de mecanică).

**FORȚĂ DIRECTOARE MEDIE** Parte din intensitatea câmpului magnetic terestru care acționează util asupra compasului. Valoarea maximă a F.D.M. la compasurile etalon ajunge până la 0,9 din intensitatea magnetismului terestru.

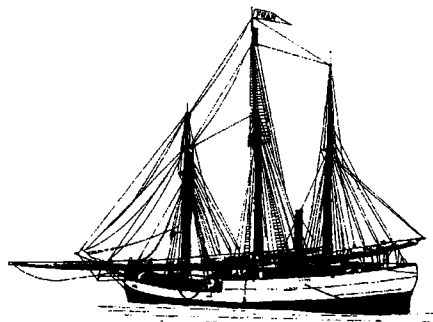
**FORȚĂ MAJORĂ MC** Fenomen natural – vânt puternic, mare rea, calamități naturale – care poate produce avarierea sau scufundarea navei aflate pe mare ori staționate în port.

**FOSĂ ABISALĂ oc.** Depresiune pe fundul oceanelor cu o formă alungită (până la 3 500 km), îngustă (90–110 km lățime) și foarte adâncă (6 000–11 000 m). Cele mai importante F.A.: **Oc. Atlantic** – Puerto Rico (lung. 1070 km; ad. 8472 m); Sandwich de Sud (lung. 1830 km, ad. 8264 m); **Oc. Indian** – Sonde (lung. 2900 km, ad. 7209 m); Indiile Orientale (lung. 1744 km, ad. 6335 m); **Oc. Pacific** – Marianelor (lung. 1340 km, ad. 11 022 m); Tonga (lung. 860 km, ad. 10 882 m); Filipine (lung. 1330 km, ad. 10 265 m); Kermandec (lung. 1270 km, ad. 10 047 m); Kurile Kamceatka (lung. 2170 km, ad. 9717 m); Aleutine (lung. 3570 km, ad. 822 m). Multe din F.A. se află în zone cu vulcani activi și cu activitate seismică; v. și abis, groapă.

**FOSFORESCENȚA MĂRII** Aspectul luminos și sclipitor al apelor din unele regiuni ale mărilor calde și în anumite perioade ale anului, ca urmare a existenței în apa mării a unor bacterii și organisme care emit lumină; v. și iacamos.

**FOX, Bazinul lui** ~ (engl. Foxe Basin) G. în Oc. Înghețat de Nord la țărmul Canadei între Pen. Melville și Ins. Țara lui Baffin. Lung. 600 km; ad. până la 200 m. Cea mai mare parte a anului este acoperit de gheață și poate fi traversat doar în lunile aug.–sept. Poartă numele navigatorului polar britanic Luke Fox care în 1631, la comanda navei „King Charles” (70 t), a explorat zona G. Hudson în încercarea nereușită de a descoperi drumul (pasajul) de nord-vest din Oc. Atlantic în Oc. Pacific.

„**FRAM**” Navă de construcție specială (1893), cu corpul din lemn, pe care exploratorul norvegian Fridtjof Nansen (comandantul navei fiind Otto Sverdrup) a



„Fram”

întreprins expediția arctică din 1893–1896, navigând în derivă, antrenat de ghețuri, către Polul Nord. Ca-

racteristici: depl. la plină încărcătură 800 t; grosimea bordajului 700–800 mm, L 34,5 m; B 11 m, d 4,75 m; bord liber 1 m; puterea mașinii 220 CP; V 6–7 Nd; echipaj 13 oameni; velatura de goeletă cu trei arbori; suprafața velică 600 m<sup>2</sup>. În perioada 1898–1902, Otto Sverdrup a întreprins o nouă expediție în Arctica, iar în anii 1910–1912 aceeași navă a fost folosită de Roald Amundsen în expediția sa pentru cucerirea Polului Sud. În 1936, din inițiativa exploratorilor polari, nava a fost transformată în muzeu, fiind ancorată în apropiere de Oslo.

**„FRANCE“ 1.** Cea mai mare navă cu vele, de tip barc, cu cinci arbori, cunoscută la acea dată în lume. Construită în anul 1911 la Bordeaux, nava era destinată transportului de cereale, cherestea, salpetru etc. Caracteristici: depl. 5 632 t; L 127,65 m; B 17,6 m; P 7,67 m; TRB 7 000; suprafața velică 5 000 m<sup>2</sup>; vit. max. realizată 14 Nd. În anul 1922 s-a pus pe uscat în Noua Guinee. **2.** Pachebot francez de construcție modernă (1960) Caracteristici: depl. 55 000 t; L 315,66 m; l 33,70 m; 12 punți; suprafața punților 80 000 m<sup>2</sup>, puterea mașinilor 160 000 CP; vit 34 Nd; capacitate 2 000 de pasageri; echipaj 1 000 de oameni. Această navă de lux, supranumită „orașul plutitor”, a fost scoasă din circulație în anul 1974, fără ca marina comercială franceză să fi reușit să amortizeze cheltuielile efectuate.

**FRANKFURT PE MAIN** (*germ.* Frankfurt am Main) Oraș german (Hessen), port pe R. Main situat la vărsarea acestuia în Fl. Rin. Cca. 750 mii loc. Unul din marile centre industriale și comerciale ale țării. Constr. automobile („Opel”), ind. electrotehnică, chimică, mecanică fină, textilă ș.a. Ind. de armament. Traficul fluvial anual de mărfuri este de 7 mil. t. Nod de comunicații. Aeroport.

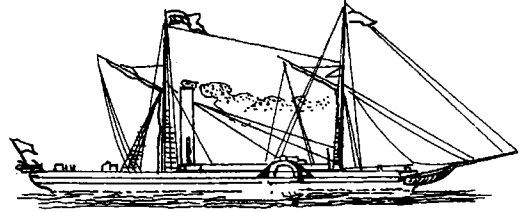
**FRANKLIN, John Sir** ~ (1786–1847) Navigator englez, explorator al Arcticii. A cercetat nordul Canadei și o mare parte a litoralului nord-american al Oc. Atlantic (1819–1822; 1826–1827). S-a consacrat căutării pasajului (trecerii) de NV din Oc. Atlantic în Oc. Pacific prin nordul Americii. Ultima expediție cu navele „Erebus” și „Terror” (1845–1847) s-a încheiat tragic. John Franklin a pierit împreună cu întreaga expediție de 138 oameni, după ce a părăsit navele blocate și avariate de ghețuri.

**FRANȘIZĂ** M.C. **1.** Parte exceptată dintr-un total, exprimată în procente. În operațiunile de vânzare-cumpărare, transport, depozitare și relații vamale, F. înseamnă „toleranță” sau „marjă” pentru stabilirea pierderilor (scurgeri, evaporajii, pierderi din greutate), în general, sau în aprecierea diverselor dimensiuni etc. **2.** În asigurarea maritimă: clauză care exonerează pe asigurător de anumite riscuri.

**FRANȘIZA OBIȘNUITĂ** Termen de asigurare maritimă prin care se înțelege că în avaria particulară se va aplica franșiza uzuală pentru obiectul asigurat.

**FRANȚUZ** Buclă a unei sârme făcută colac, având sens invers celorlalte; v. *fig.* colac.

**„FRANZ I“** Primul vapor de transport mărfuri care a navigat pe Dunăre, aparținând primei societăți dunărene de navigație cu aburi cu sediul la Viena. Construit în 1830 de către șantierul „Schiffswerft Wien-Florisdorf” după un proiect britanic. În același an, la 26 iul., a plecat în prima cursă (inaugurală). Caracteristici: corp de lemn, propulsat cu zburătoare (era prevăzut și cu vele); dim. 48 × 6,75 (11,43 cu zburătoarele) × 1,6 m. A efectuat curse regulate pe Dunăre între 1831–1848. În 1841 a fost reconstruit, primind un corp metalic. În vara anului 1848 a fost cumpărat de Ungaria pentru armată și botezat „Meszaros”. În acest scop a fost dotat cu 11 tunuri de 74 mm, VIII de 57 mm și 2 obuziere de 60 mm. În scurt timp a fost preluat de austrieci, primind numele de „General Schlick”. A suferit noi modificări, devenind remorcher, apoi transportor, sub denumirea A–7. A fost radiat în 1918.



Vaporul austriac „Franz I” în 1830

**FRANZ JOSEPH, Țara** ~ Arh. în Europa Arctică situat în N M. Barents la E de Arh. Spitzbergen. Format din 187 de insule cu o supr. de 16 mii km<sup>2</sup>. Aparține Rusiei. Relief stâncos cu alt. max. de 620 m. Majoritatea ins. sunt acoperite de gheață continentală. Faună polară: urși albi, vulpi argintii, foci, morse. Climă polară: temp. med. în ian. – 24° C, iul. +1,6° C. Stațiuni geofizice și meteorologice.

**FRASER** Fluviu în V Canadei. Lung. de 1370 km; supr. bazinului – 232,5 mii km<sup>2</sup>. Izv. din Munții Stâncoși, traversează platoul Columbiei Britanice, unde are căderi abrupte și se varsă în G. Georgia din Oc. Pacific. Debitul mediu anual este de 2640 m<sup>3</sup>/s. Îngheață de la sfârșitul lunii noiembrie până în mart.– apr. Navigabil pe anumite sectoare. Importante hidrocentrale.

**FRASER, Bruce Ostin** (1888–1981) Amiral de flotă britanic. A participat la primul și al doilea RM. În marina militară din anul 1902. A îndeplinit importante funcții de comandă în flota metropolei și flota din M. Mediterană (1938). În 1943–1944 a comandat forța navală care apăra împotriva atacurilor germane traversada convoaielor aliate ce ieșeau din porturile britanice și se îndreptau spre porturile din nordul URSS. În dec. 1943 a condus acțiunile de luptă de la Nordkapp pentru distrugerea navei germane de linie „Scharnhorst”. Comandant al flotei britanice din Oc. Pacific (1944–1946) și șef de stat major al Marinei Militare Britanice (1948–1951).

**FRAȚII COASTEI** *sin.* flibustier.

**FRÂNGERE 1.** *fl.* Manevră care constă dintr-o întoarcere bruscă a remorcherului, pentru ca prima dană să abată în bordul voit, evitându-se astfel coliziunea, punerea pe uscat sau angajarea într-un rondou. **2.** Forțarea unei sârme în jurul unei rodanțe. Această operațiune se execută, în

cazul sârmelor subțiri, cu ajutorul unui baston sau utilizându-se un vinci spaniol, atunci când sârma este mai groasă.

**FRÂNTURĂ** Porțiune a bordajului sau a unui element al osaturii, având un unghi ascuțit.

**FRÂU DE REcul** *ist.* Parâmă trecută printr-un ochi al culatei tunului cu afet pe roți, care limita reculul spre interiorul navei; *v. fig. tun.*

**FRECVENȚĂ DE PRIMEJDIE** Frecvență radio internațională de 500 kc/s folosită de navele aflate pe mare pentru apel și traficul radio în caz de primejdie, cât și pentru transmiterea semnalului de alarmă.

**FREDERIKSHAVN** Oraș-port danez situat la Str. Kattegat. Este legat prin feribot cu or. Larvik (Norvegia) și Gøteborg (Suedia). Intrarea în port se face prin două pase cu ad. de 8 m. BMM, situată în partea de SV a portului, are un front de cheuri de 2,4 km, cu ad. de peste 8 m. Asigură bazarea a cca 20% din navele flotei militare daneze. Șantierul naval care asigură reparația navelor de mare tonaj, incl. Cr.

**FREETOWN** Port pe țărmul de V al Africii la Oc. Atlantic. Cca 150 mii loc. Se exportă huiă, min. de fier, diamante. Șantierul de reparații nave. BMM britanică. *ist.* Fondat în 1787 de M. Britanie, a devenit în 1808 centru ad-tiv al coloniei engleze Sierra Leone. Din 1961 este cap. statului independent cu același nume.

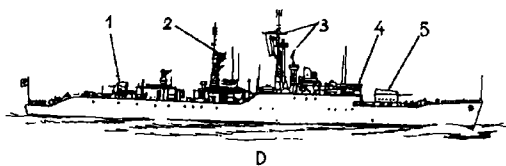
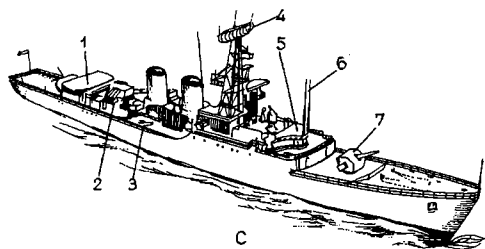
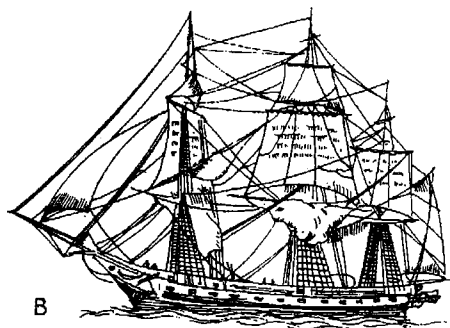
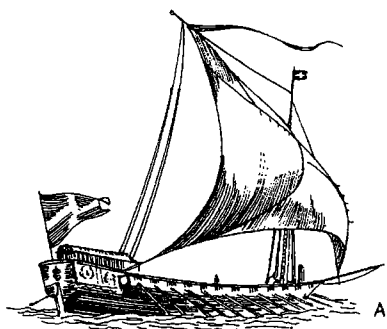
**FREGATĂ 1.** *ist.* Navă cu rame și vele folosită în flotele de galere (sec. XIV–XVI) pentru legătură și alte servicii. Avea 4–5 perechi de rame și o velă triunghiulară, iar pe timpul unor marșuri lungi era remorcată de o galără. **2.** *ist.* Navă militară cu vele (a doua ca mărime

după nava de linie cu vele), cu trei arbori și velatură asemănătoare navei de linie, dar mai rapidă și mai ușor de manevrat, cu artilerie puternică (cca. 40–60 piese) dispusă pe două punți. Folosită în sec. XVII–XIX pentru cercetare, escortă, patrulare etc. **3.** *ist.* Navă militară cu aburi și elice apărută pe la jumătatea sec. XIX și folosită în aceleași misiuni ca și F. (2). Mai târziu a fost cuirasată, devenind cu timpul navă de linie. **4.** *ist.* În al doilea RM au luat numele de F. navele de escortă și patrulare construite la început în SUA. În anii 1943–1945. Ele aveau un depl. de cca 1000–1500 t, vit. de 20 Nd și un puternic armament ASm și AA. **5.** În prezent, F. moderne au un rol important în căutarea și distrugerea Sm., apărarea AA, ASm și ApAR a navelor și transportoarelor, în acțiunile forțelor de apărare a grupărilor de PA, grupărilor de debarcare și a convoaielor. Caracteristici: depl. până la 7000 t; vit. peste 30 Nd.; armament: 1–2 elicoptere de căutare și distrugere a Sm., lansatoare de rachete navă-navă, navă-Sm, navă-aer, artilerie AA automată pentru apărare apropiată AA și antirachetă, torpile ASm ș.a. Marina militară română are în componență fregatele: F – 111 „Mărășești”, F – 221 „Regele Ferdinand”, F – 222 „Regina Maria”. **6.** *arg.* Fată frumoasă.

**FREGATĂ CUIRASATĂ** *ist. v. fregată (3).*

**„FRIPONNE”** *v. „A” (cononieră/dragon).*

**FRISICE** Grup de insule joase, nisipoase în M. Nordului. Se succed pe o distanță de cca 250 km de-a lungul țărmului Olandei până în Iutlanda. Supr. totală este de



Fregate:

A – fregată malteză din sec. XV; B – fregată din sec. XIX; C – fregată universală: 1 – platformă pentru elicopter; 2 – aruncător antisubmarin; 3 – tub lanstorpilor; 4 – antenă radiolocație; 5 – comandă; 6 – antene radio; 7 – tun; D – fregată pentru conducerea aviației; 1 – tun AA; 2 – antenă SRL pentru conducerea aviației; 3 – antene SRL navale; 4 – comandă; 5 – turelă dublă.

480 km<sup>2</sup>. Ins. F. de V țin de Olanda (până la vărsarea Fl. Ems), Ins. F. de E aparțin Germaniei (până la vărsarea Fl. Weser), iar cele de N se întind de-a lungul Pen. Iutlanda și aparțin Germaniei și Danemarcei. Ins. F. sunt separate de țărm de o fâșie (*of. Wad*) care, sub acțiunea mării, este zilnic inundată și desecată; formată din țărmurile vechi distruse de valuri. Ins. sunt acoperite cu arbuști și păduri de pin; creșterea oilor, pescuit ș.a.

**FROBISHER, sir Martin** (1535–1594) Navigator și explorator englez. Participă la expediții corsare și piraterești pe coasta Guineei (1553–1554). Sprijinit de coroană și de negustori, conduce mai multe expediții în căutarea drumului către Katai (China) de la E spre V prin nordul continentului american (1576–1580). Descoperă marele arhipelag din N Canadei cu zonele cunoscute azi ca Ins. Baffin și G. Hudson, dar nu și trecerea căutată. Participă în 1586 la comanda unei nave în expediția piraterească a lui Francis Drake în Antile (Indiile de Vest) și se acoperă de glorie în luptele împotriva „Invincibilei Armada” (1588).

**FROBISHER BAY** Intrând al Atlanticului de Nord orientat către Nord-Vest de la capătul de Sud-Est al insulei Baffin (Canada). Această baie este lungă de aproximativ 150 mile (240 km) și lată de 20–40 mile (39–64 km), având o adâncime maximă de 120 m. A fost descoperită în 1576 de către navigatorul englez Sir Martin Frobisher, care credea că este vorba de strămoare. În 1860 s-a constatat că este doar un golf mic (baie).

**FRONT ATMOSFERIC** Strat îngust de discontinuitate (interacțiune) între două mase de aer adiacente din troposferă, deosebite ca proprietăți fizice (îndeosebi termice). Este înclinat sub un unghi foarte mic față de suprafața Pământului. Lățimea F.a. pe orizontală atinge zeci de km: grosimea stratului F.a. pe verticală poate ajunge la câteva sute de m. **F.a. cald.** Când o masă de aer cald alunecă ascendent, înaintând peste o masă de aer mai rece, stratul de discontinuitate dintre ele se numește F. cald. **F. rece** Când o masă de aer mai rece în înaintare pătrunde pe sub masa de aer mai cald, între ele se formează un F. rece. **F. Arctic.** Separă masa de aer arctic de masa de aer temperat de la latitudinile medii din emisfera N. **F. Antarctic** Idem, separă masele de aer antarctic de cele temperate în emisfera S. **F. Polar.** (temperat) separă masa de aer temperat de la latitudini medii de masa de aer tropical. **F. Tropical** separă masa de aer tropical de masa de aer ecuatorial.

**FRONT DE ACOSTARE** v. frontul cheurilor.

**FRONT LA BABORD/TRIBORD!** *mil.* Comandă folosită pentru darea onorului între nave. La această comandă, întregul echipaj aflat pe punte se aliniază în bordul ordonat, stând în poziția de drepți până la comanda „Liber de la front!”

**FRONTON** *ist.* Porțiunea superioară prova a dunetei, precum și porțiunea superioară pupa/prova a teugii sau a spardecului; v. *fig.* navă de 74.

**FRONTUL CHEURILOR** *MC* Lungimea totală a cheurilor costiere, a cheurilor amenajate pe diguri și pe moluri, precum și a debarcaderelor la care pot acostă navele în

vederea operațiunilor de încărcare/descărcare. Caracterizează capacitatea de operare a portului și se exprimă în km. *sin.* Front de acostare.

**FRONTUL DANELOR** Lungimea totală a danelor unui cheu destinate acostării navelor în vederea desfășurării operațiunilor de încărcare/descărcare, ambarcării și debarcării pasagerilor ș.a.

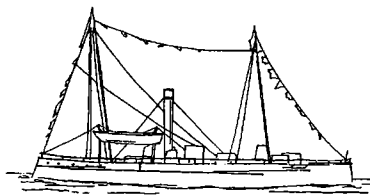
**FRONTUL VALULUI** Linia care trece de-a lungul crestei valului și care este aproximativ perpendiculară pe direcția de propagare a acestuia.

**FRUNZIANESCU, Angelo** (1870–1923; n. Viena). Comandor. Urmează, începând cu anul 1886, cursurile Școlii Navale din Fiume, la absolvirea căroră, cu gradul de aspirant, intră în marina austro-ungară unde este avansat la gradul de Lt. La 1 octombrie 1897 este primit în Flotila română, funcționând din 1898, cu gradul de Cpt., pe Cr. „Elisabeta”, la Apărarea Porturilor Fluviale, la Administrația Centrală a Războiului și la Inspectoratul General al Porturilor. Până la intrarea României în primul război mondial, avansat constant în grad, asigură funcții importante, între care: șeful Apărărilor Fluviale (1908), comandant al Pârții Sedentare a Diviziei de Dunăre, comandant al Punctelor de sprijin și informații (1911), director al Școlilor și Depozitelor Diviziei de Mare (1914). În primul an de război îndeplinește, sub ordinele superioare ale amiralului rus Patton, funcția de comandant al Apărării Portului Constanța, iar după ocuparea Dobrogei de inamic, comandă, până la sfârșitul războiului, Depozitele Generale ale Marinei, de la 1 aprilie 1917 cu gradul de comandor. După război, continuă să funcționeze în cadrul marinei militare, până la 1 noiembrie 1923, când se stinge din viață în plină activitate.

**FUGĂ ÎNAINTEA VÂNTULUI** Manevră pe mare rea, când se navigă cu vântul în pupa. O asemenea manevră poate deveni periculoasă din cauza ambardeelor, care tind să facă nava să cadă între valuri. Pericolul poate fi evitat prin remorcarea unei parâme de manila filată în pupa.

**FUKUOKA** Oraș-port situat în N Ins. Kyūshū la țărmul G. Hakata, la strămoarea Tsushima. Cca 200 mii loc. Important centru industrial incl. construcții de nave și avioane. La F. se află o bază a flotei de pescuit și un hidroaerodrom. Export produse industriale cu precădere ale ind. ușoare.

„**FULGERUL**” *ist.* Canonieră construită la Toulon în anul



„Fulgerul”

1873. Caracteristici: depl. 90 t; vit. 7 Nd; armament ușor de artilerie. A intrat în serviciul marinei române în iunie 1874, fiind a treia navă cu vapori din flotila fluvială; v. „România”. În timpul Războiului de Independență din 1877–1878 a intrat în compunerea flotei ruse sub numele

de „Marele duce Nicolae” și a participat la luptele desfășurate pe Dunăre.

**FULTON, Robert** (1765–1815). Inginer american. În 1800 a construit submarinul „Nautilus”, dar proiectul a fost abandonat din lipsă de fonduri. În 1807 a realizat vaporul „Clermont” care, spre deosebire de invențiile lui John Fitch (v.), s-a bucurat de succes comercial. În războiul dintre Anglia și SUA (1812–1814) a realizat forțul plutitor propulsat cu aburi „Demologos” destinat apărării portului New York.

**FUM DE COPRA** Vaporii ce conțin acid carbonic și bioxid de carbon, produși de încălzirile de copra.

**FUM DE GER** Pâclă ce se formează în mările polare prin evaporarea apei ca urmare a trecerii unei mase de aer foarte rece pe deasupra apei libere. Pâcla se poate întinde pe o înălțime de mai multe sute de metri; *sin.* fum de mare.

**FUMIGAȚIE** (Deratizare prin gaze) Producere de fum sau gaze toxice pentru dezinfectarea compartimentelor și magaziiilor unei nave. Sunt folosite bioxidul de sulf, acidul cianhidric, oxidul de carbon, cianura de sodiu sau potasiu ș.a. Se practică încă de pe vremea galerelor.

**FUMIZA mil.** A lansa o perdea de fum pentru a masca desfășurarea unei acțiuni de luptă, deplasarea unui convoi etc. Fumizarea are loc folosind în acest scop un pulverizator de fumizare sau aparate și substanțe speciale. În executarea acestor operațiuni trebuie să se țină seama de viteza și de direcția vântului, precum și de viteza și de drumul navei pentru ca, la terminarea fumizării, perdeaua de fum să aibă dimensiunile stabilite și să se găsească în relevamentul și la distanța optimă în raport cu obiectivul ce urmează a fi mascat.

**FUMIZARE** Acțiunea de a fumiza.

**FUND 1.** Solul aflat sub apa mărilor, cursurilor de apă, lacurilor etc. **F. înalt** Ridicătură de întindere mică, ce se poate descoperi (usca, ieși la suprafață) pe mare rea sau la marea joasă. **F. mic** Platou submarin situat la adâncime mică, care se descoperă în unele puncte pe mare rea sau la marea joasă. **2.** Adâncimea apei. ♦ „Babord/tribord 10 m, fund” Formulă de raport folosită de sondor în momentul în care sonda a atins F. la adâncimea de 10 m. Dacă sonda nu a atins F., se spune „Fără fund!”. **F. mare** Ridicătură a solului situată la o adâncime mare. ♦ „A găsi F.” A atinge fundul cu sonda, „A simți F.” (*despre navă*) A pierde din viteză și din calitățile manevriere din cauza efectului F. **3.** Adâncime din punctul de vedere al ancorării. **F. de ancoraj** F. care permite ancorarea din punctul de vedere al ținutei; v. natura fundului (*a nu se confunda cu ancoraj*) ♦ „F. de bună ținută” F. format din argilă sau nămol tare, pe care ancora mușcă și ține bine nava, fără a se încălța (innămoli). „F. de ținută acceptabilă” F. format din nisip (de grosime suficientă), scoici sfărâmate, nămol moale, care pot însă încălța (acoperi) ancora, ceea ce reclamă schimbarea frecventă a locului de ancorare pentru a nu risca pierderea acesteia. „F. de mare adâncime” F. pe care nu se poate ancora. **4.** Porțiune din bordajul navei, cuprins între gurnă și chilă; poate fi simplu sau dublu. **5.** Porțiunea inferioară a unui pavilion. **6.** Porțiunea inferioară a unei vele (*a nu se confunda cu burta*).

**FUND NEFAVORABIL** Porțiune a fundului unei ape care nu asigură condiții bune pentru ancorare.

**FUNDA ANCORA** Comandă pentru a fundarisi ancora. **FUNDARISI 1.** A lăsa ancora să cadă din nară sau de pe ancorator (ancora nu se aruncă niciodată). **2.** A arunca peste bord un obiect care nu plutește.

**FUNDĂȚEANU, Preda** (1890–1969) Viceamiral (1945). Absolvent al Școlii Militare de Artilerie, Geniu și Marină cu gradul de Slt. (1912). Și-a început cariera, pe Cr. „Elisabeta” apoi, în cadrul Diviziei de Dunăre, ca șef al secției baraje-mine. A participat la războiul balcanic, în flota de operații (1913). În timpul primului RM s-a distins în cadrul Apărărilor sub apă, fiind decorat cu ordinul „Mihai Viteazul”, crucea militară franceză și ordinul rus „Sf. Ana” pentru fapte de arme. În perioada interbelică a avut o bogată activitate, comandând o canonieră și ca șef al Secției Hidrografice al Div. de Dunăre. Avansat Cpt. Cdr, este numit aghiotant regal (1930). Doctor în drept, științe economice și politice al Universității București (1933). Membru corespondent al Academiei Române. Atașat militar al României în Italia (1938), apoi șef al Direcției Dunării maritime (1939–1947). Demisionat din armată (1941) din cauza unor neînțelegeri cu mareșalul Antonescu, a continuat să conducă activitatea Direcției Dunării maritime. După al doilea RM a fost persecutat politic, fiind deținut între anii 1953–1956, după care a fost reabilitat și repus în drepturi. Viceamiralul F.P. a adus o contribuție importantă la cunoașterea Dunării românești, în special a Dunării maritime și a gurilor fluviului. Lucrări publicate: **Libertatea mărilor, dezarmarea și prizele maritime** (1933), **Eșirea la mare** (1944), **Considerațiuni geofizice asupra fenomenului de la gurile Dunării** (1947) ș.a.

**FUNDY** (*engl.* Bay of Fundy) G. în Oc. Atlantic la țărmul de E al Canadei, situat între Pen. Noua Scoție și continent. Lung de 300 km, lat de 90 km; ad. până la 214 m. Maree semidiurnă cu cea mai mare amplitudine de pe glob – 19,6 m.

**FUNGĂ 1.** Manevră curentă folosită pentru a ridica și a pune la post un arbore gabier sau un arboret. F. nu este garnisită în permanență, ci numai atât cât durează manevra. **2.** Manevră curentă pentru a încrușișă și a descrușișă o vergă sau un pic. **3.** Manevră curentă pentru a întinde un foc sau un velastrai.

**FURBIȘA** A lustru alămurile unei nave cu motorină, alifie engleză (pastă de furbișat) ș.a. ♦ „A F. tangonul” *arg.* A pierde vremea cu argumente neîntemeiate (tangonul nu se furbișează, nefiind de alamă).

**FURBIȘAT** Operațiunea de a furbișă (nu se spune furbișare).

**FURCĂ 1.** Piesă longitudinală așezată pe o falcă, pe care se sprijină gabia; *sin.*, *inv.* bare longitudinale. **2.** Dispozitiv format din manevra principală și dintr-un capăt de parâmă matisit; ambele se termină cu un ochi prin care se trece o cusătură pentru a capela o manevră pe gâtul catargului. Se practică la straiuri (**F. de strai**).

**FURCĂ DE GHEAȚĂ** Instrument folosit la tragerea blocurilor de gheață tăiate în iernatic.



Furcă de gheață

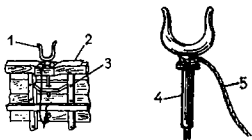
## FURCĂ DE GHIU

220

**FURCĂ DE GHIU** Furcă metalică pe care se sprijină ghiul unei nave de agrement aflate în port; v. gabie, troță (de vergă), vergă.

**FURCĂ DE TROȚĂ** Piesă în formă de arc prinsă rigid cu capetele de două brățări montate la mijlocul unei vergi, care susține dispozitivul cu vârtej ce permite orientarea vergii în plan orizontal.

**FURCHET 1.** Piesă în formă de furcă pe care se sprijină rama. Piciorul său se reazemă pe talpa furchetului. **2.** Piesă în formă de furcă pe care se reazemă șconduul unei nave fluviale când acostează la mal.



Furchet:

1 – furchet; 2 – copastie; 3 – talpă; 4 – picior;  
5 – saulă.

**FURCULIȚĂ DE ÎNFĂȘURAT** Instrument de înfășurat mai mic decât lingura de înfășurat.

**FURNIZOR MARITIM** (Ship chandler) Firmă al cărei obiect de comerț este procurarea de provizii și orice furnitură (parâme, lanțuri, hărți etc.).

**FURTUN** Tub flexibil din pânză impermeabilă, folosit pentru stingerea incendiilor, spălarea punții a lanțului ancorei etc. Se strânge într-un suport de tablă; *sin.* manică.

**FURTUN DE TRANSFER** Tub de dimensiuni mari, utilizat pentru a face combustibil în mare prin transfer.

**FURTUNĂ** După scara Beaufort, vânt între forța 7 (aproape furtună) și forța 9 (furtună tare).

**FURTUNĂ MAGNETICĂ** Perturbare violentă și de lungă durată a caracteristicilor câmpului magnetic terestru, cu

repercusiuni negative asupra propagării semnalelor radio și indicațiilor compasului magnetic.

**FURTUNI ECHINOCTIALE** Veche credință marină-rească potrivit căreia la echinocții s-ar produce furtuni cu durată de trei-șase zile. Meteorologia modernă a demonstrat netemeinicia unei astfel de credințe.

„**FURY**” Velier cu care navigatorul britanic William Edward Parry a întreprins două expediții polare, făcând importante descoperiri în Arctica canadiană în anii 1821–1822 și 1824–1825. În ambele expediții, „F” a navigat împreună cu nava cu vele „Hecla”. Cu numele celor două nave a fost botezată strămoarea care desparte uriașa insulă Țara lui Baffin de Peninsula Melville, dovedind că insula nu este o parte a continentului. Avariata din cauza ghețurilor, „F” a fost părăsită, iar Parry s-a întors în 1825 în Anglia pe nava „Hecla” cu echipajele ambelor corăbii.

**FUS** Porțiunea tronconică a unui vârf de catarg, situată imediat sub măr.

**FUS ORAR** Fâșie pe suprafața Pământului, cuprinsă între două meridiane situate la 15° unul de altul, pe a cărei întindere se păstrează aceeași oră oficială (ora fusului). F.O. zero se întinde cu câte 7°30' la Est și Vest de Greenwich. Ora României este aceea a fusului 2 Est Greenwich.

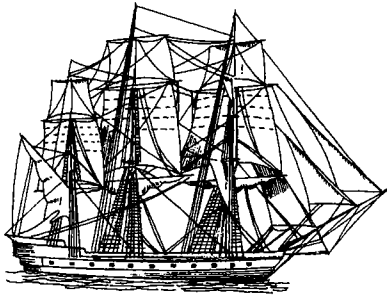
**FUSS, table** ~ Table de înălțimi și azimuturi la care se folosește descompunerea triunghiului sferic de poziție în două triunghiuri, printr-o perpendiculară coborâtă din astru.

**FYN** Insulă situată în zona strămtorilor din M. Baltică, făcând parte din grupul Ins. daneze. Supr. 2976 km<sup>2</sup>; pop., incl. din insulele înconjurătoare 500 mii loc. Relief deluros cu alt. până la 131 m. Țărmuri joase, crestate de mici golfuri; climă temperată maritimă; temp. med. în ian. 0° C, iar în iul. +17° C. Legată cu poduri peste strămoarea Beltul Mic cu Pen. Iutlanda și cu feriboturi de insulele înconjurătoare. Păduri de fag, pășuni. Centru ad-tiv Odense.



# G

**G. 1.** Pavilion din Codul internațional de semnale cu semnificația: „Am nevoie de pilot”. La navele de pescuit, când sunt aproape una de alta și au scule la fund, înseamnă. „Îmi trag plasele”. **2.** Coeficient aproximativ octantal al deviației compasului magnetic. **GABARĂ 1.** Navă comercială mare, cu vele, de tipul bric sau navă-barc cu trei arbori, folosită în sec. XVIII – XIX la transportul mărfurilor. **2.** Navă de dimensiuni reduse, cu corp metalic sau de lemn, folosită pentru transportul pietrei necesare construcțiilor hidrotehnice. **3.** Platformă plutitoare cu fundul plat, destinată serviciului portuar, fiind folosită prin remorcare la transportul utilajelor, materialelor, la instalarea macaralei ș.a. **4. G. basculantă** Navă tehnică fără propulsie, cu fundul plat și puntea construită în pantă spre unul din borduri, utilizată la transportul și bascularea de bolovani de piatră și anrocamente în lucrările de construcții hidrotehnice.



Gabară (sec. XVIII–XIX)

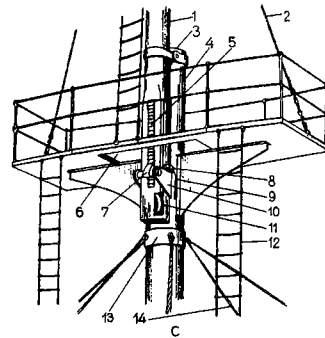
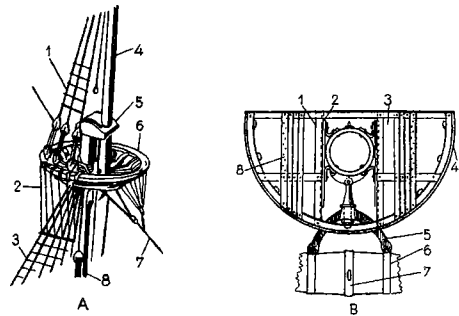
**GABARIT DE NAVIGAȚIE** fl. Ansamblu de dimensiuni caracteristice maxime, în funcție de care se stabilește tonajul navelor ce pot intra și naviga pe un fluviu, canal etc. **G. șenalului** Lățimea, adâncimea navigabilă și raza de curbură a unui șenal; **G. de aer** Spațiul de deasupra apei, care poate fi limitat de înălțimea podurilor, de distanța dintre picioarele unui pod etc. **G. de apă** Spațiul dedesubtul oglinzii apei.

**GABARIU** *inv.* Șablon pentru construcții navale.

**GABES** (*lat.* – Syrtis Minor, *fr.* – *Golfe de Gabes*) Intrând pe coasta de E a Tunisiei, din nordul Africii. Este lung de 100 km și lat de 100 km, fiind mărginit de insulele Qaranqannah (Kerkenen) la NE și Jarabah (Djerba) la SE. Cu excepția Strâmtorii Gibraltar și a Golfului Veneției, aceasta este singura parte a M. Mediterane unde amplitudinea mării este ceva mai mare. (2,5 m la sizigiile), ceea ce face ca la reflux să iasă la suprafață o

bună parte din bancurile de nisip. În zona porturilor Qăbis (Gabes) și Sfâqis (Sfax) se practică pescuitul de bureți și ton. În zona golfului, la E de Sfâgis, se află rezerve de petrol și gaze naturale.

**GABIE 1.** Platformă la îmbinarea coloanei cu arborele gabier, care servește la deschiderea sarturilor ultimului și ca loc de repaus pentru gabieri între două manevre; pe vremea navelor cu vele servea și ca post de luptă pentru trăgătorii de elită cu pușca. G. se reazemă pe



Gabii;

A – gabie de navă cu vele (sec. XVII); 1 – sarturile arboretului; 2 – contrasarturi; 3 – sarturile coloanei; 4 – arboret; 5 – butuc; 6 – gabie; 7 – strai; 8 – coloană. B – gabie de velier modern: 1 – furcă; 2 – falcă; 3 – gaură de pisică; 4 – ramă (arc); 5 – furca trojei; 6 – cerc de trojă; 7 – cerc de atârnătoare; 8 – gaură de porumbel. C – gabie de navă modernă; 1 – arboret; 2 – sartul arboretului; 3 – butuc; 4 – capul coloanei; 5 – cremalieră; 6 – gaură de pisică; 7 – castanetă; 8 – cheie (cașcaval); 9 – furcă; 10 – falcă; 11 – ferăstruică cu rai; 12 – scară de pisică; 13 – cerc de sugrumătură; 14 – sartul coloanei.

coloană prin intermediul unor piese longitudinale, denumite furci, care, la rândul lor, se sprijină pe două fălcă așezate în bordurile coloanei. Pentru urcarea în G. se utilizau în trecut niște decupări practice în platformă, care purtau denumirea de găuri de pisică.

Podeaua G. este prevăzută cu găuri de porumbel prin care trec manevrele curente. Uneori G. are și o balustradă. **2. ist.** Platformă cu parapet pe arborele galerei, în care se instalau arcași, archebuzieri sau chiar tunuri mici. **G. militară.** În perioada 1880–1900, G. (1) cu parapet sau închisă complet, în care se instalau tunuri-revolver pentru a executa trageri asupra punților navelor inamice ce veneau la abordaj.

**GABIER 1.** Marinar specialist în manevra velor, bărcilor și instalațiilor de punte. Primul manual al G. a fost editat în țara noastră în 1881, sub redacția amiralului N. Dumitrescu-Maică. **G. de luptă ist.** G. care acționează de la vârful vergii. Pe vremea marinei cu vele, G.d.L. aruncau grenade asupra echipajelor navelor inamice în momentul abordării acestora. **2.** Velă pătrată, a doua începând de la punte. La navele cu trei arbori, cu vele pătrate, se deosebesc: **G. mic/trinchet, G. mare, G. artimon;** v. fig. velatură. Începând de la mijlocul sec. XIX, vela a fost împărțită în două, cea inferioară păstrând denumirea de G., iar cea superioară de contragabier (**G. dublu**). Uneori G. este prevăzută cu un rulou cu care se poate terțarola (**G. cu rulou**); sin. G. Cuningham.

**GABIER DE BOMPRES 1.** Velă folosită în sec. XVII, fiind arborată pe un catarg mic, montat pe bompres; v. fig. arboretul bompresului. **2.** Gabier (1) care face serviciul pe bompres.

**GABIER DE GALION** *inv.* Marinar care are postul de curățenie pe galion. (2).

**GACRUX** Steaua nautică γ Crucis (Crucea), mărimea 1, 3.

**GAFĂ** Instrument format din două cârlige, servind la încărcarea și descărcarea butoaielor.

**GAGALÎ** (*tc.*) v. marsiliană.

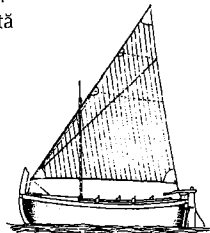
**GAI** Manevră (parămă) ce asigură o bigă la mișcarea ei laterală. G. dinspre bordaj se numește uneori contragai. sin. braț; v. fig. bigă.

**GAIAC** (Guaiac) Specie de arbore exotic originar din America de Sud, al cărui lemn este tare și are o rezistență foarte mare la uzură. În marină este folosit la confecționarea raiurilor de macarale, merelor (de arbore) și a bușelor pentru arbori port-elice; sin., *inv.* lemn sfânt.

**GAJETA** (Gaheta) Ambarcațiune de pescuit folosită în M. Mediterană.



Gafă



Gajeta

**GALAPAGOS** (*sp.* Galapago – broască țestoasă) Arh. situat în zona subecuatorială a Oc. Pacific la V de America de Sud. Aparține statului Ecuador. Este format din 16 insule cu supr. totală de 7,8 mii km<sup>2</sup>. Pop. 4 mii

loc. Ins. sunt de origine vulcanică, formate din lavă de bazalt cu numeroase cratere de vulcani stinși și activi (cca 2000). Țărmurile abrupte sunt înconjurate de numeroase stânci ieșite la suprafață sau subacvatice. Climă tropicală uscată, temp. medie anuală cca +23° C. Flora și fauna se remarcă printr-o multitudine de specii (broaște țestoase gigant, iguane caracteristice zonei ș.a.) Cercetarea particularităților florei și faunei de pe Ins. G. a servit ca material de observații savantului britanic Ch. Darwin la fundamentarea teoriei originii speciilor. *ist.* Descoperită în 1535 de spanioli, a intrat în posesia Ecuadorului în 1892 și a fost folosită inițial ca loc de deportare a deținuților. O dată cu deschiderea canalului Panama a căpătat o importanță strategică deosebită. BMM a flotei ecuadoriene; sin. Arh. Colon.

**GALAȚI** Cel mai mare port fluvio-maritim situat pe malul stâng al Dunării între km 157 și km 145,4. (Mm 78) Portul este împărțit în: sectoarele portului vechi pentru pasageri și balast; bazinul docurilor (mărfuri generale și cereale); bazinul mărfurilor lemnoase; danele pentru produsele metalurgice. Aceste sectoare au în total 53 de dane. Lung. frontului de cheuri 4,4 km. Danele sunt dotate cu 39 macarale de cheu și 56 macarale mobile. Suprafața portuară este de 240–250 mii m<sup>2</sup> (supr. bazinului docurilor 12 300 m<sup>2</sup>). Capacitatea tehnologică de trafic 12,3 mil. t/an. Șantierul naval poate construi nave de până la 65 000 tdw; dispune de două macarale gigant de 50 și 320 tf, un doc uscat cu două compartimente fiecare de 235 × 35 m, o cală pentru nave de 20 000 tdw și una pentru nave de 7 500 tdw. Portul industrial se află în amonte de vărsarea Siretului, fiind specializat în descărcarea minereului de fier și a cocsului. Cheul pentru navele maritime este lung de 800 m, iar cel pentru navele fluviale 120 m. Dispune de 26 macarale de 5 tf și 18 macarale de 16 tf. Operează nave până la 25 000 tdw. Capacitatea de trafic 22 mil. t/an iar de încărcare a cenușii – 2 mil. t/an. *ist.* Sunt mai multe variante asupra numelui dat orașului Galați; cea mai acceptată se referă la originea galică, ceea ce ar da orașului o vechime de la 350–330 ani î.Hr. O altă variantă este cea legată de trimiterea aici de către împăratul Constantin cel Mare a unui vicar cu numele de Cocceius Galatus. În 1621, tătării au incendiat orașul și au omorât mulți locuitori. În 1695 a fost din nou incendiat, de astădată de contele Transilvaniei Rákoczi în alianță cu Radu Mihnea al III-lea. În 1711, turcii și tătării au jefuit G. profanând bisericile și mormintele. În 1877 pe la G. au trecut trupele rusești în Dobrogea. În primul RM, G. a fost întărit pentru a putea executa transporturile militare spre Isaccea și Chilia Nouă. În al doilea RM, orașul și portul au suferit distrugerii în urma bombardamentelor executate de aliați și de către trupele germane în retragere. După război a fost reconstruit și s-a dezvoltat ca un important port fluvio-maritim, centru industrial, comercial și cultural.

**GALAXIE** *astr.* Grupare uriașă de stele și alte corpuri cerești, putând avea formă sferică, elipsoidală, lenticulară sau neregulată. Sistemul stelar din care face parte Soarele conține cca 200 miliarde de stele, simple, multiple sau grupate în roiuri ori asociații, precum și

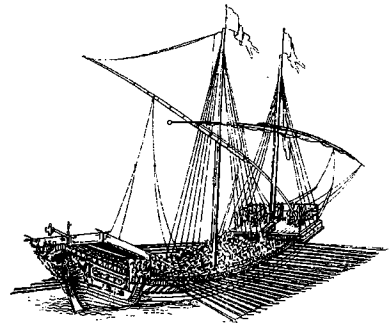
materia interstelară gazoasă-pulverulentă. Forma ei este în general lenticulară, iar diametrul ecuatorial este de aproximativ 85 000 de ani-lumină. Soarele se află în apropierea planului ecuatorial, la aprox. 27 000 ani-lumină de centru; v. și quasag.

**GALBENĂ, Marea** ~ Mare în V Oc. Pacific, cuprinsă între Pen. Coreii și țărmul de NE al Chinei; la S comunică cu M. Chinei de Est. Supr. 416 mii km<sup>2</sup>; ad. med. 38 m, max. 106 m; țărmurile joase cu multe golfuri. Climă temperată musonică; zona este bântuită de uragane tropicale (taifunuri) în perioada iun.-oct. Temp. apei în feb. 0+8° C, în aug. +24- +28° C; salinitatea 30-34 ‰. Marea semidiurnă neregulată, cu ampl. de 3-4 m, iar la țărmul Coreii 9 m. Principalele porturi și BMM: Weihai, Lushun (Port-Arthur), Dalian, Tianjin - China; Inchon (Cemulpo) - Coreea. *ist.* M.G. a fost teatrul mai multor confruntări navale, cea mai importantă având loc la 26 iulie 1904 în timpul războiului ruso-japonez, când Esc. rusă de la Port-Arthur a fost atacată de gruparea principală a flotei japoneze. Formația de luptă a Esc. ruse a fost dezorganizată și a avut pierderi. O parte din navele Esc. s-au întors la Port-Arthur, iar o parte s-au refugiat în porturi neutre unde au fost internate.

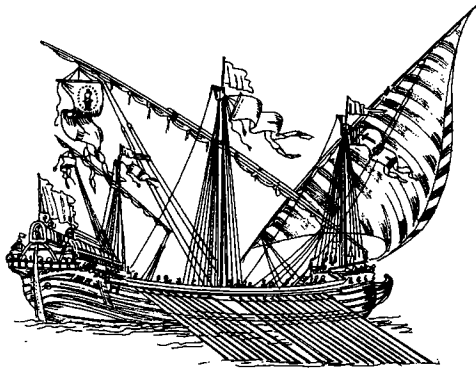
**GALBORD** Filă din tablă sau din scânduri, aflată în imediata vecinătate a chilei.

**GALEASĂ** *ist.* Navă de luptă (sec. XVI-XVII), de tipul unei galere mari, cu lungimea de 80 m, având rame, trei arbori și trei vele. La vânt slab se foloseau rame de dimensiuni foarte mari, fiecare dintre ele fiind acționată de șase-opt oameni. Avea o viteză redusă, fiind

rame erau, de regulă, condamnații la muncă silnică, fiind ținuți în lanțuri. Luptătorii individuali aveau pumnale, săbii, plase, sulțe, prăștii, arcuți, arbaete, protejându-se cu scuturi și armuri. Artileria era concentrată mai ales în prova navei. Până la introducerea în sec. XIV-lea a tunurilor navale (bombarde, falconete, tunuri) armamentul principal al G. îl constituiau catapultele. Etrava navelor de luptă era echipată cu un pinte care se folosea pentru străpungerea bordajului navelor inamice. Pe timpul luptei nava era manevrată cu ajutorul ramelor putând atinge o viteză de 7 Nd (13 km/h). G. au dominat multe secole în confruntările pe mare, jucând un rol important și într-o mare parte a perioadei navelor cu vele.



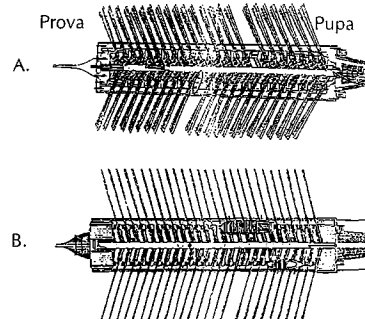
Galeră (sec. XVII)



Galeasă (sec. XVII)

echipată însă cu armament mai puternic (60 de tunuri) decât o galeră. Ca urmare a faptului că manevra foarte greu, G. a cedat repede locul navei cu vele purtătoare de artilerie. G. au fost folosite prima dată de venețieni în bătălia navală de la Lepanto (7 oct. 1571).

**GALERĂ** *ist.* Navă cu rame și doi arbori cu vele latine, folosită în sec. VII-XVII, mai ales în M. Mediterană, pentru luptă și comerț. Ca prototip au fost folosite nave din perioada antichității. G. de luptă erau ușoare, aveau formă alungită (**nave lungi**, având 40-50 m lungime și 4,5-7,5 m lățime, spre deosebire de cele de transport greoaie cu lățime mare - **nave rotunde**) și erau prevăzute cu 16-25 rame în fiecare bord. Trăgătorii la



Variante de dispunere a ramelor pe o galeră medievală:

A - grup de trei rame, fiecare manevrată de către un galerian;

B - fiecare ramă este manevrată de către 4 - 5 galerieni.

**GALERĂ FLUVIALĂ** *ist.* 1. Termen generic folosit în Basarabia pentru toate navele mai mari sau mai mici care navigau pe Nistru, cu excepția celor cu propulsie mecanică. 2. Navă cu fundul plat, cu o capacitate de încărcare de până la 75 t; dim. cca 12,8 x 3 x 0,5 m.

**GALERIAN** Trăgător la rame pe o galeră.

**GALERIE** 1. *inv.* Balcon la pupa navelor, situat în dreptul cabinei amiralului sau a comandantului. A fost folosit până la sfârșitul primului război mondial. 2. Platformă care prelungeste casa roții (zburătorii) spre prova și spre pupa.

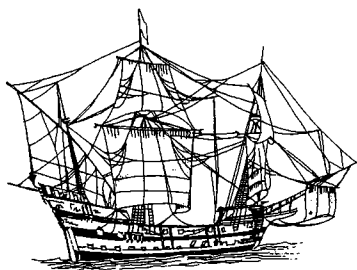
**GALET 1.** Biscuit de bord fără sare. **2.** Piatră cu un diametru de 1–10 cm, aflată pe fundul mării.

**GALETĂ** *inv; sin.* măr de catarg.

„**GALICIA**” Caracă spaniolă de transport marfă, construită în anul 1400. A navigat în M. Nordului și M. Mediterană. A fost una din primele nave de acest tip folosită pentru transport mărfuri care a fost dotată și cu piese de artilerie pentru apărare. Depl. 258 t; dim. 26,8 × 4,07 × 3 m; echipaj: 52 oameni.

**GALILOR, Marea** ~ v. Marea Nordului.

**GALION 1.** *ist* Navă de comerț și de luptă, cu vele, folosită în sec. XVI–XVII. Caracteristici: depl. 400–1500 t; dim. 28–43,5 × 8,5–11,5 × 5,5 m. Avea cârmă cu pană, iar vecele erau piturate cu diverse figuri reprezentând blazoane, steme, cruci, chipuri de oameni etc. **2.** Structură la navele cu vele, în afara etravei, în care se aflau W.C.-urile echipajului; v. *fig.* navă de 74; **3.** *sin.* (*impropriu*) pentru „figură de galion”.

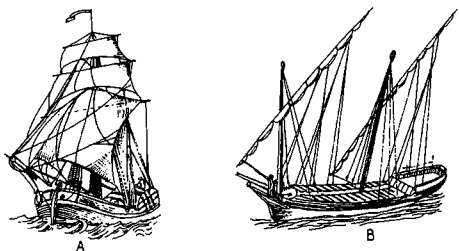


Galion (sec. XVI)

**GALIONGIU** *ist. (tc.)* Marinar militar.

**GALIPOLI** (*tc.* Gelibolu) **1.** Pen. pe partea europeană a Turciei între G. Saros și Strâmtoarea Dardanele. Lung. 90 km; lățimea 5–18 km; relief deluros cu alt. până la 310 m. Oraș pr.: Gelibolu. În anul 1915, în primul RM, pe pen. s-a desfășurat o operație de desant maritim a unui corp expediționar anglo-francez în scopul de a lua în stăpânire Strâmtoarea Dardanele. Operația a suferit un eșec. **2.** Oraș în pen. cu același nume din Turcia, cunoscut încă din antichitate (Kallipolis). În Evul Mediu s-a aflat în stăpânirea bizantinilor, venețienilor (1204–1234), din nou a bizantinilor, iar în 1354 a fost cucerit de turci (azi Gelibolu); v. Dardanele.

**GALİOTĂ** *ist.* **1.** Navă mică cu vele, folosită în mările nordice. **2.** Navă de război cu vele (sec. XVIII–XIX),

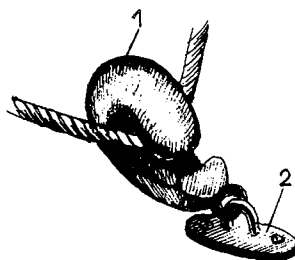


A, B Galioate:

A – galioat din mările nordice (sec. XVIII); B – galioat venețiană (sec. XVII).

având la prova un mortier care era folosit la bombardarea coastelor (G. cu bombe). **3.** Navă mică cu vele latine și cu rame, întâlnită în mările din sudul Europei.

**GALOȘ** Macara simplă la care curentul se poate garnisi, trecând dublinul unei parâme printr-o tăietură a uneia din fețe; v. pastică.



Galoș:

1 – galoș; 2 – ochi în punte.

**GAMA, Vasco da** ~ (1469–1524) Navigator și explorator portughez. Amiral (1502). În anii 1469–1499 a parcurs cu ajutorul pilotului Ahmed Ibn Madjid, drumul maritim de la Lisabona în India, în jurul Africii, la Calicut și înapoi. A fost primul care a realizat legătura pe acest drum între Europa și Asia de Sud. În a doua călătorie în India (1502–1503) a fondat factoriile comerciale portugheze de la Mozambic și Sofala. Vicerege al Indiilor portugheze (1524). A fost cel care a pus bazele coloniilor europene în Africa și Asia.

**GAMBIĂ** A schimba murele la aliurile mare larg și vânt din pupa, punând ușor cârma și brațând vecele pentru noile mure. La vânt din pupa nava gambiază uneori singură la un ușor joc al acestuia.

**GAMON** Cerc metalic de fixare a Bompresului.

**GANCI** *sin.* cârlig, gangi.

**GAND** Oraș-port. v. Gent.

**GANG** Viteza remanentă a navei, după stoparea mașinilor.

**GANGE** (Ganga) Fluviu în India și Pakistanul de Est (Bangladesh). Izv. din M-ții Himalaia de la înălțimea de peste 4 500 m și, după ce se unește cu Fl. Brahmaputra, se varsă în G. Bengal din Oc. Indian, formând una dintre cele mai mari delte din lume (a treia după Amazon și Congo); lung. 2 700 km; supr. bazinului hidrografic 1 125 mii km<sup>2</sup>, iar împreună cu Brahmaputra 2 160 mii km<sup>2</sup>. Cursul superior din partea muntoasă are o albie adâncă, cu multe repezișuri și cascade. Cursul mijlociu și inferior are o luncă largă tăiată de numeroase brațe și canale de irigații. Delta are o supr. de 100 mii km<sup>2</sup>. Anual, acest sistem fluvial aduce în G. Bengal 1 200 km<sup>3</sup> de apă și 200 mil. tone de aluviuni. Navigabil pe 1 450 km. Are numeroși afluenți în parte navigabili. Pe țărmurile fluviului și afluenților săi sunt așezate importante orașe-porturi: Allahabad, Benares, Agra, Delhi (cap. Indiei), Calcutta (port oceanic) ș.a. Este considerat de populația locală fluviu sacru.



**GANGI** v. GANCI.

**GAOXIONG** Important port și BMM a flotei Administrației taivaneze situat în SV Ins. Taiwan la strâmtoarea cu același nume din Oc. Pacific. Cca 250 mii loc. Portul dispune de 28 cheuri cu o lungime totală de 12 km și ad. de 14 m. Accesul în port este asigurat prin două pase pentru nave cu un depl. de până la 100 mii t. Centru industrial și comercial. Ind. de prelucrare a petrolului, aluminiului, ind. chimică, a zahărului. Import: petrol, mașini, îngrășăminte, fier vechi; export: zahăr, ciment, aluminiu, fructe. Traficul anual de mărfuri este de cca 75 mil. t. Șantierul de reparații nave este dotat cu două docuri uscate, care asigură reparația navelor de mare tonaj, incl. Ds.

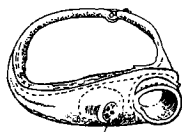
**GARANT MC 1.** Persoană obligată printr-un act legal de a plăti unei alte persoane debitul rămas neonorat la scadență. *sin.* girant. **2.** Persoană obligată printr-un act legal de a executa obligațiile preluate de la o altă persoană.

**GARANȚIE MC** Mijloc de asigurare a executării unei obligații. În comerțul maritim, G. este utilizată frecvent. Astfel, armatorul garantează angajamentele luate de comandant, navlositorul garantează îndeplinirea clauzelor contractuale din C/P, asiguratorul garantează plata despăgubirilor în caz de accidente, conform condițiilor de asigurare, comandantul navei garantează încărcarea mărfii arătată în conosamentul pe care l-a semnat etc.

**GARĂ MARITIMĂ/FLUVIALĂ** Ansamblu de clădiri, instalații, amenajări în zona unui port maritim sau fluvial destinat pentru îmbarcarea sau debarcarea pasagerilor, bagajelor (coletăriei).

**GARCIA, table** ~ Table de înălțimi care dau poziția a două cercuri de înălțime, folosind ca argumente declinația astrului și unghiul orar local sau latitudinea.

**GARDAMAN** Apărătoare din piele, folosită de velari la cusutul pânzei de vele; este prevăzută cu o piesă metalică striată pentru împingerea acului. Se deosebesc: **G. de vele** sau **G. de marinar** și **G. de grandee** sau **G. de velar**.



Degetar

Gardaman

Ultimul este mai rezistent și are o apărătoare suplimentară pentru degetul mare; *sin.* guardaman.

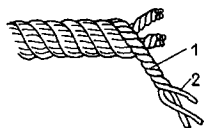
**GARDĂ** Serviciu de 24 ore la bordul unei nave (în port).

**GARDĂ LA PAVILION!** Comandă la care o gardă sub arme trece la pupa, făcând front la pavilion, cu circa 5 min. înainte de ridicarea sau coborârea acestuia.

**GARDĂ LA SCARĂ** Grup de marinari neînarmați, asistând de o parte și de alta a scării o persoană oficială care vine la bord. Numărul lor variază între doi oameni, pentru un ofițer inferior, și opt oameni, pentru un șef de stat.

**GARDINĂ** v. butoi.

**GARLIN** Parâmă răsucită din trei lanțane. **G. ancorei** *ist.* Parâmă groasă de care se lega ancora înainte de apariția lanțului; *sin.* cablu.



Garlin:

1 - cordon; 2 - șuviță.

**GARNISI 1.** A așeza lanțul sau cablul ancorei pe barbotinul cabestanului sau vincului pentru a-l vira sau a-l vira. **2. A**

lua două-trei volte cu o parâmă pe clopotul cabestanului sau pe tamburul unui vincu pentru a putea apoi vira. Pentru a G. la cabestan parâmă din plastic, care au tendința de a aluneca, se iau cel puțin șase volte și, la nevoie, câteva suplimentare. **3.** A trece curentul unui palanc prin macaralele respective. Este necesar să se acorde o atenție deosebită garnisirii caliomelor pentru a evita frecarea curentului pe macarale, ceea ce duce la uzură prematură. **4.** A fixa butoaie sub o barcă pentru a-i mări flotabilitatea, putând astfel da o ancoră grea. Butoaiele se încing cu două zburiri asigurate printr-o șerpuire cu un capăt de parâmă și prinse de barcă cu cingători. Uneori se folosesc în același scop butoaie și școndri. **5.** A înzestra o vergă cu brățări și alte armături (garnituri) necesare.

**GARNITURĂ** Ansamblul brățarilor și armăturilor unei vergi, unui tançon etc.

**GARNITURĂ DE PRESETUPĂ** Piesă cilindrică fixată în spațiul inelar dintre ax și presetupă în scopul realizării etanșeității. Este prevăzută cu o flanșă cu ajutorul căreia se asigură fixarea și ajustarea garniturii prin bolțuri filetate.

**GARNIZOANĂ mil.** **1.** Totalitatea unităților, formațiunilor și instituțiilor militare de toate armele, dispuse permanent într-o localitate sau (în timp de război) într-o zonă pentru a le apăra. **2.** Localitate sau zonă în care sunt dispuse trupele. **3.** Organ de conducere a unei garnizoane.

**GAROFALÉ** Anafoare întâlnite în Strâmtoarea Mesina.

**GARONNE** Fluviu în SV Franței. Lung. 650 km; supr. bazinului hidrografic 56 mii km<sup>2</sup>. Izv. din M-ții Pirinei (Maladetta), străbate câmpia Aquitaniei, trece prin Toulouse și, după ce se unește cu Fl. Dordogne, se varsă în G. Biscaya din Oc. Atlantic, formând un larg estuar denumit Gironde. Pr. afluenți (Arige, Tam ș.a.) îi primește din masivul central francez (Pirinei). Debitul mediu la vărsare 680 m<sup>3</sup>/s, max. 8 000 m<sup>3</sup>/s. Navigabil pe o distanță de 193 km. Accesibil pentru navele oceanice până la Bordeaux. Legat de M. Mediterană prin canalul „Canal du Midi”. Hidrocentrale, irigații.

**GAȘĂ** Ochi moale, de dimensiuni mari, la capătul unei parâme de legare, care se dă la baba. Dacă la o baba a mai fost dată o G., următoarea se dă prin prima și niciodată peste aceasta.

**GATA 1.** Comandă prevestitoare care se dă la diferite manevre, de ex.: „G. pentru volta în/sub vânt!” „G. de ancorat” „A face G. de ancorat/de plecare” „A face mașinile G.” „G. de manevră”. **2.** Formulă de raport cu semnificația că ordinul a fost executat, ca în expr.: „Mașinile G!” „Tunul unu G!”

**GAURA CHEI** Orificiu în piciorul arborelui gabier sau al arboretului, prin care trece cheia sau cașcavalul.

**GAURĂ DE APĂ** Spărtură sau fisură în bordajul navei, prin care apa pătrunde în interior. G.d.A. pot fi astupate cu dopuri, caplamale, piate.

**GAURĂ DE BARCĂ** Orificiu pe fundul bărcii, prin care se scurge apa în momentul ridicării ambarcațiunii la grui. Se astupă cu un dop de barcă, din lemn sau din metal, în ultimul caz dopul fiind filetat.

**GAURĂ DE CONTROL** Deschidere de dimensiuni mici și de formă circulară sau eliptică practică în învelișul unei mașini sau căldări care permite curățirea sau verificarea anumitor piese. Este închisă cu un capac fixat în șuruburi.

**GAURĂ DE ÎMPUNTĂTURĂ** Orificiu la capătul unei vergi de barcă, prin care trece împuntătura.

**GAURĂ DE ÎNTOARCERE** Adâncitură făcută în malul unui fluviu, care permite ca navele să întoarcă, folosind curentul și intrând cu pupa în această adâncitură.

**GAURĂ DE PISICĂ** Gaură prin care se poate intra în gabie sau în cuibul corbului.

**GAURĂ DE PORUMBEL 1.** Locaș într-un cheson de pavilioane, în care intră un singur pavilion. **2.** Gaură în gabie prin care trece o manevră curentă

**GAURĂ DE UȘURARE** Deschidere practică în corpul unui element de structură a navei (varange, carlingi laterale, traverse ale gurilor de magazie etc.) în scopul de a-i reduce greutatea.

**GAURĂ DE VIZITĂ** Gaură într-un tanc, coferdam etc., care se deschide numai pentru examinarea interiorului.

**GAUSSIN, eroare** ~ Deviație a unui compas magnetic din cauza magnetismului rămas temporar în structura navei imediat după îndepărtarea forței inductoare.

**GAVRIE** Structură în formă de turn, susținând elinda unei drăgi; v. *fig. dragă*.

**GAVRILESCU, Mihail** (1872–? n. Bivolari, Iași) Viceamiral (r) 1932. Absolvent al Școlii de Artilerie, Geniu și Marină (1894). Repartizat în gradul de Slt. la Diviziunea echipajelor, după care ocupă diferite funcții la Divizia de Mare, Divizia de Dunăre și la Comandamentul Marinei. A participat la războiul balcanic în cadrul Diviziei de Dunăre (1913). În primul RM (1916–1918), cu gradul de Lt. Cdr, a comandat grupul de canoniere al flotei de operațiuni în bătăliile de la Turtucaia și Rasova și la acțiunile din Delta Dunării. Cu navele de sub comanda sa a asigurat protecția evacuării parcului de nave comerciale de la Brăila și Galați pe brațul Chilia și pe Prut. Contraamiral (1921). A comandat Divizia de Dunăre (1921–1925; 1929–1931) și Divizia de Mare (1925–1929). A publicat lucrări de specialitate de artilerie și torpile ș.a. Trecut în rezervă în 1932 cu gradul de viceamiral.

**„GAZELA PRIMEIRO”** Navă-școală de tip barchentină (324 t) cu 3 arbori construită în 1883 în Portugalia și aflată în serviciu până în anul 1969 în flota de pescuit. Lemnul folosit la construcția navei provine dintr-o rezervație naturală de pini plantată în anul 1460 de prințul Henric Navigatorul. Rezervația a servit în exclusivitate pentru a furniza lemnul pentru construcția velierelor. În prezent se află în Muzeul Marinei din Philadelphia (SUA).

**GAZETA LLOYD** Cotidian al societății Lloyd’s înființat în anul 1734 pentru publicarea de informații privind navele comerciale aflate în porturi sau pe mare, navlosiri, construcții și vânzări de nave, sinistre maritime, comerț maritim și reclame privind transporturile maritime.

**GAZIBAR, Ion** (1888–1941 n. Islaz, Olt) Șef mecanic. În anul 1905 se angajează fochist pe navele Serviciului Maritim Român (SMR) și avansează treptat până la funcția de șef mecanic. În 1936 face parte din comisia de recepție a navelor „Peleş”, „Alba Iulia”, „Ardeal” și „Suceava”, cumpărate din Germania. În 1937 asistă la Palermo (Italia) la construcția navelor „Mangalia”, „Sulina”, „Balcic” și „Cavarna”. În 1938 pleacă în Danemarca, la Copenhaga, unde asistă ca specialist la construcția navelor „Transilvania” și „Basarabia”. În 1941, ambarcat la bordul cargoului „Cavarna” aflat în misiune, moare la datorie împreună cu comandantul și 14 oameni din echipaj, când nava sare în aer pe o mină la sud de Bugaz (2 dec. 1941).

**GĂIER** Muncitor de port care manevrează gaiurile bigii.

**GÂLCĂ, Thoma** (1877–? n. Brăila) Inginer, director tehnic al Stabilimentelor Militare (1914). În 1915 conduce lucrările de construcție a portului Giurgiu și, totodată, serviciul de dragaj pentru întreținerea șenalului navigabil de la Turnu-Severin la Brăila. În primul RM a coordonat construcția podurilor peste Prut și Dunăre (pe șleपुरi) pentru transporturile militare. În 1929 devine președinte al Regiei Autonome a Porturilor și Căilor de Comunicații pe Apă, desfășurând o activitate prodigioasă pentru modernizarea porturilor fluviale și Portului Constanța. S-a preocupat de dezvoltarea parcului de nave al SMR, fiind achiziționate cargourile mixte „Ardeal”, „Alba Iulia”, „Peleş”, „Suceava” și navele mari de pasageri „Transilvania” și „Basarabia”, iar pentru NFR – pasagerele „Mihai Viteazul” și „Ștefan cel Mare”. A sprijinit cu generozitate Liga Navală Română, Casa pensionarilor și dispensarul pentru marinari de la Constanța ș.a.

**GÂR-GÂR** pesc. Unealtă de pescuit confecționată din plasă, fiind folosită pentru încercuirea și adunarea bancurilor de hamsii, stavrizi, scrumbii, chefalii, pălămidă etc.

**GÂRLĂ** *hd.* Curs de apă îngust, cu adâncimi mici, legând brațele unui fluviu sau un lac (ghiol) cu marea sau cu un alt fluviu; v. și *prival*.

**GÂRLIȚĂ** *ist.* Tip de ambarcațiune de transport folosită pe Dunărea de Jos, având o capacitate de încărcare de 80–100 de chintale.

**GÂT 1.** Locul curburii brațului ancorei (*a nu se confunda cu diamantul*). **2.** Porțiunea superioară a coloanei și arborelui gabier, care se termină cu capul tronsonului de arbore respectiv. **3.** Locul prin care intră curentul unui palanc în macara. **4.** Partea unei rodanțe opusă capului. **5.** Porțiune a unei rame, așezată pe furchet și acoperită cu manșon. **6.** Porțiune a parâmei, aflată sub matisela unui ochi. **7.** Porțiune aproximativ dreaptă a unui curent de spărtură. **8.** Șanș pe capătul de la bord al unui școndru de acostare, în care se introduce boțul de legare la babale. **9.** Porțiune a unui zbir de macara din parămă, pe care se face legătura. **10.** Capătul dinspre arbore, al unui pic, unde se prind carnele. **11.** Colțul superior, de la arbore, al unei vele aurice.

**GÂT DE LEBĂDĂ** Articulațiile de prindere a unui ghiu sau a unei bigi pe catarg.

**GĂTUIRE 1.** Operațiune prin care se formează gâtul unui zbir de parâmă. **2.** Operațiune prin care se face o legătură gătuită.

**GĂTUITURĂ** Locul în care se execută gătuirea.

**GDANSK** (Danzig). **1.** Important oraș-port din Polonia situat pe malul stg. al unui braț canalizat al Fl. Vistula (numit Vistula moartă), la 17 km de vărsarea în golful cu același nume. Cca 275 mii. loc. Lung. frontului de cheuri 40 km și adâncime de 11 m. Traficul anual de mărfuri cca. 30 mil. t. Sectorul de N al portului este specializat în exportul de minereu, cărbuni și produse petroliere; aici pot acosta nave de până la 150 mii t. Centru industrial și de construcții navale. Portul G. formează o conurbație cu portul Gdynia și se află sub aceeași administrație. *ist.* Fost Danzig, orașul atestat din sec. X a făcut parte din 1358 din Uniunea Hanseatică alături de alte orașe-porturi. Alipit Prusiei în 1772 la prima împărțire a Poloniei. După primul RM, prin pacea de la Versailles (1919), a devenit oraș liber, dar a fost ocupat de trupele germane în 1939. La 30 mart. 1945, după eliberarea de către trupele aliate, a revenit Poloniei. **2.** Golf (*pol.* Zatoka Gdanska) din M. Baltică. Pătrunde pe o distanță de 74 km în uscat pe teritoriul Poloniei și Rusiei. Lățimea la intrare 107 km; ad. 110 m; salinitatea este sub 8‰; marea mixtă cu ampl. de 0,2 m. Porturi: Gdansk și Gdynia (Polonia), Baltiisk (Rusia).

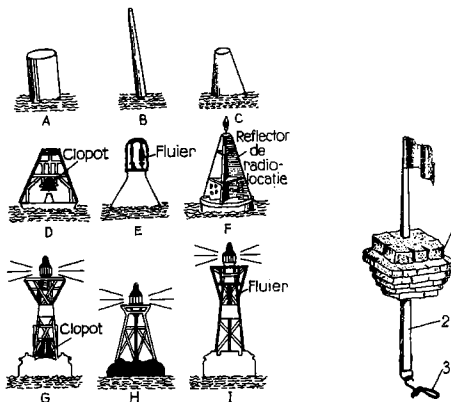
**GDYNIA** Oraș-port în N Poloniei pe țărmul de V al G. Gdansk. Construcția portului a început în anul 1821. 240 mii loc. Este amenajat într-un bazin artificial protejat de moluri și spargevaluri. În port se intră pe un șenal navigabil cu ad. de cca 12 m. Lung. frontului de cheuri 10 km cu ad. la cheu de 12 m. Volumul traficului anual de mărfuri: 15 mil. t. Se tranzitează cereale, mărfuri generale, minereuri, cărbuni. Șantier de construcții și reparații nave; este unit cu portul **Gdansk**. Bază de pescuit.

**GEAC** Pavilion folosit începând din sec XVII, care se ridică la bastonul de pavilion din prova navelor militare aflate la ancoră sau la cheu; *sin.* (*rar*) pavilion de bombres. Vechiul bric „Mircea” avea dreptul la G. special care simboliza meritele navei în pregătirea, de-a lungul anilor, a multor generații de marinari români.

**GEAM COLORAT 1.** Lentilă colorată, introdusă între oglinzile sextantului pentru a permite observarea când razele soarelui sunt puternice. **2.** Ecran colorat ce se montează la aparatele de ochire ale tunurilor când razele solare sunt puternice sau când adversarul folosește proiectoare etc.

**GEAMANDURĂ** Corp plutitor confecționat din metal sau din mase plastice, fiind ancorat și folosit pentru balizaj. După formă, G. pot fi cilindrice, conice, tronconice, sferice. **G. de aterizare** G. în formă de tum marcând punctul unui șenal, situat la distanță maximă în larg. **G. axială** G. care marchează mijlocul șenalului. **G. de babord/tribord** G. pe lângă care se trece, lăsând-o la babord/tribord. **G. de joncțiune** G. instalată în locul de convergență a două șenale. **G. de bifurcare** G. instalată în locul de ramificare a unui șenal. **G. de epavă** G., de regulă, de culoare verde, indicând locul unei epave. **G. de Est** G. care se lasă la Est (se află la Vest de pericol). **G. de Nord** G. care se lasă la Nord (se află la Sud de

pericol). **G. de Sud** G. care se lasă la Sud (se află la Nord de pericol); **G. de Vest** G. care se lasă la Vest (se află la Est de pericol). **G. de pericol izolat** G. instalată chiar în locul pericolului. **G. de carantină** G. care marchează ancorajul de carantină. **G. pentru zonă de aruncat materialul dragat** G. care marchează zonele unde șalandele de dragaj depun materialul dragat. **G. de cablu** G. care marchează capătul dinspre uscat al unui cablu submarin sau extremitatea unui cablu la care lucrează un cablier. **G. de deviație/compensare** G. la care se execută compensarea compasului magnetic. **G.**

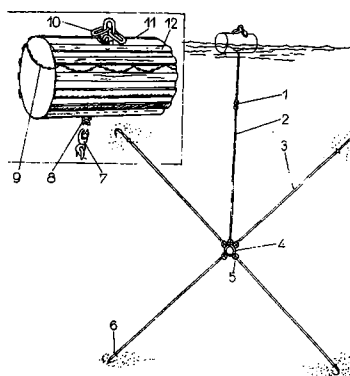


Geamanduri de balizaj:

A - cilindrică; B - școndru; C - tronconică; D - oarbă cu clopot; E - oarbă cu fluier; F - cu reflector de radiolocație; G - luminoasă cu clopot; H - luminoasă; I - luminoasă cu fluier.

Geamandură de pescuit:

1 - flotor; 2 - școndru; 3 - parâmă de ancorare.



Geamanduri de legare comună:

1, 7 - cheie cu țâjană; 2 - lanțul geamandurii; 3 - lanț de fund; 4 - inel central; 5 - cheie; 6 - ancoră; 8 - atârștor; 9 - jîn-te bine; 10 - inele de legare; 11 - geamandură orizontală; 12 - apărători de lemn (plastic).

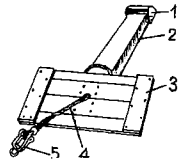
**de pescuit.** G. simplă, formată dintr-un flotor și un școndru vertical, fiind folosită de pescari. **G. de veghe** G. care marchează poziția exactă a unei nave-far (este piturată, de regulă, în roșu). **G. de zonă periculoasă** G. care marchează o zonă militară. Din punctul de vedere al dotării, G. pot fi: luminoase, cu fluier, cu clopot, oarbe (neluminoase), cu semn (având în vârf un con,

bicon, cilindru, un T). Pentru identificare, geamandurile sunt piturate în diferite culori, dispuse în dungi orizontale sau verticale, în pătrățele, în formă de șah; v. și lumină.

**GEAMANDURĂ DE ANCORĂ** v. căpățână. (2).

**GEAMANDURĂ DE CABLU SUBMARIN** Geamandură sferică sau cilindrică de culoare verde care marchează extremitatea dinspre coastă a unui cablu submarin, atrăgând atenția navigatorilor că ancorajul în zonă este interzis. Are ca semn de vârf o bulă sau un fanion, iar pentru noapte este dotată cu două lumini albe fixe, instalate pe aceeași orizontală.

**GEAMANDURĂ DE CEAȚĂ** Dispozitiv cu flotor, având la pupa un jgheab de ghidare a apei; când este remorcat, produce un jet vertical de apă.

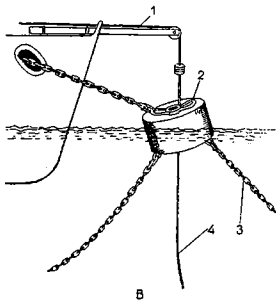


**Geamandură de ceață:** 1 - armătură metalică; 2 - corp; 3 - panou; 4 - atâmiător; 5 - cheie cu șălupă.

Pe timp de ceață se remorchează de navele în formație astfel încât fiecare dintre ele poate ține etrava la înălțimea G. d. C. a navei din prova. Se folosește, de asemenea, pentru a marca postul unei nave căreia trebuie să i se transfere combustibil în mare prin pupa.

**GEAMANDURĂ DE HIDROLOCAȚIE** Geamandură prevăzută cu ecran reflector de hidrolocație. Poate fi în același timp și de radiolocație.

**GEAMANDURĂ DE LEGARE** Geamandură cilindrică orizontală, verticală sau tronconică fixată pe fund cu mai multe ancore cu lanțuri din zale cu secțiune dreptunghiulară, având la partea superioară unul sau mai multe inele la care se poate prinde cu o cheie de legat lanțul navei. Ele se ancorează câte două, pentru a lega nava la prova și la pupa sau pot forma un trot (un șir de geamanduri utilizate de navele mai mici). G.d.L. pentru hidroavioane sunt eliptice sau cilindrice, fiind confecționate din cauciuc sau din metal cu apărători de cauciuc, plastic; v. fig. șalupă de pus geamanduri. Pentru punerea G.d.L. se folosesc nave sau



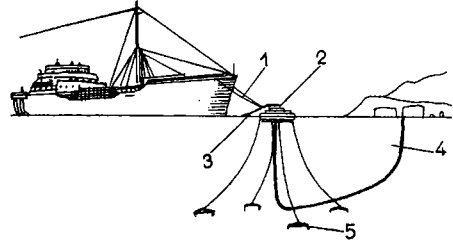
**Geamandură de legare cu cablu telefonic:** 1 - școndu; 2 - ochelari de legare; 3 - lanț de ancorare; 4 - cablu telefonic.

ambarcațiuni speciale; v. fig. ponton de pus geamanduri. Există și **G.d.L. cu cablu telefonic** la care se poate conecta nava. **G. de halaj** Geamandură ancorată în mijlocul unui bazin, la care navele acostate la cheu

dau o parâmbă pentru a se putea dezlipi de acesta pe vânt dinspre larg.

**GEAMANDURĂ DE POST** Geamandură specială instalată temporar în locul unei nave-far care lipsește de la post.

**GEAMANDURĂ DE TERMINAL PETROLIER** Geamandură legată cu malul printr-o conductă de petrol, care se racordează la o conductă de pe petrolier. Servește la încărcarea și descărcarea petrolierelor gigantice care nu pot intra în port.

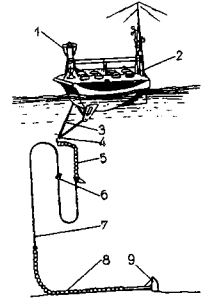


**Geamandură de terminal petrolier:** 1 - legătură; 2 - geamandură; 3 - furtun de încărcare; 4 - conductă; 5 - ancoră.

**GEAMANDURĂ EXPLOZIVĂ mil.** Geamandură echipată cu o încărcătură de exploziv care explodează la contactul cu o dragă, protejând astfel barajele de mine.

**GEAMANDURĂ FOARFECE mil.** Geamandură prevăzută cu un foarfece care taie draga pentru a proteja barajele de mine.

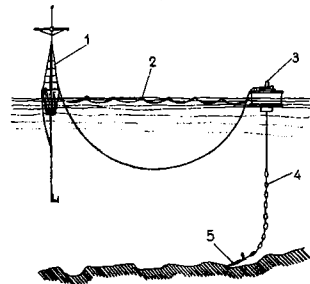
**GEAMANDURĂ METEOROLOGICĂ** Geamandură echipată cu aparatură meteorologică automată care transmite la ore fixe datele înregistrate.



**Geamandură meteorologică automată:** 1 - lanternă; 2 - capac de vizită; 3 - labă de găscă; 4 - cheie; 5 - lanț; 6 - ochi cu rodanță și cheie; 7 - parâmbă din plastic; 8 - lanț; 9 - ancoră-ciupercă.

**GEAMANDURĂ RADAR ACTIVĂ** Geamandură dotată cu aparatură specială care recepționează impulsurile radio ale unui radiolocator de bord și după ce le amplifică le înapoiază sursei.

**GEAMANDURĂ RADIOHIDRO-ACUSTICĂ mil.** Geamandură ancorată sau în derivă, de o construcție specială, având în interior o stație de ascultare submarină cuplată cu o stație de



**Geamandură radiohidroacustică:** 1 - geamandură radiohidroacustică; 2 - floatoare; 3 - geamandură; 4 - lanț; 5 - ancoră.



radioemisie. În momentul pătrunderii unui submarin în raza de acțiune a stației de ascultare stația de radio emite un semnal ce este recepționat de o navă, un avion etc., care dirijează apoi forțele antisubmarine de atac.

**GEAMĂN** *ist.* Întăritură longitudinală la catargele de lemn asamblate din bucăți; *v. fig.* navă de 74.

**GEANĂ G. unui far** Lumina unui far văzută dincolo de orizont datorită refracției. Uneori G. este vizibilă de la distanțe mult mai mari decât bătaia farului. **G. gheții** *sin.* Cer de gheață. **G. uscatului** Întunecare a cerului la orizont din cauza prafului din atmosferă, prevestind apropierea uscatului.

**GEE** Sistem de navigație hiperbolică cu bătaie mică, asemănător sistemului Loran.

**GELIBOLU** Oraș-port, *v.* Gallipoli.

**GEMENII** Constelație având steaua nautică Pollux.

**GEMMA** Steaua nautică  $\alpha$  Coronae Borealis (Coroana Boreală); în latină „Piatra scumpă”; *sin.* Alpheca.

**GENACHER** (*engl.* – gennacker) Velă intermediară între un foc genovez ușor și un spinacher.

**GENCON MC** Denumire codificată a formei de contract de navlosire (Charter Party) folosită în mod frecvent – inclusiv de țara noastră – pentru orice fel de marfă și pentru orice zonă de navigație.

**GENERAL mil.** Denumire generică pentru gradele de ofițeri în armata de uscat superioare gradului de colonel; *v.* grade militare.

**GENIU-MARINĂ mil.** Armă din compunerea marinei militare, specializată în executarea unor lucrări genistice pe litoral și în apa din apropierea litoralului. Unitățile și subunitățile de G.-M. execută: construcții genistice pe litoral (șosele, poduri etc.), baraje de mine pe litoral și în apă împotriva desantului maritim, amenajări ale punctelor de ambarcare a desantului maritim ș.a.

**GENOVA (I)** (*it.* Golfo di Genova) Golf la țărmul de NV al Italiei din M. Ligurică. Lățimea la intrare 96 km; ad. max. 1500 m. Înaintează în interiorul uscatului pe o distanță de 30 km. Țărmuri stâncoase și abrupte. Salinitatea 36,5‰; marea semidiurnă cu ampl. de 0,3 m. Pr. porturi: Genova, Savona.

**GENOVA (II)** (*lat.* Genua) Oraș și cel mai important port al Italiei la M. Mediterană, situat pe țărmul g. cu același nume. Acvatoriul portului se compune dintr-un avanport, 4 bazine și un terminal petrolier. Lung. frontului de cheuri 33,2 km, cu adâncimi până la 15 m. Traficul anual de mărfuri este de peste 42 mil. t. Importă: minereu, petrol, cărbuni, fier vechi, cereale ș.a.; exportă: nave, locomotive, mașini, tractoare, utilaje de precizie ș.a. În perimetrul portului se află 3 rafinării cu o capacitate de prelucrare de 11 mil. t. anual. Șantierul naval construiesc mineraliere, nave port-container, pasagere și pot repara toate tipurile de nave militare și civile, incl. PA. Portul este legat printr-o conductă de Europa Centrală (Germania) cu un debit de 16,4 mil. t/an. *ist.* Portul datează din sec. V î.Hr. (Antium). La sfârșitul sec. XI d.Hr. a devenit un centru de tranzit al comerțului dintre Europa și Orient. Genovezii au pătruns în N M. Negre unde au întemeiat colonii comerciale în Crimeea și la gurile

Dunării (Cafa, Soldaia, Chilia ș.a.). G. a dispus de o flotă puternică, obținând o serie de victorii în confruntările navale cu arabii, Veneția, Pisa, dar în urma înfrângerii de la Chioggia (1380) și mai ales a dezvoltării căilor maritime comerciale din Atlantic, G. a intrat în declin. În 1805 a fost alipită Franței, iar în 1815 a intrat în compunerea regatului Sardiniei. În 1943–1945 a fost ocupată de trupele hitleriste și a suferit importante distrugerii în urma acțiunilor militare.

**GENT** (Gand) Oraș în N Belgiei și centru ad-tiv al prov. Flandra. Al doilea port maritim al țării pe Fl. Escuat legat printr-un canal (32 km) cu M. Nordului. Nod de comunicații pe apă prin rețeaua de râuri și canale interioare. Cca 200 mii loc. Lung. frontului de cheuri 19,7 km cu adâncimi până la 13,5 m. Accesibil navelor cu un tonaj până la 150 mii tdw. Traficul anual de mărfuri este de cca 24 mil. t. Centru industrial și comercial al țării încă din sec. X. Import: minereu de fier, cărbuni, celuloză, prod. petroliere, cereale; export: laminate, mașini, ciment. Șantier naval cu 4 docuri uscate și 2 plutitoare care asigură reparația navelor cu tonaj mediu, incl. fregate. *ist.* Unul din cele mai vechi orașe belgiene, fondat în sec. V și care și-a păstrat aspectul feudal.

**GENUNCHI 1.** Element al unei coaste din lemn, curbat în dreptul gurnei. **2.** Curbură unei coaste metalice în dreptul gurnei. **3.** Umflătură a opacinei. **4.** Porțiune a unei rame, între mâner și manșon, care iese în afara bordajului.

**GENUNCHI ASCUȚIT** Genunchi (2) în unghi, cu frântură.

**GEOFIZICĂ** Știința care studiază particularitățile Pământului în ansamblu și procesele care au loc în învelișurile sale: solid (litosfera), lichid (hidrosfera) și gazos (atmosfera) aflate într-o interacțiune permanentă. Corespunzător celor trei sfere ale Pământului, G. se subdivide în fizica Pământului (gravimetria, seismologia, geotermia ș.a.), hidrofizica (fizica mării și a apelor de la sol), fizica atmosferei (meteorologia, aerologia ș.a.). Legile și metodele G. se folosesc în marină la conceperea și folosirea diferitelor tipuri de armament, a mijloacelor tehnice de navigație, la asigurarea hidrografică, meteorologică și de navigație a activității flotei.

**GEOID** *geogr.* Corp geometric delimitat de suprafața mărilor și a oceanelor, prelungit și sub continente, care reprezintă forma convențională, teoretică a Pământului, apropiată de aceea a unui elipsoid de revoluție; servește drept suprafață de referință pentru lucrările de nivelment.

**GEON** Instrument nautic compus dintr-un girocompas de precizie pe care se montează ecuatorial un teodolit cu un grad de libertate în plus în comparație cu teodolitele obișnuite; în acest fel se poate varia înclinarea axei polilor pentru latitudine. Pe un cerc vertical se fixează declinația astrului observat; apoi, astrul este adus în centrul reticulului. Latitudinea se citește pe scara latitudinilor, unghiul orar local, pe

scara orizontală, iar azimutul, la compas. Cu ajutorul G. pot fi observate ziua stelele de mărimea 1-4.

„**GEORGE POMUTZ**“ Navă militară de transport americană de tip „Liberty” care în al doilea RM a primit numele românului George Pomuț (americani i-au scris numele cu **tz**) (v) care a participat la războiul civil din SUA (1861-1865) alături de forțele nordiste. Nava construită de către „Delta Shipbuilding Company” avea următoarele caracteristici: depl. 14 245 t; capac. de încărcare 10 865 tdw; dim. 135 x 17 x 8,5 m; vit. max. 11 Nd.; 11 tunuri cvadruple de 40 mm; echipaj 81 oameni. A acționat în flota de război până în sept. 1944, când a fost scoasă din serviciul activ. Ulterior a făcut parte din flota comercială până în iul. 1970, fiind apoi dezmembrată într-un ș.N. din Barcelona; v. Pomuț George.

**GEORGESCU, Ioan** (1891-1974 n. București) Viceamiral (1944). Absolvent al Școlii navale de la Fiume-Italia (1910). În același an este repartizat la Divizia de Dunăre, în cadrul grupului de nave port-mine. Cu gradul de Lt. participă la războiul balcanic (1913). În primul RM, aflat la comanda vedetei fluviale „Maior Gh. Șonțu”, s-a distins în acțiunile de luptă de la Turtucaia și Rașova. După război comandă grupul de canoniere tip „Oltul” (1919), apoi este numit în diferite funcții în cadrul Diviziei de mare și Comandamentului Marinei. Între anii 1932-1933 urmează cursurile Școlii Navale de Război de la Paris. Revenit în țară, este numit comandant al Escadrei de monitoare, apoi șef de stat-major al Marinei. Din dec. 1941, avansat contraamiral, devine comandant al Marinei Militare. La 23 aug. 1944, a fost numit ministru subsecretar de stat pentru marină, până în 1945 când este trecut în rezervă.

**GEORGETOWN** Capitala Guyanei și important port al țării la Oc. Atlantic situat la gura Fl. Demerava. Cca 200 mii loc. Centru industrial și comercial. Ind. de prelucrare a bauxitei, a lemnului, textilă. *ist.* Centru aditiv al fostei colonii britanice Guyana (1815). Capitala statului independent Guyana (1966).

**GEORGIA DE SUD** *geogr.* Insulă în S Oc. Atlantic situată la N de paralela 55° lat. S. Supr. 4144 km<sup>2</sup>; cca 2000 loc. Dependentă de Ins. Falkland (Marea Britanie). Țărmuri crestate cu fiorduri. Relief muntos cu înălțimi de până la 2804 m (vf. Paget). Climă subantarctică oceanică. În trecut, importantă bază pentru vânătoare de balene. Principala așezare - Grytviken.

**GEOSINCLINAL** Regiune mobilă a scoarței terestre care, în decursul erelor geologice, suferă o scufundare intensă, însoțită de acumularea unor depozite sedimentare de proveniență în general marină de mare grosime (cca 10-15 km) și de o intensă activitate vulcanică și care, datorită mișcărilor tectonice orogene, se transformă ulterior într-un lanț muntos.

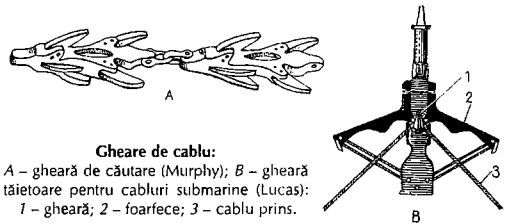
**GERBAULT, Alain** (1893-1941) Navigator francez născut la Laval. Singur pe micul cuter „Firecrest” (dim. 9-11 x 2,60 x 1,80 m) a traversat Atlanticul în 1923 și a făcut ocolul lumii în 1924-1929.

**GÉRICAULT, Théodore** (1791-1824) Pictor francez, creator de tablouri dominate de un puternic dramatism,

reprezentând evenimente contemporane lui, între care celebrul tablou „Pluta Médusei” (aflat în muzeul Luvru de la Paris) despre naufragiul dramatic al fregatei „Méduse” în Oc. Atlantic (2 iul. 1816).

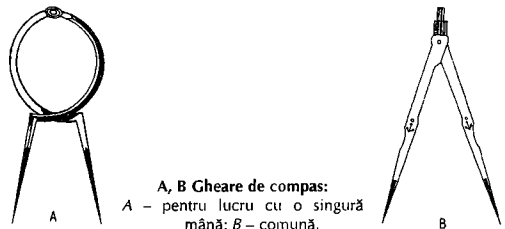
**GERLACHE, Adrien de** ~ Navigator belgian. v. „Belgica”.

**GHEARĂ G. de ancoră** v. ancoră. **G. de abordaj** *ist.* G. de pisică care servea la prinderea navei inamice pentru



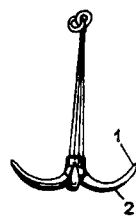
**Gheare de cablu:**  
A - gheară de căutare (Murphy); B - gheară tăietoare pentru cabluri submarine (Lucas);  
1 - gheară; 2 - foarfece; 3 - cablu prins.

a o captura la abordaj. **G. de cablu** G. de diferite tipuri, destinate pescuirii cablurilor submarine în scopul efectuării de reparații sau tăierii cablurilor inamice în timp de război; cele mai cunoscute G.d.C. sunt: G.

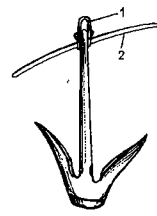


**A, B Gheare de compas:**  
A - pentru lucru cu o singură mână; B - comună.

centripedă, G. Murphy, G. tăietoare Lucas. **G. de compas** Compas cu vârfuri ascuțite, servind la măsurarea distanțelor pe harta marină Mercator. **G. de drac** G. cu două degete, folosită la boțurile pentru lanțurile de ancoră; v. *fig.* boț de lanț. **G. de pisică** Instrument de forma unei ancore cu patru brațe, dar fără palme, pentru a nu mușca fundul, servind la căutarea obiectelor pierdute. **G. de traversieră** G. simplă la navele cu grue de ancoră și dublă la cele cu grue de traversieră, cu care se traversează ancora. **G.-șoim** G. de 100-1 000 kg, de forma unei ancore, dar fără palme, cu traversă curbă,



**Gheară de pisică**  
1 - gheară; 2 - braț



**Gheară-șoim:**  
1 - inel; 2 - traversă

folosită, ca și G. de pisică, pentru căutarea obiectelor foarte grele, de regulă, la lucrările de salvare a navelor. În acest caz dragarea locului se execută cu ajutorul G.-ș. legate de lanțul unei ancore de post.

**GHEAȚĂ** *hd.* Apă în stare solidă la temperaturi sub 0° C. Pe mări și oceane se disting trei forme de G.: marină,

provenită în urma înghețării apei de mare, G. polară, provenită din ghețarii regiunilor polare și G. de apă dulce, adusă în mare de râuri și fluvii. **G. costieră** Fâșie de gheață, care se formează de-a lungul coastei, împiedicând accesul către litoral. **G. marină în derivă** *sin.* aisberg.

**GHEAȚĂ DE FUND** Gheață formată în zonele de mare puțin adânci și cu salinitate mică.

**GHECET** (*turcism*) Trecere v. Smârdanul Nou.

**GHEIZER** Izvor intermitent care aruncă, la intervale în general egale, apă fierbinte (temp. +94,5° – +99,25° C) și vapori datorită încălzirii (la temp. cca +127° – +200° C) și vaporizării apelor subterane din golurile situate în unele regiuni vulcanice de pe glob. Denumirea provine de la Marele Gheizer din Islanda.

**GHEMIGIU, GHIMIGIU** (*tc.*) Marinar.

**GHENĂDESCU, Paul** (1901–?) Lt.Cdr. Absolvent al Școlii Militare de Ofițeri de Marină, promoția 1925, și al Școlii de Aplicație a Marinei. A îndeplinit diferite funcții la bordul navelor de luptă și pe uscat. Cpt. (1937). Comandant al canonierei „Sthi” (1941–1943) cu care a executat numeroase misiuni de luptă. Pentru fapte de arme a fost decorat cu Ordinul „Mihai Viteazul” Cl. III.

**GHEORGHE, Ioan** (1922–2001 n. Galați) Comandor. Absolvent al Școlii Navale promoția 1942 și al Școlii de Aplicație (1946). A îndeplinit funcțiile de comandant al navei-școală „Libertatea” (ex. „Lucașul”) (1951) și al navei-școală „Mircea” (1953–1955). În perioada 1955–1978 activează în cadrul Secției studii hidrografice, cartografie și documente nautice în cadrul Direcției Hidrografice Maritime. În această perioadă elaborează numeroase lucrări de specialitate.

**GHEORGHE, Șerban** (1922–2000 n. Galați) Marinar și scriitor. Pe navele marinei comerciale a străbătut oceanele și mările lumii. Ca scriitor a debutat în 1950 în presa constănțeană și a colaborat la reviste de prestigiu precum: „Tomis”, „Convorbiri literare”, „Lumea”, „Marea Noastră” ș.a. A publicat numeroase volume cu tematică de marină, între care: **Călător pe patru continente** (1978), **Incendiu la bord, De la Ipotestii la Palermo**. Un loc aparte în scrierile sale conferă motonavei „Transilvania”. Volume de versuri: **Steaua Mării** (1986), **Vox Maris** ș.a. Membru al Uniunii Scriitorilor. A condus cenaclul literar „Jean Bart”. Membru activ al LNR și al colegiului de redacție al rev. „Marea Noastră”. I s-a acordat titlul de membru de onoare al Ligii Navale Române.

**GHEORGHIEV, Gheorghe** Navigator solitar bulgar. În anul 1978 a întreprins o călătorie în jurul lumii la bordul yachtului „Cor Caroly”, cu care a străbătut peste 23 000 Mm.

**GHEORGHIU, Alexandru** (1890–1968 n. București) Viceamiral. Între 1905–1909, elev la Școala Navală de la Fiume (Austro-Ungaria) pe care a absolvit-o cu gradul de Slt. Absolvent al Școlii Superioare de Război și al Școlii de Aplicații. Ambarcat pe nave ale Diviziei de Mare, a participat la războiul balcanic în campania din 1913. În primul RM, cu gradul de Cpt. și LtCdr. ia parte la acțiunile de luptă din 1916–1917. În perioada interbelică s-a dedicat problemelor de marină și aviație. Director al Aviației civile. Ministru al Înzestrării Armatei. Subsecretar

de Stat în Ministerul Aerului și Marinei (1937). În al doilea RM comandă Divizia de Dunăre (1941–1942). Între anii 1948–1951 a fost condamnat și încarcerat ca deținut politic. Eliberat, a lucrat ca topometru la Direcția Generală a CDMN până în 1952.

**GHERDAP** *fl.* Stâncă în zona Porților de Fier.

„**GHERDAP**” Remorcher fluvial cu zături (depl. 164 t), construit în Austria în anul 1893; ulterior, a fost echipat cu instalații și aparatură pentru executarea dragajului pe Dunăre. În luptele purtate împotriva Germaniei hitleriste, remorcherul, făcând parte din Flotila de Dunăre, a îndeplinit diferite misiuni. În septembrie 1944, în timp ce executa dragajul în zona Turnu-Severin–Baziaș, s-a scufundat ca urmare a exploziei unei mine magnetice. Comandantul navei, căpitanul Iovanei Nicolae, a căzut la datorie împreună cu majoritatea membrilor echipajului.

**GHERGHEL, Arpad** (1900–?) Comandor. Absolvent al Școlii de Artilerie, Geniu și Marină promoția 1920. A îndeplinit diverse funcții ca ofițer pe navele Div. de mare și de Dunăre. După absolvirea Școlii Superioare de Război (1937) cu gradul de LtCdr, a îndeplinit diferite funcții în statul-major al marinei. Comandant pe monitorul „Lascăr Catargiu” (1939–1940). În al doilea RM, în perioada 1942–1943, aflat la comanda Ds. „Regele Ferdinand”, a participat la numeroase misiuni de luptă. Pentru fapte de arme a fost decorat cu Ordinul Mihai Viteazul. Adjutant regal (1946), părăsește țara, însoțind familia regală și decedează în străinătate.

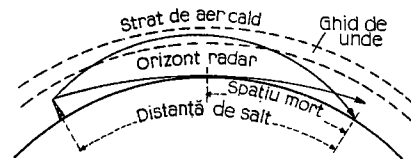
**GHEȚAR PLUTITOR** *sin.* aisberg.

**GHIBRĂ** v. etravă.

**GHICULESCU, Ion** (1891–1916 n. Galați) Sublocotenent. Absolvent al Școlii de Artilerie, Geniu și Marină (1916). Ofițer secund al vedetei de siguranță nr 6 „Maior Grigore Ioan”. Căzut eroic în primul RM, alături de comandantul vedetei Cpt. Dumitrescu C-tin și o parte din echipaj în bătălia de la Turtucaia în timp ce conducea focul mitralierei asupra infanteriei inamice care înaintase până la malul Dunării în direcția ostrovului Cusui (6 sept. 1916), asigurând retragerea trupelor române și salvând viața multor sute de oameni. După terminarea războiului, două canoniere au primit numele „Cpt. Dumitrescu Constantin” și „Slt. Ghiculescu Ion.”

**GHID** *sin.* navă directoare.

**GHID DE UNDE** Strat de aer care favorizează propagarea undelor electromagnetice și dă naștere la suprarefracție. G.d.U. se formează în general la sol,



Ghid de unde

dar se poate forma și la o anumită înălțime datorită subsidenței. În acest caz radiolocateoarele pot detecta

un avion la distanțe mari, dar nu detectează o navă de suprafață la aceleași distanțe. Lățimea maximă (pe verticală) a unui G.d.U. la care se produce suprarrefracția depinde de lungimea de undă a radiolocatorului. Pentru undele centimetrice este suficientă o lățime de 20 m; v. fig. gol radar.

**GHIDON** Pavilion dreptunghiular, cu latura de sub vânt în coadă de rândunică; v. fig. pavilion.

**GHIMIE** Navă puntată, de dimensiuni reduse, cu gură de magazie la centru, folosită pe Dunăre (sec. XVIII-XIX) pentru efectuarea diferitelor transporturi.

**GHIMIGIU** v. Ghemigiu.

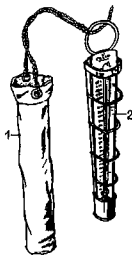
**GHIOI** *hd.* (*tc.* – ghiol, baltă) **1.** Lac sau baltă întinsă, în comunicație permanentă sau temporară cu apele unui fluviu sau cu marea printr-un canal natural, denumit la fluviu gârlă sau prival, iar la mare, gură. **2.** Luminis de apă în mijlocul stufului din Delta. **3.** Baltă din Delta Dunării cu fundul sub etiajul fluviului. **4.** Denumire generică pentru lacurile cu fund mâlos și puțin adânci. **5.** Cuvânt ce intră în compunerea denumirii unor lacuri din Dobrogea: Techirghiol, Siutghiol.

**GHIONDER** **1.** *fl.* Prăjină pentru propulsarea plutitoarelor mici, a ceamurilor, a pletinelor etc., prin sprijinirea sa pe fundul apei și împingere. Se folosește în bălți și în Delta Dunării unde, din cauza stufului, nu pot fi utilizate ramele; *sin.* ghiondel. **2.** (la veliere) *sin.* spetează.

**GHIODEL** Căldare din lemn sau pânză de vele, folosită la bordul navelor; *sin.*, MC buiol.



Ghiondel

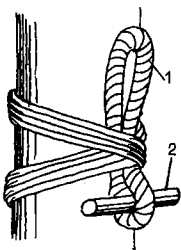


Ghiondel pentru termometru de apă de mare:

- 1 – ghiondel din pânză de vele;  
2 – termometru de apă de mare.

### GHIODEL PENTRU TERMOMETRUL DE APĂ DE MARE

Căldare din pânză de vele sau, în ultimul timp, din mase plastice, cu ajutorul căreia se scufundă termometrul de apă în mare.



Ghirlandă franceză:  
1 – zbir; 2 – cavilă.

**GHIRLANDĂ** **1.** Piesă din osatura unei bărci, care leagă crevacele de etravă; v. fig. barcă. **2.** Legături făcute din loc în loc pe parâme pentru a evita deformarea. **3.** Zbir de comandă folosit la ridicarea unui școndru. **G. franceză** Zbir de comandă înfășurat cu merlin și

legat pe un școndru ce urmează a fi ridicat, având la un capăt o cavilă, iar la celălalt prinzându-se cârligul palancului de ridicare. **4. ist.** Zbir din parămă, așezat sub o ghiulea pentru a împiedica rostogolirea sa pe punte.

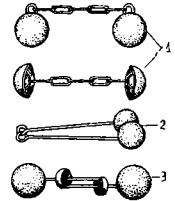
**GHIS** *inv.* v. ghiu.

**GHIU** Școndru fixat articulat cu un gât de lebădă pe un catarg, pe care se învergează marginea de întinsură a unei vele aurice; *sin.*, *inv.* ghis; v. fig. greement și randă. ♦ „G. la mijloc!” Comandă pentru a vira școta G. unei bărci cu vele la volta în vânt.

**GHIOLEA** **1. ist.** Proiectil sferic, confecționat inițial din piatră, iar mai târziu turnat din metal, care a fost folosit până la apariția obuzului.

**G. înlănțuită** G. legată printr-un lanț și destinată rupeii greementului navelor inamicului. În același scop au fost folosite **G. ramate** și **G. telescopice** (v. fig.)

**G. înroșită** Proiectil sferic înroșit într-un cuptor cu care se incendiau navele inamice. **2.** Piesă din lemn, de formă sferică, cu două șanțuri ce formează un unghi de 90°, cu ajutorul căreia se îmbină două parâme, având un ochi matisat în fiecare șanț.



Ghiulele destinate rupeii greementului:  
1 – înlănțuite; 2 – ramate;  
3 – telescopice (culisante, semiarticulate).

**GIBRALTAR (I)** Oraș-port și BMM britanică situate pe o mică peninsulă în extremitatea de S a Pen. Iberice la strâmtoarea cu același nume. Supr. 5,5 km<sup>2</sup>; pop. 25 mii loc. Peninsula este dominată de o stâncă masivă de calcar de 429 m alt., abruptă către E și în pantă ușoară spre V. La N este legat de Spania printr-un istm îngust pe care este stabilită o zonă neutră ce separă G. de portul spaniol La Linea. Pe stâncă se află instalate mijloacele de apărare ale bazei: baterii de rachete, art. de coastă și AA, stații de RL ș.a., iar în stâncă s-a construit o rețea de tuneluri de 60 km lungime, unde sunt adăpostite punctele de comandă, depozitele de muniții, rezerva de apă ș.a. Portul comercial, BMM și șantierul naval cu o radă amenajată pentru staționarea navelor și protejată de moliuri de află în partea de V a pen. Lung. frontului de cheuri 7 km, cu adâncimi până la 18,5 m; în radă 22–54 m. Șantierele navale pot asigura reparația navelor comerciale de mare tonaj și a celor militare, incl. PA. G. este unul din punctele strategice importante, permițând controlul comunicațiilor maritime dintre țările Europei de V și Americii și statele din bazinul M. Mediterane și Oceanului Indian. *ist.* Pentru prima dată G. a fost transformat în fortăreață de către arabi în sec. VIII. În 1462 a fost cucerit de către spanioli. În 1704, în timpul războiului pentru succesiune la tronul Spaniei, G. a fost luat în stăpânire de britanici. Încercarea Spaniei în timpul Războiului de Independență a Americii de Nord de a recupera G. nu a reușit. De la data ocupării, G. a ființat ca una din bazele importante ale flotei britanice.

**GIBRALTAR (II)** Strâmtoare între extremitatea de S a Pen. Iberice (Europa) și partea de NV a Africii care

leagă Oc. Atlantic de M. Mediterană. Lung. 65 km; lat. 14–44 km; ad. până la 1181 m. Curentul de suprafață se deplasează în str. spre E, cel de adâncime spre V. Temp. apei la supr.: +17° C; salinitatea 36‰. Str. G. are o importanță deosebită economică și strategică. Anual trec prin str. cca 80 mii de nave civile și militare. Pe țărmurile str. domină la N masiva stâncă G. și la S muntele Jebel-al-Taric, denumite în antichitate Coloanele lui Hercule.

**GIENAH** Steaua nautică γ Corvi (Corbul), mărimea 2,8; în arabă „Aripa dreaptă a corbului”.

**GIG** *spt.* Ambarcațiune sportivă asemănătoare schifului, nepuntată, folosită pentru pregătirea vîslașilor canotajului academic. Bordajul exterior este construit în sistem latin sau suprapus. Portanții se confecționează din țevă de crom-molibden sau crom-nichel iar furcheții se toarnă din bronz. Gigul poate fi de 1+1 până la 8+1, lungimea variind de la 5 la 14 m.



Gig

**GILBERT** Arh. în partea central-vestică a Oc. Pacific (Micronezia). Face parte din colonia britanică Gilbert și Elllice. Formată din 16 ins. coraligene (atoli) cu o supr. totală de 984 km<sup>2</sup>. Cca 40 mii loc. Climă tropicală umedă; temp. +24–31° C. Culturi de nuci de cocos, palmieri, copra. Pescuit. Centru ad-tiv Tarawa. *ist.* A fost descoperit de către ofițeri din marina britanică în perioada 1764–1824. Denumire dată în amintirea cpt. John Gilbert care a explorat insulele în 1788.

**GIJON** (*sp.* Hihon) Oraș și important port al Spaniei (prov. Asturia) la G. Biscaya. Ad. pasei de intrare 21 m. Portul cuprinde sectorul șantierelor navale, portul vechi și portul comercial. Lung. frontului de cheuri 6 km cu adâncimi de la 6,5 la 14 m. Capacit. de trafic cca 18 mil. t (anual sunt operate cca 2700 nave), din care 38% revine traficului de cabotaj. Construcțiile și reparațiile navelor sunt asigurate de 6 docuri uscate pentru nave cu o capac. de 26 mii t. și 14 cale de construcție. Centru al ind. metalurgice, alimentare ș.a.

**GIN** Șablon pentru lucrul pe hărțile de stat-major.

**GIRAȚIE** 1. Mișcare de rotire a navei la o distanță constantă de un punct în prova (de ex. o navă ancorată, pe vânt). 2. Întoarcere de 360° a unei nave în cazul determinării deviațiilor compasului. ♦ „În G.” În curs de întoarcere.

**GIROCOMPAS** v. compas giroscopic.

**GIROORIZONT** Aparat care se fixează la sextant și care permite luarea înălțimilor la aștri, când orizontul nu este vizibil. Folosirea acestui aparat se bazează pe proprietatea lui de a crea, prin intermediul unui ecran și al unui colimator, o linie artificială a orizontului, față de care se măsoară înălțimea.

**GIROPILOT** v. pilot automat.

**GIROSCOP** Disc cu masă mare, având trei grade de libertate. G. are proprietatea de a-și menține

neschimbată în spațiu direcția axului de rotație, indiferent de mișcarea care se imprimă cadrului exterior de susținere. Proprietățile G. sunt folosite în construcția girocompasurilor, girostabilizatoarelor etc. În cazul girocompasurilor, rotația G. în jurul uneia dintre axe se limitează prin aplicarea momentului suplimentar al unei forțe exterioare. Se spune că în aceste condiții G. are două grade de libertate.

**GIROSTABILIZATOR** Dispozitiv pentru amortizarea ruliului navei; se compune dintr-un giroscop cu două grade de libertate, la care axul rotorului cu masă mare, dispus vertical, este acționat electric sau mecanic. Prin intermediul acestui dispozitiv ruliul poate fi redus de la 25–30° până la 2–3°. G. mai perfecționate sunt prevăzute cu un sistem automat de reglare. Din cauza complexității și a costului ridicat al acestui dispozitiv, folosirea sa este limitată.

**GISMENT** *mil.* Unghiul format de planul diametral al navei cu direcția în care sunt orientate la un moment dat tunurile sau tuburile lanstorpilor ale acesteia; poate fi contat de la 0° la 360° în sensul acelor de ceasornic sau de la 0° la 180° în ambele borduri.

**GIURESCU, Constantin C.** (1901–1977 n. Focșani) Prof. univ. la București. Istoric care în scrierile sale s-a ocupat și de trecutul marinei române: **Istoria pescuitului și a pisciculturii în România** (1964), **„Despre construcțiile navale în Țările Române până la finele secolului al XVIII-lea” în Contribuții la istoria științei și tehnicii românești în secolele XV – începutul secolului XIX** (1973).

**GIURGIU** Port fluvial situat la Dunăre (km 493). Dispune de un cheu operațional de 250 m cu două macarale de 5 și 6 tf, un cheu de buncheraj de 400 m și unul de așteptare de 400 m. Platformele de mărfuri au o supr. de 5000 m<sup>2</sup>, iar depozitele – de 3000 m<sup>2</sup>. La acestea se adaugă un cheu fluvial de 170 m și un siloz de 10 000 t, o dană pentru sfeclă de zahăr de 170 m, dotată cu două macarale de 2,5 tf. Terminalul de balast are un cheu de 160 m dotat cu 3 macarale de 16 tf. Platforma pentru sfeclă și balast are o supr. de 29 000 m<sup>2</sup>. În port pot opera nave până la 1500 t. Capacitatea de trafic a portului comercial este de 1 340 000 t/an. Pe canalul Plantelor se află un cheu operațional de 670 m, din care 170 m de cheu vertical pentru operarea mărfurilor generale, dotat cu 2 macarale de 5 tf. Terminalul de petrol se află între intrarea în bazin și intrarea în canalul Plantelor. Cheul are o lungime de 353 m. Pot opera nave de până la 2000 t. Capacitatea de trafic a terminalului: 450 000 t/an pentru produse solide și 100 000 t/an pentru produse lichide. Șantierul naval aflat în bazinul Plantelor poate construi și repara nave de până la 5000 t. *ist.* Se presupune că denumirea G. derivă de la castelul Sf. Gheorghe aflat pe ostrovul cu același nume și unde au fost găsite urmele unui castru roman. Istoria localității este cunoscută din sec. XV-lea când, la 1414, Mohamed I ocupă o parte din Muntenia, iar

apoi localitatea a fost stăpânită alternativ de turci și români (Mircea cel Bătrân, Dan III Dracul, Vlad Țepeș și Mihai Viteazul). În 1829, după pacea de la Adrianopol, localitatea și raiaua au fost preluate de Țara Românească după 285 de ani de stăpânire otomană. La 25 nov. 1869 a fost inaugurată prima linie de CF din România: București – Filaret – Giurgiu. În 1877, orașul a suferit distrugerii în urma bombardamentelor turcești de la Rusciuk (Ruse). În primul RM, portul și orașul au fost bombardate de artileria flotei austro-ungare (1916), apoi ocupat de trupele germano-bulgare până în 1918 când a fost eliberat de trupele franceze aliate.

**GIVRY, corecție** ~ Corecție egală cu unghiul dintre ortodromă și loxodromă, servind la trecerea, pe harta marină, de la prima la cea de-a doua. Se aplică totdeauna spre ecuator; *sin.* semiconvergența meridianelor.

**„GJÖA”** Navă tip sloop cu vele și motor, cu un catarg și corpul de lemn (47 t) cu care Roald Amundsen a efectuat în anii 1903–1906 prima călătorie în jurul Americii de Nord, descoperind primul Pasajul (trecerea) de Nord-Vest din Oc. Atlantic în Oc. Pacific. Pornind din Groenlanda, a trecut prin Strâmtoarea Lancaster spre S prin Strâmtoarea James Ross și Roy. A iernat doi ani în ins. King William, după care a continuat trecerea de-a lungul țărmului continentului până a întâlnit balenierele venind din Oc. Pacific. După ce a iernat a treia oară, a trecut în vara anului 1906 prin Strâmtoarea Bering din Oc. Înghețat în Oc. Pacific, încheind călătoria sa la San Francisco (California).

**GLASGOW** Oraș și port cu cele mai mari șantiere navale din Marea Britanie situat pe țărmul de V al Scoției pe ambele maluri ale Fl. Clyde la 35 km de la vărsarea acestuia. Pop. 1,8 mil. loc. Lung. frontului de cheuri 20,4 km cu adâncimi până la 12 m. Traficul anual de mărfuri este de cca 9,5 mil. t. De pe șantierele navale se lansează anual peste 1/3 din producția de nave a țării, în special tancri petroliere, mineraliere, nave de pasageri etc. Un loc important îl ocupă ind. constructoare de locomotive, căldări, strunguri ș.a. Portul este legat printr-un canal de G. Firth of Forth din M. Nordului.

**GLAZARE** pesc. Depunerea unui strat subțire de gheață (glazură) pe brichetele de pește, în scopul conservării (nu permite deshidratarea). Se execută pe traulerele-uzină, trecând brichetele de pește printr-un tunel cu ploaie de apă dulce sau printr-un bazin special.

**„GLOIRE”** („La Gloire”) (Franța). *ist.* Primul vapor cuirasat (fregată cuirasată) cu elice din lume, proiectat de către Henry Dupuy de Lôme pe baza experienței bateriilor plutitoare din timpul Războiului Crimeii. Nava a fost comandată în martie 1858 și lansată în 1859, fiind prima dintr-o serie de trei. Avea corpul de lemn, protejat cu plăci de fier. Inițial a avut greement de barchentină, ulterior adoptându-se cel de navă cu velatura completă. Caracteristici: depl. 5 617 t; dim.

77,0125 × 71,675 × 16,775 m; vit. 12 Nd; cuirasă 110–120 mm; grosimea bordajului de lemn sub cuirasă 66 mm. Tunuri (pe o singură punte): XXX (calibrul ? mm). Erau tunuri cu țeavă lișă, inițial cu încărcare pe la gura țevii, fiind modificate apoi pentru încărcare pe la culată. Greutatea proiectului 36 livre.

**„GLOWWORM”** Distrugător englez care în 1940 a pîntinat crucișătorul greu german Admiral Hipper (probabil ultima navă de război care a folosit acest procedeu).

**„GLUCKAUF”** Prima navă proiectată și construită exclusiv pentru transportul petrolului (1886), cu un deplasament de 2 307 t.

**GMT** (Greenwich Mean Time – Timp mediu la Greenwich) Ora meridianului Greenwich. Începând cu meridianul Greenwich (meridianul zero stabilit în 1884 printr-o convenție internațională), globul terestru este divizat în 24 fuse orare, fiecare a câte 15° de meridian, numerotate de la V la E. Datorită rotației Pământului, fiecare meridian de pe fața globului are o altă oră locală și s-a convenit ca fiecare stat să adopte o oră locală în funcție de poziția pe care o ocupă în cadrul fuselor orare. S-a stabilit ca meridianul de 180° (opus meridianului Greenwich), care trece în lungul Oc. Pacific, să reprezinte linia de schimbare a datei pe glob. Dacă meridianul 180° este traversat de la E la V va trebui să se adauge o zi, iar dacă este traversat în sens invers (de la V la E) va trebui să se scadă o zi. (v. tabelul).

**GOANĂ** mil. Urmărire a unei nave. **Problemă de G.** Problema de cinematică navală constând în determinarea drumului și vitezei navei care manevrează pentru a ajunge la coliziune cu o altă navă, ale cărei drum și viteză sunt cunoscute. ♦ „A da G.” mil. A lua drumul de coliziune cu o navă sau cu un punct legat de o navă, de ex., cu un post în formație. **Drum de G.** *sin.* drum de coliziune. **G. generală** mil. Urmărirea inamicului în condițiile când fiecare navă are libertate de manevră pentru a-și folosi la maximum calitățile manevriere și viteza.

**GOAST, Paul** (1652–1700) Profesor francez de matematică. Pastor ieziut. Teoretician de marină. A elaborat un studiu clasic intitulat „Arta flotelor militare sau studiu despre evoluțiile pe mare”, în care a expus principiile de bază ale tacticii liniare a flotelor cu vele. A fost prima carte de tactică navală publicată în Franța (1697). A fost tradusă în mai multe țări cu tradiție marinărească.

**GODEU** Cupă de dragă.

**GODIÁ** A propulsa și în același timp a governa o barcă cu o singură ramă fixată într-o scobitură (damă) la pupa, executând cu pana ramei o mișcare în formă de opt.

**GODIE** Ramă cu care se godiază.

**GODILĂ** *sin.* godie.

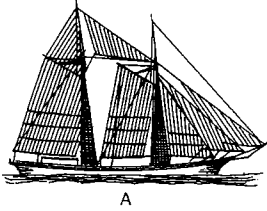
**GOELETĂ** Navă cu doi-trei arbori, având numai vele aurice. În trecut s-au folosit și G. cu patru-șapte arbori.

**G. cu gabieri** G. având la trinchet un gabier și un contragabier. **G. cu rafie** G. având deasupra trincei o

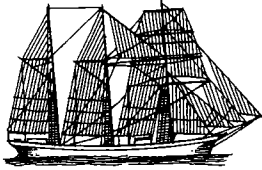


Godiere

velă triunghiulară, denumită rafie. **G. cu velastraiuri**  
Tip modern de G. având velastraiuri mari cu cluburi  
la marginea de întinsură.



A



B

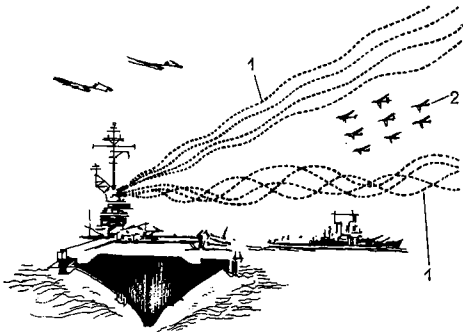


C

**Goeletă:**

A – goeletă cu doi arbori; B – goeletă cu gabieri cu trei arbori;  
C – goeletă cu velastraiuri.

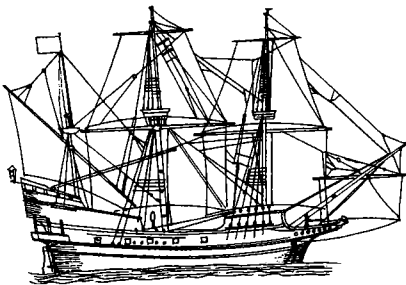
**GOL DE RADIOLOCAȚIE** *mil.* Spațiul dintre două  
ghiduri de unde, în care undele electromagnetice nu  
se propagă și în care avioanele inamice nu pot fi  
detectate de la bord; *sin.* gol radar.



**Gol de radiolocație:**

1 – ghid de unde; 2 – gol de radiolocație.

„**GOLDEN HIND**” (*engl.* Căprioara de aur) Galion  
englez. Nava comandant a navigatorului Francis



„Golden Hind”

Drake. În anul 1577, acesta, în fruntea unui grup de patru  
nave, întreprinde o călătorie de recunoaștere a litoralului

vestic al Americii la care ajunge în apr. 1578. A dublat  
pentru prima dată C. Horn și după 3 ani își încheie  
călătoria în jurul lumii (a doua după Magellani), ancorând  
în portul Plymouth cu o singură corabie – „Golden Hind”.  
Caracteristici: depl. 120 t; dim. 26 × 4,30 × 2,80 m;  
echipaj 146 oameni. (În anul 1973, în Anglia a fost  
reconstruită nava „Golden Hind” după planurile originale,  
iar după 1974 aceasta a repetat traseul parcurs de Francis  
Drake).

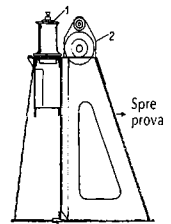
**GOLF** Parte a unui ocean, mare sau lac, de dimensiuni  
variabile, care pătrunde în uscat. G. sunt foarte variate.  
Unele pătrund adânc în uscat, îndeosebi cele formate de  
estuarele fluviilor, altele înguste, adânci și lungi sunt  
fiorduri, iar cele formate de-alungul țărmurilor nisipoase și  
cu adâncime mică sunt lagune și limanuri. Unele G. sunt  
larg deschise (Biscaya, Guineii), altele închise (Hudsoa) iar  
altele depășesc suprafața unor mări (G. Mexic, Bengal). G.  
de dimensiuni mici protejate de vânturi și valuri se  
numesc băi, bazine. G. protejate de vânt și valuri au avut  
în trecut, dar și astăzi, un rol important pentru navigație și  
schimburile comerciale.

**GOLFULUI** (Golfstrom, Gulfstream), **Curentul** ~ Curent  
marin cald în Oc. Atlantic. Se formează în partea de S a  
strâmtoarii Florida de unde se unește cu curentul Americilor  
și se deplasează spre N de-a lungul țărmului Americii de  
Nord. Lățimea suvoiiului cca 75 km, grosimea 700–800 m,  
vit. până la 6 Nd (11 km/oră). Temp. apei la  
suprafață +24–28° C. În zona C. Hatteras C. G. se  
îndreaptă spre E, iar structura sa se modifică radical. Vit.  
se reduce la 1,5 Nd, lățimea crește până la 200 km, iar  
temp. apei scade la +20° C. La meridianul 45° long. V,  
curentul se împarte în 3 ramificații: principala ramificație  
(centrală) se deplasează spre NE și, sub denumirea de  
curentul Nord-Atlantic, pătrunde în M. Norvegiei unde, la  
rândul său, se împarte în curenții Spitzbergen și  
Nordkapp; ramificația de N formează curentul Irminger  
care se deplasează către țărmul de S al Ins. Islanda;  
ramificația de S, sub forma unui curent slab și neregulat,  
se deplasează către E. Astfel, C. G. dă naștere unui întreg  
sistem de curenți și cuprinde spațiul de la G. Mexic până  
la Ins. Spitzbergen și Pen. Kola pe o distanță de 10 mii km.  
Apele calde ale C.G. ce trec în apropierea Europei  
îndulcesc clima în zonă, permițând navigația tot timpul  
anului în mările Norvegiei și Barents. Schimbările  
gradientului termic la adâncime în zona curentului  
îngreunează folosirea aparatului hidro-  
acustice.

**GOLING** *fl.* Dispozitiv compus din  
turnicheți și un șomar, care se fixează  
pe un postament în punte pentru  
trecerea remorcii.

**GOLOVNIN, Vasilii Mihailovici**  
(1776–1831) General-locotenent de  
flotă (1823). Navigator rus. Absol-  
vent al corpului de marină (1792).

Între 1795–1806 a făcut serviciul pe  
nave rusești și britanice. În 1807, la comanda goeletei  
„Diana”, a navigat de la Kronstadt la Pen. Kamcatka



**Goling:**

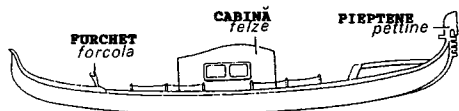
1 – turnicheți; 2 – șomar

pentru a cerceta Ins. Kurile din Oc. Pacific. Aflat pe Ins. Kunaşir, a fost luat prizonier de către japonezi și ținut în captivitate între 1811–1813. Între 1817–1819 a făcut ocolul Pământului pe nava „Kamecatka”. Din 1821 a condus școala de pregătire a ofițerilor de marină. În 1823 a fost avansat la gradul de general-locotenent de flotă și s-a ocupat de înzestrarea flotei ruse cu nave de luptă, între care primele nave cu mașini cu vaporii. A întocmit primul cod de semnale al flotei ruse.

**GOLOVIȚA** Lagună marină în complexul Razelm, la S de capul Dolojman; 74,2 km<sup>2</sup>. Ad. max. 1,5 m. Comunică cu I. Zmeica și Razelm. Pescuit (Jurilofca).

**GOMERA** Ins. în Arh. Canare separată de Ins. Tenerife printr-o strămoară de 47 km lățime; supr. 378 km<sup>2</sup>; pop. cca 30 mii loc. Pr. oraș-port San Sebastian. Pescuit. Turism.

**GONDOLĂ** Ambarcațiune venețiană propulsată cu o ramă, având fundul plat, iar prova și pupa ridicată mult în sus.



Gondolă venețiană

**GONDOLIER** Barcagiu care conduce o gondolă.

**GONG DE CEATĂ** Dispozitiv format dintr-un disc de alamă suspendat, care vibrează când este lovit cu ciocanul. Se folosește uneori în locul clopotului de ceată, având un sunet mai puternic decât acesta.

**GONI PE ANCORĂ** (*despre navă*) A fi deplasată de vânt sau de curent din cauza ancorei care ară sau a lanțului care este prea scurt etc. (*a nu se confunda cu a da goană*).

**GOODWIN, table** ~ Table de înălțimi și azimut bazate, pentru înălțimi, pe formula

$$\text{ver } P = \frac{\cos(\varphi - \delta) - \cos z}{\cos \varphi \cos \delta}, \text{ iar pentru azimut, pe dia-}$$

grama Rust (1921).

**GOR** Distanța verticală între colțurile de învergere prova și pupa ale unei vele aurice; *v. fig. randă*.

**„GORCH FOCK”** Denumirea a două din cinci nave-barc gemene construite în Germania la Șantierul naval Blohm und Voss din Hamburg, purtând numele scriitorului marinar german căzut în bătălia de la lutlanda în 1916. (Celelalte 3 nave poartă astăzi numele: „Eagle” sub pavilion SUA, „Sagres II”, sub pavilion portughez, și „Mircea”, sub pavilion românesc). „G.F.I”, construit în 1933 a servit în flota germană ca navă-școală, iar după al doilea RM a fost preluată de sovietici și se află actualmente în flota ucraineană sub numele de „Tovarișci”. „G.F. II” este construită de aceeași firmă în 1958 și servește în prezent în flota germană ca navă-școală. Caracteristici: depl. 1870 t; dim. 84,40 x 12 x 5,20 m. Supr. velică 2037 m<sup>2</sup> (23 vele din material sintetic); puterea motorului 800 CP; vit. 16 Nd cu vele, 12 Nd

cu motor. În 1996–1997 a făcut ocolul Pământului. În perioada 1–5 oct. 1999 a vizitat portul Constanța.

**GORNEAC** Vânt de Nord-Vest sau Vest în regiunea Porților de Fier.

**GORȘKOV, Serghei Georghievici** (1910–1988) Amiral de flotă (1967). În marina militară sovietică din 1927. Absolvent al Școlii Navale „Frunze” (1931) și al Academiei Navale (1941). Din 1931, ambarcat pe diferite nave din Flota M. Negre. În al doilea RM, comandant al brigăzii de Cr. din M. Neagră (1942), comandant al flotei M. de Azov. (1943). În 1944, comandant al flotei sovietice de pe Dunăre. Șef de stat-major și comandant al Flotei din M. Neagră (1948–1951). Din 1956, comandant al Flotei URSS și locțiitor al ministrului Apărării. Din 1986, inspector pe linie de marină din cadrul Ministerului Apărării.

**GÖTEBORG** Oraș și port important în SV Suediei la Strămoara Kattegat. Portul are 12 bazine și un terminal petrolier unde pot acosta petroliere de 200 mii t. Lung. frontului de cheuri 25 km cu adâncimi de la 4 la 19 m. Traficul anual de mărfuri cca 30 mil. t. În port se află rezervoare de petrol cu o capacitate de 1 mil. t. Șantiere de construcții și reparații nave comerciale cu o capacitate de până la 500 mii tdw. Punct de bazare a flotei suedeze pentru nave militare cu depl. mediu. De la G. pornește un canal navigabil de 400 km care permite forțelor navale ușoare să manevreze între M. Baltică și M. Nordului ocolind strămtorile Daneze.

**GOTLAND** Cea mai mare ins. din M. Baltică, separată de Pen. Scandinavă printr-o strămoară având o lățime de 84 km. Aparține Suediei. Supr. 2960 km<sup>2</sup>. Lung. ins. este de 150 km, iar lățimea de 53 km. Relieful reprezintă un platou cu înălțimi de până la 80 m. Climă maritimă cu ierni blânde (+1° C în ian. și +16° C iul.). Cca 44% din terit. este acoperit de păduri. Principalul oraș-port: Visby, situat pe țărmul de V al ins. *ist.* Ins. aparține Suediei din sec. XV și este puternic fortificată. În 1915, în perioada primului RM, lângă Ins. G. a avut loc o luptă navală indecisă între nave de supr. ale flotelor rusă (5 Cr., 9 Ds.) și germană (3 Cr., 7 Ds., 1 Dr.) în care ambele părți au suferit pierderi.

**GOZO** Tip de velier maltez.

**G.P.S. (GLOBAL POSITIONING SYSTEM)** Sistem global de determinare a punctului (poziției) pentru un număr nelimitat de posesori de receptoare G.P.S. Oferă informații asupra coordonatelor locului, orei exacte, vitezei de deplasare, înălțimii antenei etc. Sistemul se bazează pe calculul poziției unui punct pe mare, pe uscat, în aer sau în cosmos, în funcție de coordonatele cunoscute ale unui grup de sateliți, într-un anumit moment al deplasării lor pe orbită.

**GRACOVSKI, Nicolae** (1861–1939 n. Galați). Contraamiral. Absolvent al Școlii Fiilor de Militari din Iași (1874) și al cursurilor Școlii Militare de Infanterie și Cavalerie din București, cu gradul de Slt. (1881). Repartizat în Corpul Flotei, se distinge din primii ani de activitate comandând una din șalupele de poliție nou intrate în dotarea flotei fluviale (1883). Efectuează un stagiul de specializare în marina



franceză la bordul navei de transport „Fontenoy“ și pe nava „la Couronne“, care pregătea specialiști tunari pentru marină (1886–1887). Întors în țară, asigură numeroase funcții de răspundere, între care: comandant al canonierei „Grivița“ (1888–1890) și al torpilorului „Sborul“ (1893–1894), căpitan de port cl. I la Turnu Severin și apoi la Galați (1895). La 16 iunie 1896 i se încredințează funcția de adjutant regal în Statul-Major Regal, unde își va desfășura activitatea până la sfârșitul serviciului său în armată, cu unele întreruperi pe parcursul cărora asigură funcțiile de ofițer secund pe Cr. „Elisabeta“ (1900) și comandant al Diviziei de Dunăre (1904). În primul război mondial, avansat la gradul de Cam, este mobilizat și numit comandant al Cartierului Regal, iar în feb. 1917 este trimis la Berna (Elveția), ca delegat al guvernului român la Crucea Roșie Internațională, pentru a reglementa situația prizonierilor români. Autor al unor studii de istorie și tehnică militară și posesor al unui brevet de invenție pentru un aparat destinat a evita abordajele navelor pe timp de ceață.

**GRAD, Vasile** (1932–2005 n. com. Iapa, Sălaj) Prof. univ. dr. Viceamiral. Absolvent al Școlii Superioare de Marină promoția 1955, al Academiei Militare de Marină, construcții nave și armament „Krâlov“ din Leningrad și al cursului de specializare în tehnica rachetelor navale – Baku și Vladivostok (1956–1962). În 1967 a urmat cursul postacademic pentru specializare în domeniul ciberneticii militare (București). Conferențiar la Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân“ și la Centrul de cercetări științifice al MM (1959–1971). Este numit ofițer direcțional în M St M pentru CMM în probleme de conducere și informatică militară (1971–1987). Doctor în științe militare (1981). A elaborat lucrările: **Racheta cu aripi, Manualul artileristului naval**, cca 40 de studii și peste 20 de tratate și monografii pe teme de cercetare, vizând domeniul conducerii și modelarea matematică a acțiunilor de luptă; transferul pe calculator al unor activități de stat-major ș.a. Membru al Academiei Oamenilor de Știință din România (2000).

**GRAD DE LATITUDINE** Arcul de meridian corespunzător unui grad sexagesimal la centrul Pământului. Pe hărțile în proiecția Mercator valorile arcelor unui grad de latitudine cresc de la Ecuator spre Pol, valoarea minimă fiind de 110 562 m la ecuator și cea maximă de 117 020 m la poli.

**GRAD DE LONGITUDINE** Arcul de ecuator sau de paralel corespunzător unui unghi de un grad sexagesimal la centrul Pământului. Are lungimi diferite la suprafața sferei terestre: 111 307 m la ecuator, 102 129 m la tropice și 44 508 m pe cercul polar. Pe hărțile marine în proiecție Mercator gradele de longitudine apar ca lungimi egale.

**GRADE MILITARE** Denumire generică dată tuturor treptelor ierarhiei militare. Gradele specifice Marinei Militare:

ist. Până în anul 1898, gradele în MM au fost similare celor de la trupele de uscat. Prin legea de organizare a marinei din 2 mai 1898 s-au înlocuit gradele ofițerilor din armata de uscat cu grade specifice marinei. Ierarhia gradelor inferioare a rămas aceeași ca în armata de uscat. La 12 mai 1921, intră în vigoare un nou decret care reglementează uniformele din MM și organizarea corpului maștrilor de marină cu gradele respective. Se stabilesc, totodată, următoarele specialități: tunari, timonieri și piloți, torpilori, mineri și scafandri, armurieri, infanteriști de marină, mecanici, electricieni și radiotelegrafiști. În 1951, se introduc noi denumiri pentru gradele ofițerilor de marină: sublocotenent pentru gradul de aspirant (introdus în anii '30), locotenent-major – grad intermediar între locotenent și căpitan – căpitan-locotenent, căpitan de rangul III pentru gradul de locotenent-comandor, căpitan de rangul II pentru gradul de căpitan-comandor, căpitan de rangul I pentru gradul de comandor și comodor, grad intermediar între comandor și contraamiral. Aceste grade s-au menținut până în 1991.

**GRADIENT BARIC** *meteo.* Mărime variabilă a presiunii barometrice, care se stabilește între centrul și zona periferică a unui ciclon.

**GRADIENT TERMIC** *meteo.* Mărime care indică scăderea medie a temperaturii atmosferice pe verticală pentru fiecare 100 m diferență de nivel cu 0,6° C.

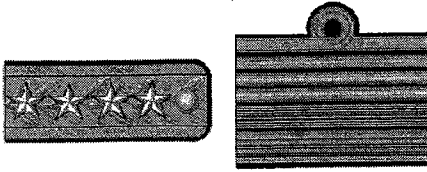
**„GRAF VON SPEE“** v. Admiral „Graf von Spee“.

**GRAFICUL LUMINOZITĂȚII** Diagramă în care sunt reprezentate timp de o lună fenomenele de luminozitate în funcție de orele răsăritului și ale apusului Soarelui și Lunii.

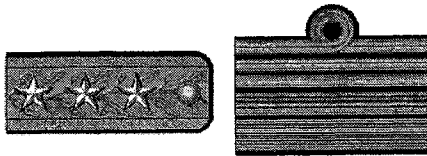
**GRAHAM, Țara** ~ (Graham Land) Pen. în Antarctica, în dreptul Americii de Sud, între M. Weddell și M. Bellingshausen. Este separată de C. Horn prin Str. Drake. Structural, este o prelungire a lanțului muntos al Anzilor. Alt. 4191 m. Cea mai mare parte a pen. este acoperită de zăpadă și gheață. Descoperită în 1832 de expediția britanică condusă de John Biscoe; denumire dată după numele primului lord de atunci al amiralității britanice. Pe hărțile americane poartă denumirea Palmer, după numele vânătorului de balene american Nathanael Palmer, care a oferit primele informații despre peninsula în anii '20 din sec. XIX.

**GRAN CANARIA** Ins. în Oc. Atlantic făcând parte din grupul Ins. Canare. Aparține de Spania. Supr. 1533 km<sup>2</sup>. Țărmuri înalte stâncoase. Pop. 280 mii loc. Principalul oraș-port este Las Palmas, care reprezintă și punctul de bazare pentru forțele navale spaniole. Culturi de trestie de zahăr, tutun; viticultură, pescuit. „GRAND-FLEET“ (Flota cea mare) Denumirea forțelor navale principale britanice în primul RM. În 1914 M. Britanie dispunea de 24 NL și CrL, 21 Cr., 42 Ds., iar în 1916 numărul lor a crescut la 37, 34 și respectiv

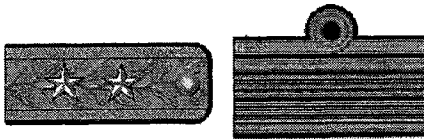
OFIȚERI



Amiral



Viceamiral



Contraamiral



Contraamiral de flotilă



Comandor



Căpitan comandor



Locotenent comandor



Căpitan



Locotenent



Aspirant

SUBOFIȚERI



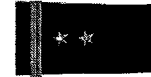
Maistru militar principal



Maistru militar clasa I



Maistru militar clasa a II-a



Maistru militar clasa a III-a



Maistru militar clasa a IV-a



Maistru militar clasa a V-a

79. Baza principală a „G-F” Scapa Flow se afla pe Ins. Orkney. Principala misiune a „G-F” consta din: blocada îndepărtată a Germaniei; distrugerea flotei germane în mare largă; asigurarea comunicațiilor proprii în Oc. Atlantic. În bătălia navală de la Lutlanda (31 mai 1916) „G - F” a obținut un avantaj cu caracter strategic asupra flotei germane corespunzătoare „Hoch See Flotte” (Flota de larg). **GRANDEE** Parămă vegetală sau sârmă cusută pe marginea unei vele sau a unei tenzi pentru a o întări. După marginea velei pe care este cusută, distingem: **G. de cădere**, **G. de învergare**, **G. de întinsură**. ◊ „În grandee” (*despre vele*) Cu vântul bățând în direcția

planului velej; în acest caz vela nu este nici plină, nici mascată, ci flutură, fără a avea efect asupra navei; v. brajă.

**GRANIC** Instalație de forță, electrică sau cu aburi, folosită de nave pentru manipularea greutăților. *sin.* cranic.

**GRAPINĂ** (*fr.*) Gheară de ancoră.

**GRASSE, François Joseph Paul**, marchiz (1722–1788). Marinar în flota Ordinului de Malta (1734), comandant de navă în flota franceză (1762). A luptat în corul expediționar francez în Oc. Atlantic în Războiul de Independență a SUA (1775–1783) împotriva britanicilor și a participat la bălălia navală din largul Ins. Grenada (6 iul. 1776). Primind misiunea să distrugă forțele maritime britanice din Antile și M. Caraibilor, a plecat din Brest cu 31 nave de luptă și 100 nave comerciale cu care a reușit să pătrundă în G. Chesapeake și să lichideze (5–9 sept. 1781) cuiburile de rezistență britanice de coastă. Ulterior, grupul de nave de luptă de sub comanda lui G. s-a confruntat cu forțe navale engleze conduse de G. Rodney și S. Hood, victoria revenind britanicilor. Aceasta a dus la declinul carierei sale. A fost considerat un maestru al luptei de abordaj.

**GRATIFICAȚIA PILOTULUI MC** Plata benevolă sau oficioasă făcută pilotului, îndeosebi când pilotarea s-a făcut în condiții dificile. La trecerea prin Bosfor și Dardanele, această plată are un caracter oficios.

**GRĂPĂ** *sin.* ara, derapa.

**GRĂPARE** v. ancoră-grapă.

**GRĂȚAR 1.** Grilă din lemn, așezată pe puntea metalică necăptușită, de ex., în timonerie. **2.** v. barcă.

**GRĂȚAR CUIRASAT** *mil.* Apărătoare a unui tambuchi, constând din bare de oțel.

**GRĂȚAR DE CARENAJ** Platformă din lemn pe care se așează o navă mică la marea înaltă pentru a fi carenată la marea joasă.

**GREĂ** A pune la post greementul unei nave.

**GREĂ DE DIAMANT** *inv.* (*despre ancoră*) Cu diamantul în jos (atunci când o ancoră se dă cu barca).

**„GREAT BRITAIN“** Goeletă cu șase arbori, construită în anul 1843 la Șantierul Naval din Bristol (Anglia). A executat transportul de mărfuri pe linia: Marea Britanie – SUA – Australia – India – Rusia. În anul 1866 a eșuat în Ins. Malvine. În 1973 a fost remorcată în Anglia, transformată în navă-muzeu și se află staționată în portul Bristol unde a fost construită. Caracteristici: depl. 2936 t; dim. 97 x 12 x 8 ; echipaj 64 oameni.

**„GREAT EASTERN“** Transatlantic englez pus pe cală în 1853 și intrat în serviciu în 1860. Tonajul său, de 22 500 t, era considerabil pentru acele timpuri, iar propulsia era asigurată de o elice, de zburători și de șase catarge cu vele. Deoarece traficul transatlantic al epocii era foarte scăzut

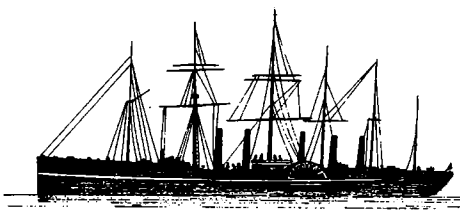
(în prima cursă au fost transportați numai 36 de pasageri), nava nu a avut succes, fiind folosită drept cablier, iar mai târziu, ca ponton de cărbuni.

**„GREAT WESTERN“** Cel dintâi vapor transatlantic care a efectuat curse regulate. În prima sa cursă, a plecat din Bristol (Anglia) la 8 aprilie 1838 și a ajuns la New York după 15 zile și 12 ore (jumătate din timpul mediu necesar traversădei efectuate de veliere). Proiectat de inginerul britanic Isambard Kingdom Brunel, „G.W.“ avea un deplasament de 1320 t, lungimea de 65 m și transporta 148 pasageri. Avea patru catarge cu velatură redusă. Zburătorii erau acționați de două mașini. Viteza sa medie fără vele era de 8 Nd. În unul din voiajele sale a transportat trupe în Crimeea. După încheierea activității nava a fost dezmembrată la Vauxhall, Londra în 1856.

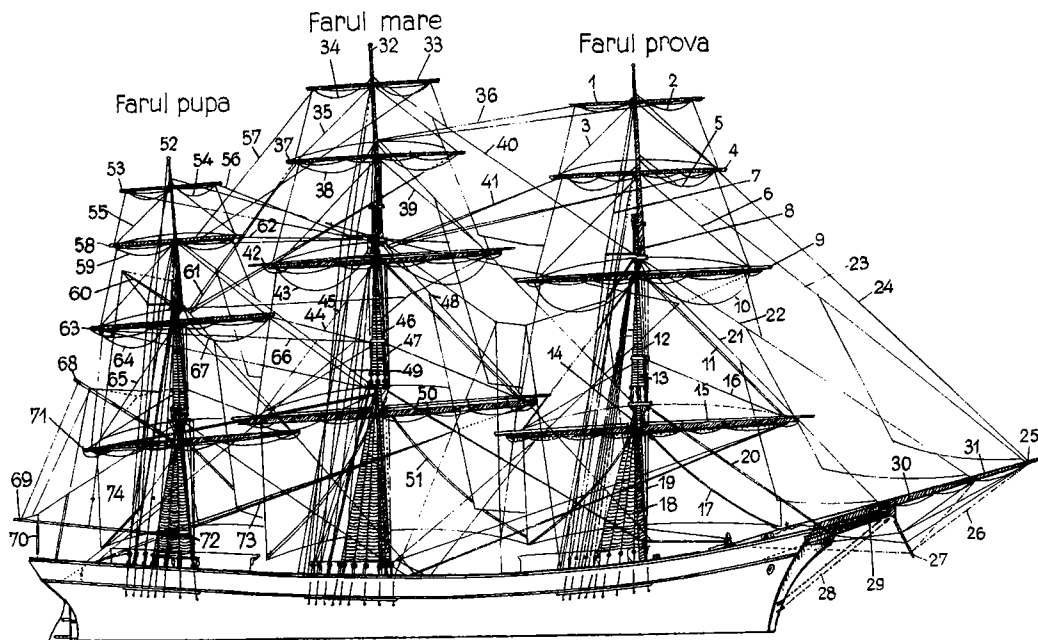
**GREAVU, Cornel** (n. 1939, Adamclisi, Constanța). Istoric. Absolvent al Facultății de Istorie, Universitatea București (1964). Muzeograf la Muzeul Marinei Române (1969–2001). Se remarcă, de-a lungul celor 31 de ani de carieră, în sute de acțiuni de popularizare a tradițiilor Marinei Române. Participă la organizarea standului românesc la expoziția internațională „Cristofor Columb: nava și marea” (Genova, 1992). Publică articole și studii de istorie navală în reviste de prestigiu, precum: „Revista Muzeelor și Monumentelor”, „Revista de istorie”, „Dosarele istoriei”, „Magazin istoric”, „Analele Dobrogei”, „Anuarul Muzeului Marinei Române”, „Marea noastră”, „Marina Română” ș.a. Semnează, în colaborare, volumul: **Muzeul Marinei Române 1969–1999. Monografie** (București, 1999).

**GRECESCU, Emil** (1905–1981 n. Buzău) Viceamiral. Absolvent al Școlii de Ofițeri de Marină (1924). Ambarcat cu gradul de Slt. pe nave ale Diviziei de Mare. În 1935, cu gradul de Cpt., a fost numit șeful Serviciului Hidrografic, unde s-a distins prin efectuarea unor importante lucrări hidrografice, între care ridicarea hidrografică a regiunii cuprinse între Ekrene–Balcic–Caliacra (1938). În al doilea RM a fost ambarcat pe Ds. „Regina Maria” în funcția de comandant secund. Cu gradul de LtCdr, director de studii la Școala Navală (1943–1946). În sept. 1946 este numit comandant al grupării navelor de la mare și a condus operația de dragaj mecanic și magnetic de la gurile Dunării. Comandant al Marinei Militare între 1949–1952. Contraamiral (1951). Din 1952 a fost numit ajutor al șefului M St M pentru marină. Din 1954 a fost numit consilier pentru transporturi navale pe lângă Consiliul de Miniștri, de unde a fost trecut în rezervă (oct. 1956).

**GREEMENT 1.** Ansamblul arboradei, velaturii, manevrelor fixe și curente. **2.** Dispunerea și tipul arboradei, velaturii și manevrelor. Se disting; **G. pătrat**, la care predomină velele pătrate; **G. auric**, la care predomină velele aurice; **G. latin**, la care predomină velele latine și **G. diverse**, întâlnite mai ales în M. Mediterană și M. Chinei. **3.** Ansamblul manevrelor unei bigi, scări etc.



„Great Eastern”



**Greementul unui din veliere de tip „navă cu trei arbori“:**

1 – verga rândunicii mici; 2 – balansina rândunicii mici (moale); 3 – contrașcota rândunicii mici; 4 – verga zburătorului mic; 5 – balansina zburătorului mic; 6 – contrașcota zburătorului mic; 7 – patașinele arboretului; 8 – arboretul mic; 9 – verga gabierului mic; 10 – balansina gabierului mic; 11 – contrașcota gabierului mic; 12 – arborele gabier mic; 13 – sarturile arborelui gabier mic; 14 – patașinele arborelui gabier mic; 15 – verga trincii; 16 – balansina vergii trincii (întinsă); 17 – contrașcota trincii; 18 – sarturile coloanei trinchet; 19 – coloana trinchet; 20 – straiul trinchetului; 21 – straiul focului mare; 22 – straiul focului mic; 23 – straiul focului săgeții; 24 – straiul săgeții; 25 – bompres; 26 – subarbă; 27 – martingală; 28 – sarturile coloanei bompresului; 29 – coloana bompresului; 30 – bastonul bompresului; 31 – săgeată; 32 – arboretul mare; 33 – verga rândunicii mari; 34 – balansina rândunicii mari (moale); 35 – contrașcota rândunicii mari; 36 – brațele vergii rândunicii mici; 37 – verga zburătorului mare; 38 – balansina zburătorului mare; 39 – contrașcota zburătorului mare; 40 – straiul arboretului mare; 41 – brațele vergii zburătorului mic; 42 – verga gabierului mare; 43 – balansina gabierului mare; 44 – contrașcota gabierului mare; 45 – patașinele arboretului mare; 46 – arborele gabier mare; 47 – sarturile arborelui gabier mare; 48 – straiul arborelui gabier mare; 49 – patașinele arborelui gabier mare; 50 – verga mare; 51 – contrașcota velei mari; 52 – arboretul artimon; 53 – verga rândunicii artimon; 54 – balansina vergii rândunicii artimon (moale); 55 – contrașcota rândunicii artimon; 56 – brațele rândunicii artimon; 57 – brațele rândunicii mari; 58 – verga zburătorului artimon; 59 – balansina zburătorului artimon; 60 – picul pavilionului; 61 – brațele vergii zburătorului mare; 62 – brațele zburătorului artimon; 63 – verga gabierului artimon; 64 – balansina gabierului artimon; 65 – contrașcota gabierului artimon; 66 – straiul arboretului artimon; 67 – straiul arborelui gabier artimon; 68 – pic; 69 – ghiu; 70 – școta ghiului; 71 – verga velei în cruce/artimonului; 72 – sarturile coloanei artimon; 73 – brațul mare.

**GREENHART** Lemnul unui arbore tropical din Guiana, folosit la construcțiile navelor, datorită rezistenței sale la umezeală.

**GREENWICH** Suburbie în Estul Londrei unde a fost construit în 1675 un observator astronomic al cărui meridian, în urma hotărârii Conferinței internaționale din 1884 de la Washington, a fost considerat meridian de origine (meridianul zero) de la care se măsoară longitudinea oricărui punct de pe glob. În funcție de acest meridian au fost stabilite și fuzele orare. Înainte de acesta, în unele țări meridianul de origine (meridianul 0) era considerat în SUA – cel de la Washington, în Franța – cel de la Paris, în Rusia – cel de la Observatorul Pulkovo etc.

**GREGALE MN** Vânt puternic de Nord-Est care suflă iarna în vecinătatea M. Ionice.

**GREGER, René** (n. 1924 Cehia) Ing. Istoric naval ceh, fiu de amiral din Marina austro-ungară. De copil a cunoscut viața la bord. Este autor al mai multor cărți și

al unui mare număr de articole de istorie navală, în care a abordat și probleme de istorie a Marinei Române. A vizitat de câteva ori România și i-a cunoscut personal pe câțiva amirali români.

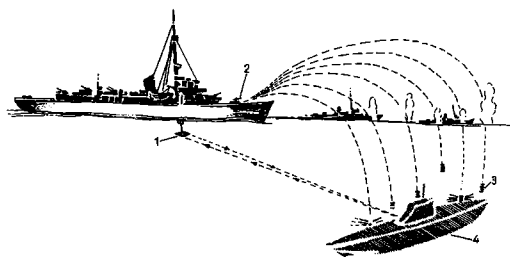
**GREN** Întărirea bruscă, de scurtă durată, a vântului, cu schimbarea direcției, atingând o viteză de 20–30 m/s din cauza mișcării de rotație și ascensiunii violente a aerului. Apare în legătură cu convecția aerului sau înaintea unui front rece. Este însoțit uneori de ploaie, zăpadă, îngheț și de creșterea presiunii și umidității relative. Deseori poate fi însoțit de descărcări electrice.

**G. alb** G. fără nori. **G. de linie** G. ce se desfășoară de-a lungul unei linii cu nori negri în formă de arc; *sin.* G. arcuit. **G. de ploaie** G. însoțit de averse de ploaie **G. negru** G. însoțit de nori. A nu se confunda cu rafale de vânt. *sin.* vijelie locală.

**GRENADA** Ins. vulcanică, terit. statului Grenada, situată în extremitatea de S a Arh. Antilele Mici (M. Caraibilor) din Oc. Atlantic. Supr. 344 km<sup>2</sup>; pop. cca

140 mii loc. Climă subtropicală oceanică, temp. med. +25°–28° C. Relief deluros, alt max. 840 m. Cea mai mare parte a ins. este acoperită de păduri tropicale. Culturi de cacao, nușoară, cafea, palmieri de cocos, bumbac, trestie de zahăr. Cap. și principal port: Saint George's. Două aeroporturi internaționale. Bază militară aeriană a SUA. *ist.* Descoperită de către Cristofor Columb (1498) în cea de a treia călătorie în „Lumea Nouă” și pe care a numit-o „Concepcion”. Colonizată de francezi (sec. XVII), care au fost apoi obligați s-o cedeze Angliei (1762). Își proclamă independența la 7 feb. 1974.

**GRENADARE** *mil.* Atacare cu grenade AS a submarinelor aflate în imersiune. Se execută cu lansatoare de grenade instalate la pupa navelor de

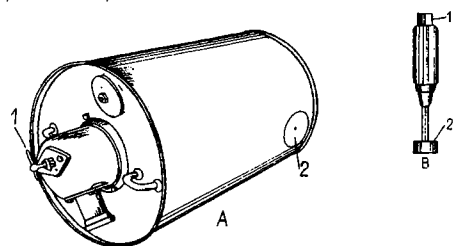


Grenadare:

1 – hidrolocator; 2 – aruncător de grenade AS reactive; 3 – grenadă AS reactivă; 4 – submarin.

suprafață, cu aruncătoare de grenade care aruncă grenadele în prova sau în borduri la distanțe de 300–1500 m, cu instalații reactive ce lansează grenadele în orice direcție la distanțe de peste 800 m. G. se poate executa, de asemenea, din avioane și din elicoptere.

**GRENADĂ ANTISUBMARINĂ** Dispozitiv pentru distrugerea Sm. aflate în imersiune, a minelor ancorate și de fund și a altor obiective submarine. Constă dintr-



Grenade antisubmarine:

A – grenadă AS cilindrică: 1 – cheie de reglare a adâncimii; 2 – siguranță.  
B – grenadă AS reactivă pentru instalația de aruncare multiplă:  
1 – siguranță; 2 – stabilizator.

un corp metalic, având o formă cilindrică sau hidrodinamică, prevăzut cu stabilizator, încărcat cu exploziv obișnuit sau nuclear și un detonator care poate fi de contact, fără contact, hidrostatic sau cu ceasornic de timp. G. A. se împart în navale și aeriene; cele navale sunt lansate cu ajutorul aruncătoarelor cu reacție sau gazodinamice ori al șinelor de lansare, iar cele aeriene se lansează de către avioane și elicoptere. Pentru prima oară, G.A. a fost folosită în 1915. Actualele G. A. au un

calibru de 203–275 mm; greut. 120–250 kg; distanța de tragere până la 6 000 m și se reglează automat.

**GREUTATE BRUTĂ MC** Greutatea mărfii și a ambalajului luate la un loc. Greutatea ambalajului se numește tară, iar a mărfii fără ambalaj – greutate netă.

**GREUTATE DE ANCORĂ** Piesă grea din fontă sau plumb, care se prinde cu o cheie de cablul ancorei și se filează cu ajutorul unei parâme pentru a îmbunătăți ținuta ancorajului. Greutatea face ca solicitarea pe cablu să fie mai aproape de orizontală.

**GREUTATE DE HARTĂ** Greutate specială sau improvizată, așezată pe hartă, care nu permite ca aceasta să fie luată de vânt.

**GREUTATE MOARTĂ** Greutatea ancorelor, lanțurilor și mecanismelor de punte de la bordul navei.

**GREUTATE NETĂ MC** Greutatea reală a mărfurilor propriu-zise ce fac obiectul unei tranzacții, adică marfa fără ambalaj.

**„GRIGORE MANU”** Una dintre cele mai vechi nave fluviale cu zbaturi (construită în 1854 la Budapesta), care a fost folosită aproape un secol pentru transportul de pasageri pe Dunăre. Caracteristici: dim. 59,44 x 7,50 x 1,70 m; puterea mașinilor 600 CP; vit. 18,5 Nd. Ulterior s-a numit „Tudor Vladimirescu”.

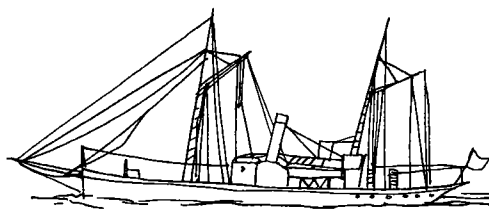
**GRIJEA** Saulă legată transversal pe sarturi, formând o treaptă pe care se poate urca în arboradă; *sin., inv.* grizea; *v. fig.* cap de berbec.

**„GRILLO”** *ist.* Prima ambarcațiune de asalt din lume, folosită de italieni (1918) pentru a ataca navele staționate în port. Era echipată cu motoare electrice silențioase și cu un dispozitiv cu lanț Gall pentru trecerea peste obstrucțiuni. A fost scufundată în cursul unei încercări de a intra în baza austriacă Pola, după ce trecuse peste cinci asemenea obstrucțiuni.

**GRIND** Depunere aluvionară de-a lungul malurilor unui curs de apă sau coastei marine, formând un fel de dig natural care încadrează și menține apele în albie. Din loc în loc G. sunt separate de gârle ce leagă bălțile de cursul de apă.

**GRIPIE** Parâmă vegetală ori metalică sau o combinație de sârmă și lanț, servind la legarea de lanțul ancorei a unei căpățâni de ancoră; *v. fig.* căpățână.

**„GRIVIȚA”** Canonieră construită la Șantierul „Stabilimento Tecnico Triestino” din Trieste (aflat sub Imp. austro-ungar), adusă în țară în 1880, care a jucat un rol



„Grivița”

important în pregătirea marinarilor militari români. Caracteristici: depl. 110 t; dim. 30 x 5,15 x 1,8 m; mașină alternativă și velatură redusă (două focuri,

trincă, randă și trichetin); vit. 9 Nd; echipaj 48 oameni. Tunuri II x 90 mm; în 1888 se adaugă două tunuri de 37 mm și două mitraliere de 11,43 mm cu 10 țevi. A luat parte la războiul balcanic (1913). În anii primului RM a îndeplinit numeroase misiuni pe mare și Dunăre. După un serviciu de aproape 40 de ani a fost scoasă din serviciu (30 dec. 1919).

**GROAPĂ ABISALA** v. fosă abisală.

**GROAPĂ DE ÎNTOARCERE** v. întoarcere la groapă.

**GROAPĂ SUBMARINĂ** oc. v. abis.

**GROENLANDA** (dan. Grønland – Țara verde) Cea mai mare insulă de pe Terra situată în N Oc. Atlantic la NE de America de Nord. Terit. aparține Danemarcei. Supr. 2,2 mjl. km<sup>2</sup>; coasta întregii insule are o lungime de 39 mii km; suprafața acoperită cu ghețuri 1834 mii km<sup>2</sup>; suprafața calotei glaciare care ocupă partea centrală a ins. și câteva zone de litoral 1640 km<sup>2</sup>; supr. neacoperită de ghețuri (locuită) 341 700 km<sup>2</sup>. Grosimea calotei glaciare este de max. 3500 m. Porțiunile de uscat neacoperite de gheață reprezintă o fâșie discontinuă de-a lungul coastei, atingând în unele locuri 200–250 km lățime. Ghețarii desprinși de țărmul ins. coboară în ocean formând numeroase aisberguri (anual 13–15 mii) cu o înălțime de 100–135 m deasupra nivelului oceanului, care plutesc în derivă îndeosebi în partea de N a Oc. Atlantic, și constituie un real pericol pentru navigația maritimă. Climă arctică și subarctică. Temp. med. la țărm: -7° C în S și -36° C în N. În centru temp. med. -47° C în feb. și -12° C în iul. Pop. 59 mii loc., în majoritate eschimoși și o parte danezi. Centru ad-tiv: Godthab, port pr. Godhavn. Flora și fauna specifice reg. arctice: dintre plante – mesteacănul pitic, scorușul, arinul, ienupărul ș.a.; dintre animale: ursul alb, renul, vulpea polară, iar în apropiere de țărm foca, morsa ș.a. Pescuit. *ist.* A fost descoperită de normanzi în 875; devine posesiune norvegiană în 1261; ulterior a fost părăsită și redescoperită de englezi (sec. XV); colonie daneză din 1721. Explorarea ins. a început în sec. XVII. Primul care a pătruns în interiorul ins. a fost suedezul N. Nordenskiöld (1883); au urmat norvegianul F. Nansen (1888), americanul R. Peary (1891), danezul K. Rasmussen (1912) ș.a., iar ultimele expediții mai importante au fost ale francezului P. Victor (1948) și englezului Simpson (1952).

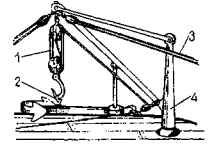
**GROENLANDEI, Marea** ~ Mare de bordură în Oc. Înghețat de Nord între Ins. Groenlanda, Insulele Islandei, Jan Mayen, Urșilor (Great Bear) și Arh. Spitzbergen. Supr. 1205 mii km<sup>2</sup>; ad. med. 1641 m, max. 5527 m. Climă aspră arctică. Temp. aerului de la -3° C la -10° C iarna și +1 la +8° vara; a apei de la +1° C vara, la sub -1° C iarna; salinitatea: 32–34‰. În tot cursul anului domină vânturile dinspre N. Curentul G. de Est deplasează tot timpul anului ghețari plutitori înspre partea de V a mării. La țărmul de E al Groenlandei se menține tot timpul anului o fâșie de ghețari, acoperind o suprafață maximă a mării în apr. și minimă în sept.

„GROZAVU-500” Remorcher maritim salvator, realizat în premieră la Șantierul Naval „Navol” din Oltenița. A intrat

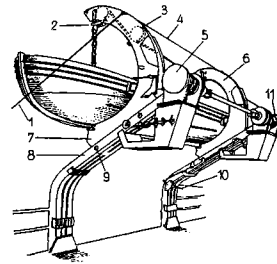
în compunerea MM în 1993. Caracteristici: depl. 2 780 t; dim. 64,65 x 14,7 x 5,8 m; două motoare cu o putere instalată de 2500 CP; vit. 12 Nd; raza de acțiune 4000 Mm; autonomie 30 zile. Remorcherul are posibilitatea de a prelua personalul navei avariate printr-un sistem gen teleferic. Poate acționa și ca spărgător de gheață. Este cea mai modernă navă de salvare din MM și a doua ca performanță din țară.

**GRUI** v. gruiere.

**GRUIE** Dispozitiv de ridicare a greutăților, având o porțiune dreaptă verticală și una curbă la partea superioară. **G. de ancoră** G. așezată la prova pentru punerea la post a ancorelor tip amiralitate. **G. de barcă** G. pentru ridicarea și lăsarea la apă a bărcilor. Pentru o barcă se folosesc două grui, una la prova și alta la pupa bărcii. **G. radială** sau **rotativă** G. care se rotește alternativ spre prova/pupa pentru a scoate și a intra barca; este legată de partea superioară printr-un strai, fiind ținută sau manevrată de brațe spre prova/pupa; v. fig. barcă de salvare. **G. cadrantală** G. care se rabate cu ajutorul unor manivele; v. fig. balenieră cu motor. **G. gravitațională** G. așezată pe o cale de rulare pe



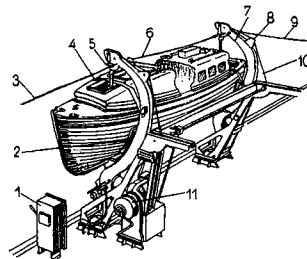
**Grui de ancoră:**  
1 – palanc de traversieră; 2 – inel de traversieră; 3 – palanc (braț); 4 – gruiere.



**Grui gravitațională de barcă:**

1 – braț prova; 2 – dinte; 3 – raiuri; 4 – strai; 5 – tamburul curentului; 6 – gruiere; 7 – leagăn; 8 – cale de rulare; 9 – rola leagănului; 10 – manetă de comandă; 11 – motor hidraulic

care alunecă pentru a scoate barca. Nu are, de regulă, palancuri, ci un singur curent de sârmă virat sau filat cu vinciuri. Pe capătul gruiei se află dinți sau opritori care permit sau împiedică filarea curentului, după cum barca



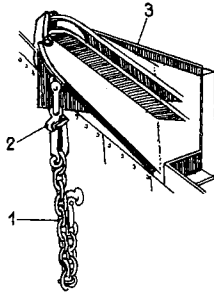
**Grui rabatabilă:**

1 – pupitrul de comandă; 2 – apăratoare; 3 – braț prova; 4 – chingă; 5 – dinte; 6 – strai; 7 – gruiere; 8 – rai; 9 – braț pupa; 10 – curent; 11 – vinci.

se scoate sau se intră. **G. rabatabilă** G. ce utilizează mai multe tipuri de manevre, manuală sau cu vinciuri, ultima

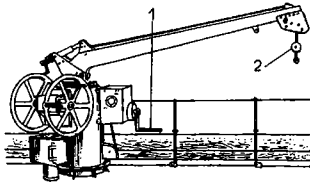
fiind o combinație cu G. gravitațională. **G. de capon** *inv.*

a) G. pe vechile nave cu vele, care ieșea în afara bordului, având la capăt ferestre pentru macaraua superioară a caponului (palancul cu care se ridică ancora ajunsă la suprafață) și la care se capona ancora cu boțul de capon; v. *fig.* ancoră traversată și navă de 74; b). Pe navele mari moderne, mic dispozitiv cu rai, de care se caponează ancora cu ajutorul unei chei de caponare, pentru a elibera nara în vederea legării la geamandură.



**Gruie de capon modernă:**  
1 - boț de capon; 2 - cârlig cu papagal; 3 - gruie de capon.

**G. de încărcare** G. ce servește la manipularea mărfurilor. **G. pentru muniție și scopuri generale** G. folosită pe navele de război pentru ambarcat muniție și diferite greutăți. **G. de plută de salvare** G. folosită pe navele comerciale pentru manevra plutelor de salvare; este prevăzută cu un curent cu palanc ce servește la lăsarea plutelor la apă, având la capătul inferior o greutate pentru lestare și un cârlig cu saulă de declanșare; capătul curentului este readus la bord cu ajutorul unei parâme de reținer. **G. de scară** G. care ține scara de bord; v. *fig.*



**Gruie specială pe navele mari de luptă:**  
1 - manivela de comandă; 2 - greutate.

scară. **G. de traversieră** G. folosită la traversarea ancorei; v. *fig.* ancoră traversată. **G. pentru proiector de Suez** G. instalată la prova navei, servind la manevra proiectorului de Suez. **G. specială** G. instalată pe navele de război și folosită la dragaj, la ambarcarea torpilelor și în alte scopuri speciale.

**GRUNDRUP** *pesc.* Partea inferioară a centurii de la gura traulului (făcând corp comun cu hedlănul), pe care se montează greutateți de forme diferite, denumite bobineți.

**GRUP** *mil.* Unitate tactică formată din nave de suprafață, submarine sau aviație maritimă, care execută acțiuni de luptă la nivel tactic. După destinație se disting: **G. de atac**, **G. de căutare-lovire**, **G. de cercetare** etc.

**GRUPARE** *mil.* 1. Mare unitate de forțe omogene sau eterogene, destinată îndeplinirii misiunilor de luptă sau operative. În cadrul unei grupări de ampoare mai mare pot fi incluse nave de suprafață de diferite clase, submarine și aviație maritimă. După destinație, se disting: **G. de lovire**, **G. de cercetare**, **G. de asigurare** etc. 2. Procesul de concentrare a forțelor pe teatrul maritim în vederea executării unei misiuni. 3. Dispozitivul inițial al forțelor marinei militare, constituit în conformitate cu concepția operației (campaniei).

**GRUPĂ DE AVARIE** Grup de marinari cu misiunea de a lichida o avarie.

**GRUS** Constelație conținând steaua nautică Al'nair.

**GUADALCANAL** Ins. în Oc. Pacific, făcând parte din

grupul Ins. Solomon (protectorat britanic). Supr. 5,3 mii km<sup>2</sup>; pop. cca. 50 mii loc. relief muntos cu alt. max. de 2039 m. Țărmuri crestate în partea de V. Climă subtropicală cu temp. med. de +24–26° C. Cea mai mare parte a Ins. este acoperită de păduri tropicale. Pe ins. se află centrul ad-tiv al Arh. Solomon, orașul-port Honiara. *ist.* În al doilea RM, ins. a fost ocupată de trupele japoneze (ian. 1942), iar către sfârșitul aceluiași an pe ins. au debarcat trupele americane care, după o îndelungată confruntare cu garnizoana japoneză, au reușit în feb. 1943 să cucerească Ins. G.

**GUADALQUIVIR** Fluviu în S Spaniei; lung. 680 km; supr. bazinului 57 mii km<sup>2</sup>. Izv. din M-ții Andaluziei, traversează o întinsă câmpie aluvionară, trece prin Sevilla și Córdoba și se varsă printr-un estuar în Oc. Cádiz, din Oc. Atlantic. Apele cresc la maximum în martie. Debitul med. 164 m<sup>3</sup>/s, max. 5,7 mii m<sup>3</sup>/s. Navigabil pentru nave oceanice până la Córdoba, la marea înaltă până la Sevilla. Hidrocentrale, irigații.

**GUADELUPA** (*fr.* Guadeloupe) Ins. în Arh. Antilelor Mici (M. Caraibilor) înconjurată de un grup de 7 ins. mici cu o supr. de 1,7 mii km<sup>2</sup> (din care G. ocupă 1,43 mii km<sup>2</sup>); pop. 360 mii loc.; relief muntos vulcanic, alt. max. 1484 m (vulcanul Grande Soufrière); climă tropicală umedă; culturi tropicale: trestie de zahăr, arbori de cafea, cacao, citrice ș.a. Cap. Basse-Terres. Port pr. Pointe-à-Pitre. *ist.* Posesiune franceză din 1635, din 1946 departament de peste mări al Franței.

**GUADIANA** Fl. în Pen. Iberică (Spania și Portugalia). Lung. 801 km; supr. bazinului 72 mii km<sup>2</sup>. Izv. din lagunele Ruidera (M-ții Iberici), traversează podișul Castiliei Noi și câmpia Extremadura și se varsă în G. Cadiz din Oc. Atlantic. Apele fl. ating nivelul maxim iarna în sezonul ploios. Navigabil pentru navele maritime pe distanță de 53 km, în continuare pentru navele fluviale. Irigații.

**GUAM** Ins. în Pacificul de V din grupul Ins. Mariane. Apartine SUA. Supr. 549 km<sup>2</sup>; pop. cca. 110 mii loc. Partea de S a ins. înaltă (alt. 410 m) de origine vulcanică, iar cea de N joasă de origine coraligenă. Țămurile în mare parte abrupte înconjugate de recife de corali. Dese cutremure. Climă tropicală, musonică; temp. med. +26–27° C; culturi tropicale (cocos, ananas, cafea, trestie de zahăr ș.a.). Oraș pr. Agaña. *ist.* Descoperită în 1521 de Magellan și luată în stăpânire de spanioli la sfârșitul sec. XVII. În urma războiului hispano-american (1898), a trecut în posesia SUA. În 1941–1944 a fost ocupată de japonezi și recucerită de americani în aug. 1944. Bază a forțelor navale și aeriene ale SUA. Important nod de comunicații maritime în Oc. Pacific.

**GUANABARA** Golf al Oc. Atlantic la țărmul de E al Braziliei în fața orașului Rio de Janeiro.

**GUANTÁNAMO** BMM americană pe terit. Ins. Cuba. Construită în 1933 pe baza unui acord bilateral cu guvernul cubanez de atunci. Cuprinde un acvatoriu cu o lungime de 10 Mm. Ad. la intrare în acvatoriu 30 m; lung. frontului de cheuri 2 km cu adâncimi de 11 m, care asigură staționarea simultană a 50 de nave. Șantier

de reparații nave. Două aerodromuri. Garnizoana SUA se compune din unități terestre și de marină.

**GUANGZHOU** Oraș-port chinez la M. Chinei de Sud. Centru ad-tiv al prov. Guandum. Cca 5 mil. loc. Este situat pe unul din brațele deltei Fl. Ciuntzian. În port pot acostă nave cu un pescaj până la 5 m. Navele cu un pescaj mai mare de 5 m acostează în punctul de transbordare din apropierea orașului Huanpo de unde marfa este preluată și transportată cu joncile. Centru important al ind. mătășii, celulozei, cauciucului, produselor meșteșugărești de tot felul ș.a. Șantier navale, aeroport. *Ist.* Unul din cele mai vechi orașe ale Chinei atestat din sec. III î.Hr. A fost singurul port din China care în anul 1757 a primit, în baza unui decret, aprobarea de a face comerț cu străinii. A devenit centrul de import al opiumului; interzicerea acestuia a prilejuit izbucnirea primului război anglo-chinez (războiul opiumului). Orașul a purtat denumirea Canton.

**GUARDAMAN** *sin.* gardaman. (v.)

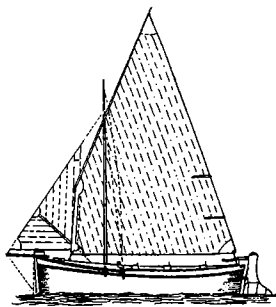
**GUARI** v. HUARI.

**GUAYAQUIL (I)** (*sp.* Golfo de Guayaquil) G. la Oc. Pacific, pe țărmul Americii de Sud (Ecuador). Pătrunde în uscat pe o distanță de 115 km; lățimea de intrare 160 km; ad. până la 200 m. În G. se varsă Fl. Guayas, pe cursul căruia este așezat portul Guayaquil accesibil pentru navele maritime.

**GUAYAQUIL (II)** Principal port al Rep. Ecuador, situat pe țărmul fl. Guayas la 50 km de vărsarea acestuia în G. Guayaquil la Oc. Pacific. Navele de mare tonaj sunt operate în rada exterioră (la Ins. Puna) de la intrarea în golf. Lung. frontului de cheuri 2 km, cu adâncimi până la 13,8 m. Traficul anual de mărfuri 3 mil. t. Prin portul G. se derulează aproape întregul export și aproape jumătate din importul țării. BMM asigură bazarea și repararea navelor militare, incl. Fr.

**GUAR** Ambarcațiune de pescuit folosită în apele din largul coastei Dalmației.

**GUINEEII (I), Curentul ~** Curent cald în Oc. Atlantic ce se deplasează de la V la E în partea nordică a G. Guineii la țărmul Africii. Este o prelungire a anticurentului Ecuatorial. Temp.: +26–27° C; vit. 3 km/h (cca 75 km în 24 de ore).



Guc

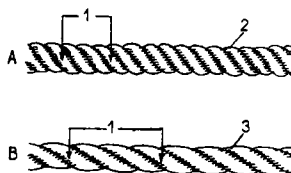
**GUINEEII (II)** Golf în Oc. Atlantic la țărmul Africii între C. Palma (Liberia) la N și C. Lopez (Gabon) la S. În partea de NE se împarte în două golfuri: Benin și Biafra. Supr. 1533 mii km<sup>2</sup>; ad. med. 2579 m, max. 5207 m; temp. apei: +25–27° C; salinitatea 34–35‰, în apropiere de vărsarea Fl. Niger, Volta, Ogua, Congo ș.a. aceasta scade până la 20‰. Marea semidiurnă de 2,7 m înălțime; insule principale din G: Fernando-Poo, San

Tome, Principe. Porturi: Abidjan (Coasta de Fildeș), Accra (Ghana), Lome (Togo).

**GULER 1.** Piesă din lemn la gâtul unui catarg, pe care se așază capelatura. **2.** Inel din lemn sau din metal la etambrelu unui catarg. **3.** Extremitate de pe puntea unei nări de ancoră sau de puț. **4.** Impletitură sub gâtul unui ochi pentru a nu lăsa ochiul să treacă printr-un rai. **5.** Porțiunea curbă a unei chei, opusă gurii. **6.** Întăritură din piele, de forma unei runde de dințate, aflate sub un nod de tipul cap de bulgar, nucă, coroană etc. **7.** Guler de marinar.

**GURĂ (hidr. I) 1.** Porțiunea unei ape curgătoare (fl., r.) prin care se varsă în mare, lac sau în altă apă curgătoare. Reprezintă punctul final al cursului unui fluviu sau râu. Are un regim hidrologic complex, fiind influențat de marea, remuu (creșterea sau scăderea nivelului datorită vântului), zăpoare de gheață ș.a. Particularitatea reliefului la G. celor mai multe fluvii constă în prezența barei (v.). Se deosebesc următoarele forme de G.: simple, fără modificarea lățimii normale a albiei și separarea în brațe (Dvina de N); în formă de deltă (Dunărea), estuar (Tamisa), liman (Nistru). În general, la G. fl. sau în apropierea acestora sunt situate multe din marile porturi. **2.** Legătura dintre ghiol și mare. **3.** Deschidere prin care se intră în port, radă, baia etc.

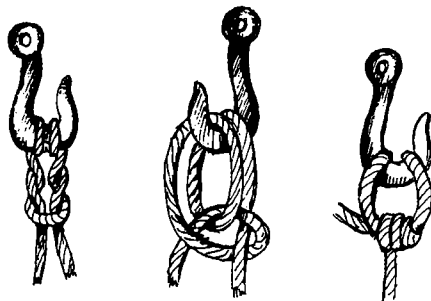
**GURĂ (tehn. II) 1.** Lungimea unui anumit număr de răsuciri ale parâmei. Cu cât G. este mai mică (pentru același număr de răsuciri), cu atât parâma este mai bine



Gură:  
1 – gură; 2 – răsucire tare; 3 – răsucire moale.

răsucită. **2.** Deschiderea unei chei, unui cârlig etc. **3.** Deschiderea de pe punte a unui puț, tambuchi etc.

**GURĂ DE CÂINE/DE LUP/DE ȘTIUCĂ** Noduri de prindere în cârlig.



Gură de știucă / Gură de lup/Gură de câine.

**GURĂ DE INCENDIU** Armătură cu robinet pe tubulatura de incendiu, la care se racordează furtunul de incendiu. Numărul și dispunerea pe navă a hidranților trebuie să asigure acționarea la locul incendiului cu minim două manici.



**GURĂ DE MAGAZIE MC** Deschidere practică în punțile navei, la fiecare magazie, pentru încărcarea și descărcarea mărfurilor. Dimensiunile G.d.M. variază în funcție de tipul, caracteristicile constructive, tonajul și destinația navei, astfel încât să asigure operarea navei în condiții optime. Pe puntea superioară G.d.M. sunt prevăzute cu rame cu înălțimea minimă de 450–600 mm față de nivelul punții. Închiderea se asigură prin bocaporți sau prin capace metalice de diferite sisteme cu manevrare hidraulică sau mecanică, etanșe la apă. Acoperirea G.d.M. prevăzute cu bocaporți se face prin 3–5 rânduri de mușamale din pânză impermeabilă, fixate prin pene și încinse cu chingi metalice. Deseori o magazie este prevăzută cu două G.d.M. în scopul reducerii timpului de operare a navei.

**GURĂ DE PAIOL** Deschidere cu capac în paiol, care permite accesul la santină.

**GURĂ DE SALVARE** Deschidere de dimensiuni mici într-o punte sau într-un capac de tambuchi, prin care se poate salva echipajul în caz de incendiu, de gaură de apă etc.

**GURĂ DE ULAJ** Orificiu de dimensiuni mici, prin care se ia ulajul la tancurile petroliere.

**GURĂ DE VENTILAȚIE** Partea unei tubulaturi de ventilație care iese deasupra punții și peste care se așază tromba de aerisire sau ciuperca de ventilație.

**GURĂ DE ZMEU 1.** Labă de găscă cu brațele inegale. **2.** *sin.* labă de găscă.

**GURNĂ** Porțiune a operei vii cuprinsă între fund și borduri ♦ „Bordajul G.” Porțiune din bordaj aflată în dreptul G. „File de G.” Filele de tablă (scândurile) din dreptul G. **G. ascuțită** G. la care bordajul lateral formează un unghi ascuțit cu bordajul fundului. **G. rotundă** G. la care bordajul lateral este curbat spre bordajul fundului.

**GUSEU** Piesă de formă triunghiulară, care unește coasta cu traversele sau formează o întăritură în osatura navei.

**GUTIERĂ** Stringher de punte, tablă lăcrimă, filă.

**GUVERNARE** (a navei) Acțiunea de a menține nava pe drumul stabilit, manevrând cârma. Efectul cârmei asupra navei este în strânsă legătură cu viteza navei. O viteză excesivă limitează atât utilizarea unghiului de cârmă, cât și efectul cârmei; o viteză prea redusă anulează efectul cârmei; viteza minimă de guvernare este cea mai redusă viteză la care nava ascultă încă de cârmă.

**GUVERNĂ** A dirija o navă cu ajutorul cârmei. **G. cu mașinile** Idem, variind aliuera mașinilor din babord și tribord. ♦ „Guvernează la compas”. Comandă la cârmă, care se dă în formație pe timpul executării unei întoarceri prin contramarș, pentru ca timonierul, văzând nava din prova așezată travers (în cursul acesteia), să nu întoarcă instinctiv prea devreme. „Guvernează pe ...!” Comandă la cârmă pentru a pune capul pe obiectul indicat. „Nava nu mai guvernează!” Formulă prin care timonierul raportează că nava nu mai ascultă cârma.

**GUVERNĂ** Capacitatea de a guverna (*termen folosit de piloții de pe Dunărea Maritimă*) ♦ „A pierdut G.”. A pierde capacitatea de manevră, a nu asculta cârma.

**GUID** *arg.* Ofițer de marină tânăr.

**GUYANEI, Curentul ~** Curent cald în Oc. Atlantic lângă țărmurile de NE ale Americii de Sud. Ramificație a Curentului Ecuatorial de Sud. Ia naștere lângă C. San Roque (Brazilia) și se deplasează spre NV de-a lungul țărmului Guyanei până se contopește cu Curentul Ecuatorial de Nord. Temp. med. anuală: +27° C; salinitatea 34-35‰; vit. peste 3 km/h.

**GUYIOT** Munte submarin cu vârful turtit.

# H

**H 1.** Pavilion din Codul internațional de semnale cu semnificația: „Am pilot la bord”. **2.** Pavilion arborat în rada și în portul Sulina de pilotinele aflate în serviciul efectiv de pilotaj.

**HABITACLU 1.** *sin.* abitaclu. **2.** (*rar*) Piciorul compasului; *v. fig.* compas.

**HADAR** Steaua nautică β Centauri (Centaurul), mărimea 0,9; în arabă „Piciorul taurului”.

**HAGIAC, Romeo** (n. 1922, Scânteia, Iași) Comandor ing. Absolvent al Școlii Navale promoția 1943 și al Școlii Speciale de Ofițeri Marină de la Tr. Măgurele (1946). În al doilea RM, ca elev și ofițer ambarcat pe Ds „Regina Maria” și alte nave, participă la numeroase misiuni de convoiere, patrulare, minare ș.a. și la evacuarea trupelor germano-române din Crimeea. În calitate de comandant pe RDr. „Basarabia” (iul.–aug. 1944) execută misiuni de dragaj magnetic între Constanța și Cap Midia. După scufundarea RDr. „Basarabia” execută misiuni de dragaj pe Rem. „Ovidiu”. În rezervă din 1946 și în continuare lucrează în domeniul Marinei Civile. Publică lucrările: **Paletizarea mărfurilor la transport și depozitare** (1971); **Mecanizarea și automatizarea depozitelor industriale și comerciale** (1972); **Transportul paletizat și containerizat al mărfurilor** ș.a. Autor a numeroase articole de memorialistică și istorie navală publicate în reviste de specialitate.

**HAIFA** Oraș și port în NV Israelului și principala BMM situată în G. Akko de la M. Mediterană. Supr. terit. și acvatoriului bazei 19 km<sup>2</sup>. Lungimea frontului de cheuri: 7 km cu ad. de la 5 la 11 m. Accesibilă pt. toate clasele de nave militare, incl. PA. Capacitatea de trafic a portului: 25 mil. t/an. Import: utilaje industriale, metale, armament, tehnică de luptă ș.a. Export: petrol, minerale, citrice ș.a. Portul este legat cu o conductă de petrol de portul Eilat de pe țărmul M. Roșii. Șantierele navale asigură construcția și reparația navelor civile de cca 10 mii t și a unor nave militare, incl. Fr g.

**HAINAN 1.** Ins. în Marea Chinei de Sud separată de continent prin str. cu același nume. Supr. 34 mii km<sup>2</sup>; pop. 3,5 mil. loc. Relief muntos în S și centru (alt. max. 1867 m) și șes la N. Țărmurile create de mici golfuri: temp. med. este de +16–19°C iarna și +29°C vara (climă tropicală musonică). Principalul oraș și port Haikou în N Ins. la Str. Hainan. Păduri tropicale, trestie de zahăr, orez, bumbac. **2.** Str. între Ins. Hainan și G. Tonkin. Lung. de 93 km, lăț. de 18,5 km; ad. min. a șenalului navigabil 36 m; viteza curentului de marea 3 Nd (5,6 km/h).

**HAI PHONG** Oraș-port din R.D. Vietnam situat în delta Fi. Song Noi la vărsarea în G. Tonkin din M. Chinei de Sud. Principal centru industrial și comercial. Ind. cimentului, chimică, a sticlei, de prelucrare a cositorului, alimentară. Traficul anual de mărfuri cca 2 mil. t. Șantiere navale. *ist.* A intrat sub ocupație franceză în 1888 în fosta colonie Indochina. La 20 sept. 1940 a fost ocupat de japonezi. În 1945, după eliberarea de sub ocupația japoneză, a fost invadat de trupele franceze (27 nov. 1945). Intervenția a luat sfârșit în mai 1955 când, în urma convenției de la Geneva privind încetarea ostilităților, trupele franceze au fost retrase iar orașul a revenit Republicii Democratice Vietnam.

**„HAITĂ DE LUPI”** Procedeu de folosire în grup a Sm. germane în al doilea RM pe timpul nopții la atacurile asupra convoaielor aliate din Oc. Atlantic. Consta în desfășurarea unei perdele din 10–25 Sm. pe căile probabile de deplasare a convoaielor aliate. La semnalarea convoiului, Sm. aflate la suprafață luau drum de goană pentru a ocupa o poziție favorabilă de atac, iar pe timpul nopții atacau convoiul din mai multe direcții. Acest procedeu a fost la început deosebit de eficient, dar o dată cu luarea măsurilor de întărire a apărării ASm. a convoaielor și folosirea aviației și în special a radiolocației pe unde centimetrice de către aliați, posibilitățile de folosire a Sm. la suprafață s-au redus simțitor. În vara 1943, din cauza pierderilor suferite, germanii au renunțat la acest procedeu.

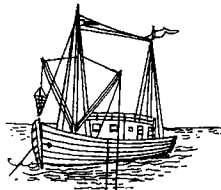
**HAITI** Ins. aparținând grupului de Insule Antilele Mari (Indiile de Vest). Este scăldată de apele Oc. Atlantic la N și ale M. Caraibilor la S. ins. este împărțită între Rep. Haiti (partea de V cu o supr. de 27,5 mii km<sup>2</sup>, peste 5 mil. loc.) și Rep. Dominicană (partea de E cu supr. de 48,7 mii km<sup>2</sup> și cca 6,5 mil. loc). Este separată de Ins. Cuba prin Str. Windward și de Ins. Porto (Puerto) Rico prin Str. Mona. Numeroase G. din care mai importante sunt Samana la E și Gonaiv la V. Relief muntos cu alt. max. de 3175 m; climă tropicală; temp. med. anuală: +22 – 28°C. Păduri tropicale cu esențe prețioase; agricultură. Porturi importante: Port of Prince (cap. Rep. Haiti), Santo-Domingo (cap. Rep. Dominicane) *ist.* A fost descoperită de C. Columb în 1492, care a denumit-o Española.

**HAKODATE** Oraș în Japonia situat în S Ins. Hokkaido, port la țărmul Str. Tsugaru Kaikio, având legătură prin feribot cu portul Aomori de pe Ins. Honshu. Centru de pescuit și de prelucrare a peștelui. Ind. uneltelor de pescuit. Șantiere navale.

**HALAJ 1.** *sin.* (*rar*) tragere la edec. **2.** Tragere în parâme a unei nave în interiorul portului. **3.** *sin.*, *inv.* tragere cu

tuerul (se executa în trecut în zona cataractelor de la Porțile de Fier). 4. Ridicare a unei nave mici pe cala de H.

**HALĂU pesc.** Unealtă de pescuit prevăzută cu lumină electrică. Se compune dintr-o plasă conică având baza în sus, prinsă de un cerc de oțel. După ce se coboară într-un bord, la adâncimea de pescuit (20–70 m), se conectează lumina timp de 2 min., iar apoi se ridică la suprafață, operațiunea repetându-se în celălalt bord.



Halău

**HALDANE, table** ~ v. decompresiune.

**HALIÇ (turc.)** v. Cornul de Aur.

**HALIFAX** Principalul port comercial al Canadei la Oc. Atlantic, situat pe țărmul de E al Pen. Noua Scoție în G. Halifax-Harbour. Suprafața bazinului portuar interior 34,5 km<sup>2</sup>, a radei exterioare 260 km<sup>2</sup>; lățimea intrării în G. Halifax-Harbour 8 km cu adâncimea la intrare de 12–15 m. Lung. frontului de cheuri a portului comercial este de 12 km, cu adâncimi de 5–14 m; capacitatea de trafic a portului 13,5 mil. t/an. Navigația se desfășoară în tot cursul anului. BMM a forțelor navale canadiene dispune de un front de cheuri de 36 km cu adâncimi de 9–14 m.

**HALL** v. ancoră.

**HALMAHERA** Insulă din Indonezia, cea mai mare Ins. din Arh. Molucelor. Supr. 20 mii km<sup>2</sup>; pop. cca 90 mii loc. Relief muntos; alt. până la 1635 m; vulcani activi. Păduri veșnic verzi; culturi de orez, porumb, nuci de cocos. Export: mirodenii, esențe prețioase; pr. oraș Djailolo.

**HALOR (franțuzism)** Remorcher.

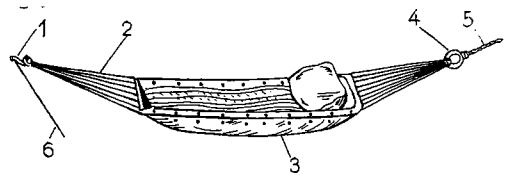
**HALO (gr. halos – cerc, disc)** Cercuri, arcuri luminoase colorate care se observă în anumite condiții atmosferice în jurul Soarelui sau al Lunii și care se datoresc reflexiei și refracției luminii în cristalele de gheață aflate în atmosferă la mare înălțime, precum și pe geruri mari sau pe timp de ceață. Culoarele se succed de la roșu în interior la albastru spre exterior.

**HALSEY, William Frederick** (1882–1959). Amiral american. Absolvent al Academiei Navale de la Annapolis. Ca ofițer, a învățat pilotajul și s-a specializat în operațiuni aero-navale. În primul RM a participat la siguranța convoaielor aliate din Oc. Atlantic. În al doilea RM, aviația din subordinea sa a executat raiduri asupra bazelor nipone de pe Ins. Gilbert, Marshall (1 feb. 1942), Wake și Marcus (21 feb. – 4 mart. 1942) și primele bombardamente în jurul cap. Tokyo. A comandat PA „Enterprise” și „Hornet” în bătăliile de la Midway (4–6 iun. 1942), Santa Cruz (oct. 1942) și Guadalcanal (nov. 1942), înfrângând forțele de șoc ale flotei japoneze. În cooperare cu Armata a 6-a a SUA, a eliberat Noua Guinee (1943) și, de asemenea, s-a distins în luptele din golful Leyte (1944), în care Japonia a pierdut ultimele sale forțe ofensive. În ultima parte a războiului a participat la operația de preluare a

controlului asupra Arh. Filipinelor (iul. 1945) și la raidurile asupra coastelor nipone (aug. 1945). Datorită spiritului său ofensiv, a fost deseori comparat cu Nelson.

**HÅLSINGBORG** Oraș și important port al Suediei, situat pe țărmul de SE al coastei suedeze, la intrarea de N în Str. Öresund (Sund). Pop. 80 mii loc. Portul are 5 avanporturi protejate de spargevaluri, fiecare având mai multe bazine. Lungimea frontului de cheuri 7,5 km, cu adâncimi de la 6 la 13 m. Deschis navigației tot timpul anului. Traficul anual de mărfuri 8,5 mil. t. Cele 5 avanporturi sunt specializate pentru: mărfuri în vrac, produse petroliere, containere, mărfuri generale, produse chimice. Șantierul naval poate asigura reparația navelor, incl. Ds.

**HAMAC** Pat suspendat, folosit pe unele nave în locul cușetelor. Are o saltea de plută, ce poate servi și ca mijloc individual de salvare; v. și brand.



Hamac:

1 – cârlig; 2 – picioare de pânjan; 3 – hamac; 4 – inei; 5 – saulă fixă; 6 – saulă de legătură.

**HAMAL** Steaua nautică α Arietis (Berbecul) mărimea 2,2; în arabă „Miel crescut”.

**HAMBAR** Magazie de marfă la bordul unei nave comerciale; *sin.* magazie de marfă.

**HAMBURG** Oraș și important port internațional al Germaniei pe cursul inferior al Fl. Elba, la 102 km de vărsarea acestuia în M. Nordului. Pop. 1,8 mil. loc. Un canal cu adâncimea de 12 m permite intrarea în port a navelor cu o capac. de 65 mii t. Portul cuprinde 10 sectoare portuare cu o lungime totală a frontului de cheuri de 100 km și adâncimi de cca 15 m. Simultan pot acosta la cheurile portului 320 nave maritime. Capacitatea de trafic 55 mil. t/an. Dispune de terminale de containere, nave Ro-Ro, petroliere, feriboturi. Șantierele navale asigură construcția și reparația navelor de mare tonaj, incl. Cr. Prin port se derulează 25% din totalul importurilor și 20% din totalul exporturilor Germaniei. Portul este folosit ca BMM.

**HAMILTON (I)** Oraș în S Canadei (prov. Ontario). Cca 300 mii loc. Port pe țărmul de V al L. Ontario. Unul din cele mai mari centre ale ind. siderurgice bazate pe zăcămintele de minereu de fier și cărbuni din zona Lacului Superior. Ind. constructoare de mașini, textilă, a celulozei.

**HAMILTON (II)** Centru ad-tiv și port important din colonia britanică Insulele Bermude situat în cea mai mare insulă a arhipelagului (Great Bermuda), într-o baie naturală bine protejată. Cca 5000 loc. (în afară de

militari). Nod de comunicații maritime. Șantier de reparații navale. BMM a SUA

**HAMMERFEST** Oraș și port în N Norvegiei, cel mai nordic port din Europa (70°39' lat. N), situat pe Ins. Kvløy (M. Barents). Cca 20 mii loc. Este unul din principalele centre de transporturi maritime din N țării (cca 30%). Punct de bazare pentru navele militare norvegiene unde pot fi reparate nave, incl. Ds. Portul dispune de trei pase de acces cu ad. până la 18 m; zonele de staționare la ancoră au 9–32 m ad. Lungimea frontului de cheuri 1,5 km, capac. de trafic 4 mil. t/an. Nu îngheață iarna.

**HAMPTON-ROADS, lupta de la** ~ Radă din apropierea portului Norfolk din SUA la coasta Oc. Atlantic, unde la 8–9 mai 1862, în timpul Războiului civil din America (1861–1865), s-a dat lupta între două nave cuirasate: nava sudistă „Merrimack” (depl. 3500 t; tunuri IV × 229 mm lise, II × 178 mm, II × 152 mm, în cazemată cu blindaj de 100 mm) și nava nordistă „Monitor” (depl. 1200 t; tunuri II × 280 mm, bordajul acoperit cu o centură cuirasată de 100 mm și țurela cu un blindaj de 200 mm). Duelul de artilerie a rămas nedecis deoarece proiectilele nu au putut străpunge cuirasa chiar de la o distanță mai mică. Aceasta a fost prima confruntare între nave cuirasate, cunoscută în istorie, care a demonstrat superioritatea țurelei față de cazemată și neconcordanța între tactica liniară și posibilitățile navelor cuirasate.

**HANCIOU** (Hangzhou) Oraș-port în E Chinei situat la G. Hangzhouvan (M. Chinei de Est), la capătul Marelui Canal Chinez. Cca 800 mii loc. Important centru de prelucrare a mătăsii, uzine de constr. mașini agricole, ind. de prelucrare a iutei, ceaiului ș.a.

**HANDICAP, formulă de ~ spt.** Formulă de calculare exactă a diferenței de scor la regate între yachturi cu caracteristici diferite, în vederea împărțirii echitabile a premiilor. În prezent se folosesc cu precădere două asemenea reguli de măsurare a caracteristicilor yachturilor: **International Measurement System** (denumită anterior **Measurement Handicap System**) și **International Offshore Rule**.

**HANGAR** mil. Compartiment pe portavioane sau pe navele care au elicoptere la bord, în care se adăpostesc avioanele sau elicopterele.

**HANGŌ** Pen. în SV Finlandei. *ist.* 1. În apropierea pen. a avut loc în 1714, în timpul Războiului Nordic între Rusia și Suedia (1700–1721), bătălia navală de la H. (*rus.* – Gangut) între flotele celor două țări. Flota rusă, condusă de țarul Petru I, a obținut prima sa victorie asupra flotei suedeze. 2. În 1940, în urma unui acord bilateral, la H. a fost instalată o BMM sovietică, la intrarea în G. Finic cu rol de apărare îndepărtată a or. Leningrad. Începând cu 22 iunie și până la 2 dec. 1941 baza a fost supusă atacurilor trupelor germane, sprijinite de forțe navale și aviație, care încercau, fără rezultat, să cucerească peninsula. Fiind izolată în urma cuceririi de către germani a or. Tallin, garnizoana (22 000 oameni) a reușit să evacueze pen. și să ajungă la Leningrad.

**HANNON, navigatorul** (sec. VI – V î.Hr.) Colonizator cartaginez. A încercat să realizeze înconjurul Africii. A condus o flotilă alcătuită din 60 de nave cu câte 50 perechi de vâsle, pe care se aflau 30 000 oameni. A întemeiat pe țărmul nord-vestic al Africii șase orașe (cel mai îndepărtat Kerna). După o scriere care s-a păstrat până astăzi „Periplul lui H. Cartaginezul” nu se poate deduce cu precizie până în ce punct a ajuns de la „coloanele lui Hercule” (Gibraltar) spre sud.

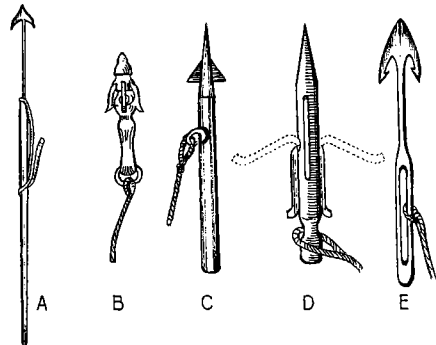
**HANSA** *ist.* Alianță comercială și politică (sec. XII – XVII) a numeroase porturi în frunte cu cele germane (Lübeck, Hamburg, Bremen, Gdansk, Rīga ș.a., în total cca 70 de porturi) care, dispunând de o flotă comercială și de una militară, a jucat un rol important în comerțul din jurul M. Baltice și M. Nordului.

**HARLAFTIS, Gelina** Istoric naval grec. Președinta Asociației Internaționale de Istorie Economică Maritimă. Profesora asociată la Universitatea Ionică din Corfu. În numeroasele sale studii dedicate istoriei marinei comerciale grecești din sec. XIX – XX a făcut și ample referiri la România. În 1996 a publicat la Londra și New York cartea intitulată **A History of Greek Owned Shipping. The Making of an International Tramp Fleet, 1830 to the Present Day**. Împreună cu Nicos S. Vlassopoulos a publicat în anul 2001 un amplu catalog al navelor comerciale grecești medievale și moderne intitulat **PONTOPOREIA**. În anul 2004 a participat la Congresul Internațional de Istorie Navală desfășurat între 6–9 oct. la Constanța.

**HARMATAN** Denumire locală a vântului foarte uscat care se deplasează în perioada noiembrie–martie din Sahara în zona Golfului Guineii pe coasta de NV a Africii și Arh. Capul Verde și care antrenează o cantitate mare de praf formând uneori o adevărată ceață de praf.

**HARMUZ** Spațiu între două scânduri ale bordajului navelor din lemn, în care se introduce și se bătorește calafatul; *sin.* armuz.

**HARPON** pesc. Unealtă ce servește la vânărea balenelor și altor vietăți marine, având forma unei

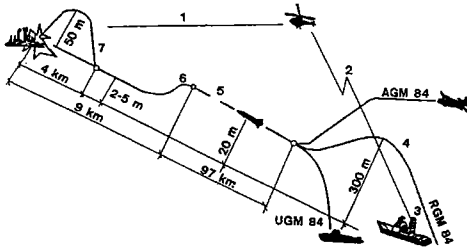


Harpoane:

A – harpon de mână; B – E – harpoane de tun.

sulițe cu aripioare în vârf, legată printr-un nod de H. la o saulă. În trecut harponarea balenelor se efectua manual, dintr-o balenieră cu rame. În prezent se utilizează baleniere echipate cu tunuri portharpon. În unele mări este interzisă vânărea balenelor.

**HARPOON mil.** Rachetă navă-navă cu bătaia decca. 50 Mm, în înzestrarea marinei militare a SUA Poate fi lansată din submarin (variantea UGM-84), de pe o navă de suprafață (RGM-84) sau din avion (AGM-84).



Racheta Harpoon:

A – vedere generală; B – traiectoria rachetei.

**HARTA FUSURILOR ORARE** Hartă indicând limitele reale ale fusurilor orare care în practică nu coincid întotdeauna cu cele ale fusurilor orare geometrice de 15° longitudine.

**HARTA HIDROGRAFICĂ A DUNĂRII** Hartă a Dunării, publicată zilnic de Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor, care cuprinde cotele apelor, sloiurile (dacă există), balizajul etc.

**HARTA LINIILOR DE ÎNCĂRCARE** Anexă la Convenția liniilor de încărcare valabile în anumite mări și în anumite anotimpuri; v. și marcă de bord liber.

**HARTĂ CERESCĂ** Hartă pe care sunt reprezentate constelațiile. Se întocmește în proiecție Mercator dreaptă, în proiecție Mercator transversală sau în proiecție stereografică. Contrar hărților terestre, H.C. are Vestul în dreapta și Estul în stânga, deoarece se folosește stând cu spatele spre Nord.

**HARTĂ MARINĂ** H. reprezentând o mare, un ocean sau o porțiune a acestora, folosită în navigație (hărți de navigație) sau în scopuri utile navigației (hărți speciale).

**Hărțile de navigație** sunt întocmite, de regulă, în proiecție Mercator, care reprezintă loxodroma printr-o dreaptă, iar unghiurile de pe glob în mărime adevărată. După mărimea zonei reprezentate, H.M. poartă următoarele denumiri: **H. generală** H. care redă o mare sau un ocean; **H. costieră** H. care redă o porțiune a coastei; **H. de detaliu** H. care redă, la scară mare, o porțiune mică a coastei; **H. plan** H. care redă un port sau o porțiune mică a coastei (fiind editate la scări foarte mari, H. sunt adeseori întocmite în proiecție gnomonică, care, la aceste scări, nu diferă practic de proiecția Mercator). **Hărțile speciale** nu sunt folosite pentru navigația propriu-zisă, ci în scopul rezolvării unor anumite probleme. Astfel, **H. gnomonică** – în proiecție gnomonică – servește doar pentru a trasa arce de cerc mare (ortodromă) și a scoate punctele de schimbare de drum, care se trec apoi pe o hartă în proiecție Mercator. H. gnomonice la scară mare sunt folosite pentru a trasa ca linii drepte relevmentele

radiogoniometrice. **H. magnetică** conține elementele magnetismului terestru: declinația, înclinația, intensitatea totală, precum și componentele orizontală și verticală ale acesteia. **H. curenților** H. care cuprinde curenții marini; v. harta curenților marini. **H. ghețurilor** H. specială folosită în zonele polare pe care se reprezintă situația ghețurilor, indicându-se felul gheței, cantitatea și aspectul acesteia etc. **H. curenților de maree** H. de detaliu în care se arată direcția și viteza curenților de maree la diferite ore. Se publică numai pentru locuri foarte frecventate, în care datele din hărțile de navigație privind mările nu ar fi suficiente.

**H. pentru navigație hiperbolică** (Consol, Decca, Loran etc.) H. ce pot fi folosite pentru navigație, rețelele hiperbolelor respective fiind suprapuse pe o hartă obișnuită în proiecție Mercator.

**H. batimetrică** H. de navigație în care adâncimile sunt date prin izobate și nu prin sonde izolate, ca la hărțile obișnuite. **H. Pilot** H. care conține vânturile, curenții și alte indicații utile navigatorilor.

**H. – indice** H. la scară mică, indicând zonele cuprinse în toate hărțile unei mări (se publică în cataloagele de hărți și în cărțile-pilot). **H. drumurilor** H. indicând drumurile recomandate pe un anumit ocean.

**H. – schelet** H. care cuprinde numai caroiajul meridianelor și paralelelor, o roză și scara, fără a reprezenta însă terenul. Servește la înțelegerea la scară mare a estimei. Hărțile oficiale publicate de un serviciu hidrografic poartă denumirea de **H. ale amiralității**. Prima H.M. românească a fost ridicată și întocmită de comandorul Al. Cătuneanu din Marina Militară (1898); poartă și denumirea de H.M. Cătuneanu. În domeniul militar se folosesc și hărți marine cu caroiaje ce conțin pătrățele colorate, cu ajutorul cărora punctul navei este transmis fără a fi necesară indicarea latitudinii și longitudinii.

**HARTĂ OPERATIVĂ** Hartă de stat-major pentru uz intern, pe care se reprezintă grafic dislocarea și acțiunile forțelor proprii pe teatrul maritim. H.O. pot fi **generale**, când reprezintă situația pe întregul teatru maritim și **parțiale**, pe care situația este reprezentată parțial, dar mai detaliat.

**HARTĂ RUTIERĂ** Hartă de navigație pe Dunăre, pe care sunt indicate cursul fluviului, kilometrajul, balizajul și alte date; *sin.* rutieră, hartă fluvială. Prima H.R. românească a fost ridicată de Marina Militară în 1907.

**HARTĂ SINOPTICĂ** Hartă executată din 6 în 6 ore, pe care se înscriu principalele elemente meteorologice de la suprafața pământului și la altitudine cu ajutorul sondelor, pentru un număr cât mai mare de puncte din cuprinsul unei regiuni geografice la ora respectivă de observație, înregistrând deplasarea maselor de aer și ajutând astfel la prognoza vremii.

**HARVEY-RAYNES** Dispozitiv compus dintr-un magnet de bandă înclinat, care permite asigurarea liniștii compasului la schimbarea latitudinii magnetice, fără a modifica deviația.

**HAȘOVSCI, Valerian** (n. 1949 Suceava) Contraamiral. Absolvent al Școlii Militare Superioare de Marină

promoția 1970, al Academiei Militare Generale de Marină (1995) și al Colegiului Superior de Stat-Major. A îndeplinit ca ofițer diferite funcții la navele MM. Comandant al Brigăzii 61 nave dragoare (1994–1996), șef de stat-major la Flota Maritimă (1996–1998); din 1998 loțiitor al comandantului Flotei Maritime.

**HATTERAS** C. pe coasta estică a Americii de Nord (35°14' lat. N și 75°31' long. V). Parte a cordonului litoral care separă Oc. Atlantic de Laguna Pamplico.

„HAȚEG” (Remorcher/dragon) v. Aschau.

**HAVALEA MC** Caric pe puntea navei. Mărfurile frecvent transportate sub formă de H. sunt cheresteaua și stuful.

**HAVANA** (sp. La Habana) Capitala și port principal al Rep. Cuba situat pe țărmul de SV al insulei cu același nume la Str. Florida cu care se leagă printr-un canal de 11,8 m adâncime. 4 km din frontul de cheuri sunt destinați terminalelor de zahăr, petrol, mărfuri generale; pe țărmul de S al bazinului portuar se află un important port pescăresc. Capacitatea de trafic a portului 8 mil. t/an. Importă: cereale, petrol, cărbuni, ciment, utilaje ș.a.; exportă: zahăr, jigări, tutun, fructe ș.a. *ist.* Intemeiat în 1519 de spanioli. După înfrângerea Spaniei în războiul hispano-american din 1898 a devenit capitala Cubei.

**HAVANĂ** nav. Plută de dimensiuni mari, în care buștenii sunt aranjați în formă de fus, legați între ei cu parâme și lanțuri. H. poate fi remorcată în bune condițiuni pe mare, chiar pe distanțe de câteva sute de mile marine. *sin.* plută trabuc, plută fusiformă.

„HAVFRUEN” Velier de tip fregată cu două punți sub pavilion danez construit în anul 1789. A reprezentat un exemplu în evoluția tehnico-construcțivă a acestui tip de navă prin rearanjarea velaturii. Caracteristici: depl. 1300 t; dim. 65 × 13,90 × 7 m. Armament: 40 tunuri. Echipaj: 326 oameni.

**HAVRE, Le** ~ Oraș și principal port de pasageri al Franței situat la vărsarea Fl. Sena în Str. La Manche. Este considerat portul maritim al Parisului. Pop. 225 mii loc. Lung. frontului de cheuri 27,5 km; cu ad. de 12–18 m, unde acostează petroliere cu o capacitate de 270 mii tdw și alte nave de mare tonaj. Bazinul Antifer, situat la 20 km de H., este destinat descărcării supertancurilor petroliere de 550 mii t. Capacitatea de trafic a portului 43 mil. t/an. Asigură traficul de mărfuri și pasageri între Franța și SUA, Canada, Japonia, Malaysia, Marea Britanie ș.a. Șantierul navale asigură toate categoriile de reparații la navele civile și militare. *ist.* Fondat în sec. XVI pe locul unui sat pescăresc. În sec. XIX a devenit port militar. În 1940 a fost ocupat de armata hitleristă. După al doilea RM este folosit și ca BMM.

**HAWAII** (engl. ~ Hawaiian Islands fost Sandwich) Grup de 24 insule în partea centrală a Oc. Pacific fiind cel mai nordic și cel mai mare arh. din Oceania. Supr. 16,6 mii km<sup>2</sup>; 720 mii loc. Ins. principale: Hawaii (cea mai mare Ins. 10 399 km<sup>2</sup>), Maui, Oahu, Kauai, Molokai ș.a. Centru ad-tiv și port Honolulu (Ins. Oahu). Important nod de comunicații care leagă SUA și Canada de Asia de Est, Filipine, Australia și Noua Zeelandă. Relief

vulcanic ridicat de la mari adâncimi (4–5 mii m); dintre numeroșii vulcani activ este numai Mauna Loa (4140 m alt.). Climă subtropicală oceanică; culturi de trestie de zahăr, ananas, bananieri, cafea, tutun etc. Pe Ins. Oahu sunt situate BMM și BAM ale SUA Pearl Harbor care asigură bazarea tuturor claselor de nave și avioane. *ist.* Descoperit în sec. XVI de spanioli, a fost redescoperit de J. Cook în 1778. Colonie SUA (1898); a fost declarat al 50-lea stat din componerea SUA (1959). În perioada celui de la doilea RM s-a produs, la 7 dec. 1941, atacul grupării forțelor navale și aeriene japoneze (6 PA, 2 NL, 3 Cr, 9 Ds, 3 Sm și 8 nav. aux.) asupra BMM americane de la Pearl Harbor (unde se aflau 94 nave de luptă și aux. dintre care 8 NL, 8 Cr, 29 Ds, 5 Sm.), care a marcat intrarea SUA în al doilea RM și declanșarea războiului în Oc. Pacific. În urma loviturilor aviației purtate japoneze au fost scufundate sau scoase din luptă 8 NL, 6 Cr, 2 Ds, distruse în cea mai mare parte la sol 272 avioane americane și uciși sau răniți 3400 oameni. Japonezii au pierdut 29 avioane și 6 Sm. Astfel, Japonia și-a creat condiții favorabile pentru desfășurarea primei părți a războiului din Pacific în V Oc. Pacific (Filipine, Malaysia, Jawa ș.a.)

**HAZARD MARITIM MC** Termen de asigurare prin care se definește orice transport pe mare. Executarea voiajului este expusă permanent la unele pericole (riscuri) posibile, precum: cazuri de forță majoră, accidente de navigație, incendii, îngheț, război, captură, sechestru, priză, piraterie, oprirea navei din ordinul unui guvern, jaf, hojje, baraterie etc. H.M. la care este expus orice voiaj maritim a fundamentat principiile de asigurare a transporturilor maritime. *sin.* pericol, risc maritim.

**HĂRȚI ALE AMIRALITĂȚII** Hărți marine de navigație editate de departamentul hidrografic englez, pe care sunt reprezentate zonele de navigație de pe întreg globul. Toate aceste hărți sunt cuprinse în Catalogul de hărți și documente nautice.

**HĂRJAN, Alexandru** (n. 1926 Bordoșani, Ialomița) Comandor. Absolvent al Școlii Navale promoția 1949. Ambarcat la bordul navelor-școală „Libertatea” și „Mircea” (1949–1950); secund, comandant de navă și comandant al unității de nave dragoare (1950–1965); comandant al navei-școală „Mircea” (1965–1973). Profesor la Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân” (1973–1982). Pensionat (1982).

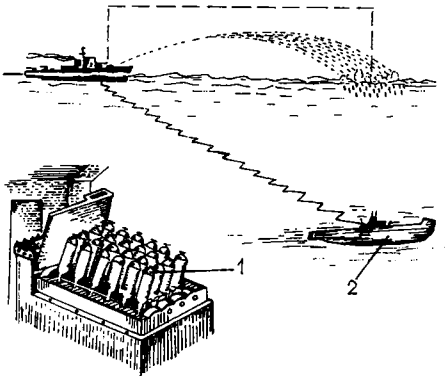
**HĂRJEU, Nicolae** (n. 1927 Băcești, Vaslui) Viceamiral. Absolvent al Școlii Ofițeri Geniu (1948) și al Academiei Tehnice Militare-Facultatea de Marină, specialitatea construcții navale (1949–1953). În perioada 1953–1979 a îndeplinit următoarele funcții mai importante în cadrul MM și al Armatei: director al Arsenalului Marinei Militare-Brăila; șef al Direcției Tehnice al CMM; șef al Secției Relații Externe Militare din Direcția generală a Înzestrării Armatei; șef Direcție Industrială în cadrul Direcției Generale a Înzestrării Armatei, unde a coordonat mai multe programe navale importante. Între 1979–1990 a îndeplinit în cadrul economiei naționale funcțiile de Comandant unic al portului Naștonța contribuind efectiv la redresarea activității portuare; ministru adjunct și șef al Departamentului Transporturi

Navale (1980–1986) având responsabilitatea realizării planului de investiții pentru dezvoltare capacități portuare, construcții canale, lucrări hidrotehnice, construcții noi de nave maritime și fluviale ș.a. cu firme românești. A îndeplinit misiuni cu caracter militar și civil pe linie navală în numeroase țări (Franța, Germania, Suedia, China, URSS, Jugoslavia ș.a.). Autor a numeroase studii în domeniul construcțiilor de nave, exploatarea canalului DMN, a liniei de navigație Ro-Ro ș.a. Trecut în rezervă în 1990 după o activitate de peste 41 de ani ca ofițer activ.

**HEBRIDE** (Hebrides sau Western Islands) Arh. britanic în Oc. Atlantic în partea de SV a Scoției. Se compune din cca 500 de insule, din care 100 sunt locuite. Supr. totală 7,6 mii km<sup>2</sup>; pop. cca 100 mii loc. Ins. sunt formate din roci cristaline și bazaltice; relief deluros, alt. max. 1009 m; climă marină temperată cu +3 – 5°C iarna și +13°C vara. Zăcăminte de metale, pescuit. Port pr. Stornoway. Bază militară.

„**HECTOR**” *ist.* Corabie dăruită de negustorul Spiridon Copcioviu ocăruiirii Țării Românești, în anul 1847. Înregistrată în portul Brăila, nava va avea ca prim comandant pe căpitanul Mapiu Dabinovici, care o adusese în țară. Se pare că această navă s-a adăugat celor trei șalupe canoniere existente în flotila Munteniei, de vreme ce comandantul ei care urma „a învăța și pe cinurile de jos, orânduie la dânsa, regula trebuincioasă era plătit cu o sută cincizeci de sfanți pe lună de magistratul orașului, prin comandirul polcului” din Brăila.

**HEDGEHOG** *mil., engl.* Aruncător de grenade antisubmarine, în serii a câte 24 de bucăți, la distanță de 300 m, acoperind o arie eliptică în care probabilitatea de distrugere a submarinului este foarte mare.



Hedgehog:

1 – rachete; 2 – submarin.

**HEDLAIN** *pesc.* Partea superioară a centurii de la gura traulului, confecționată, de regulă, dintr-o parămă specială „Hercules” (înfășurată cu ață de vele), pe care se montează flotorii; v. *fig.* traul.

**HELESPONT** *ist.* În antichitate numele Strâmtoării Dardanele.

**HELEȘTEU** *pesc.* Bazin piscicol special construit prin îndiguire sau săpătură și prevăzut cu canale de alimentare și evacuare a apei. Pot fi H. de reproducere

și H. de creștere a peștilor.

**HELGOLAND** Ins. situată în partea de SE a M. Nordului în apropiere de coasta Germaniei de care aparține. Supr. 0,6 km<sup>2</sup>; alt. max. 56 m. Începând cu primul RM, ins. a fost transformată într-o BMM și un important punct strategic al flotei germane în M. Nordului. *ist.* Ins., care a aparținut din 1807 Angliei, a intrat în posesia Germaniei în 1890 în urma unui schimb de teritorii dintre cele două țări. În primul RM în apropiere de Ins. H. au avut loc două lupte între grupări de nave germane și britanice. Prima a avut loc la 28 aug. 1914 între britanici (5 CrL, 6 CrU, 31 Ds, 6 Sm.) și germani (7 CrU, 19 Ds. și câteva dragoare). În urma duelului de artilerie, germanii au pierdut 3 CrU, 1 Ds. și 1 DR; englezii au avut avariate 2 Cr.U. și 3 Ds. A doua luptă navală în zona Ins. H. a avut loc la 17 nov. 1917 când o grupare britanică (5 CrL, 2 Cr, 8 CrU și 19 Ds.) a încercat să împiedice dragoarele germane să execute dragajul la NV de Ins. H. (20 DR sprijinite de 4 CrL și 11 Ds.). Folosind perdele de fum, navele grmane au reușit să se retragă către SE sub acoperirea a 2 NL care au silit navele engleze să se retragă după un schimb de focuri de artilerie. Germanii au pierdut un DR, iar câteva Cr germane și engleze au fost avariate.

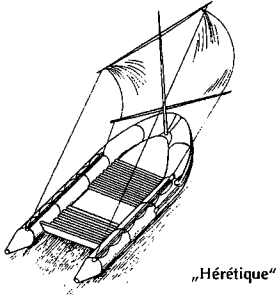
**HELSINKI** Cap. și important port finlandez la țărmul G. Finic din M. Baltică. 520 mii loc. Accesul în port se asigură pe o pasă printre stânci și insule mici pe unde pot trece nave cu un pescaj până la 11 m. Portul dispune de 5 bazine. Bazinul de S cu 7 dane este destinat navelor de pasageri; lungimea frontului de cheuri 2,2 km, cu adâncimi de 7–9,5 m. Bazinul de N este destinat ambarcațiunilor sportive și altor nave mici. Bazinul de V este destinat navelor portcontainer, vrachierelor, navelor Ro-Ro ș.a. Lungimea frontului de cheuri 3,8 km, cu ad. de 7,3 m. Două bazine destinate operațiunilor de încărcare/descărcare a petrolierelor cu ad. de 9 m. Capacit. de trafic a portului 5,5 mil. t/an. Importuri: produse petroliere, cărbuni, metale, îngrășăminte ș.a. Exporturi: material lemnos, celuloză, hârtie ș.a. Șantierele navale asigură reparația navelor comerciale de mare tonaj și a celor militare, incl. Sm și Ds.

**HENEQUEN** Specie de sisal (Agave fourcroydes) răspândită în Mexic și Cuba. Se folosește la confecționarea parămelor mai puțin rezistente.

**HENRIC NAVIGATORUL (Henrique o Navegador)** (1394–1460). Prinț portughez. Fiul regelui Ioan I (1385–1433). A întemeiat un observator și o școală de navigație la reședința sa Sagres. A organizat numeroase expediții cu scopul explorării țărmurilor de NV ale Africii și descoperirii drumului maritim spre India. De-a lungul coastei Africii au fost descoperite insulele: Madeira (1420), Azore (1432–1437), Capul Verde (1456) ș.a. A pătruns în interiorul continentului african pe la gurile Fl. Senegal și Gambia. Astfel au fost puse bazele expansiunii coloniale portugheze în Africa.

**HERALDICĂ NAVALĂ** Ramură a heraldicii care se ocupă de pavilioane și de emblemele navelor.

„HÉRÉTIQUE“ Barcă pneumatică (L 4,65 m; l 1,90 m, suprafața velică 3 m<sup>2</sup>), cu ajutorul căreia medicul francez Alain Bombard a făcut experimentări în M. Mediterană și Oc. Atlantic. El a demonstrat că naufragații aflați pe un mijloc oarecare de salvare izolată sau în grupuri – dacă nu sunt cuprinși de deprimare sau panică – pot supraviețui un timp îndelungat (în general, suficient pentru a fi descoperiți și



salvați), fără nici un fel de provizii, oceanul asigurându-le hrana și apa strict necesare ce se pot obține cu mijloace improvizate extrem de simple.

„HERMES“ Primul portavion construit în Anglia (1918), care a servit ca aerodrom plutitor pentru aviația terestră. Caracteristici: depl. 10 850 t; L 183 m; l 21,35 m; vit. 25 Nd. Pentru ca puntea de zbor să fie liberă, suprastructura era amplasată într-un bord, ca la portavioanele moderne. Un hangar interior adăpostea 15 avioane cu aripi rabatabile care erau ridicate pe punte cu ajutorul unui ascensor electric. Portavionul era înzestrat cu șase tunuri de 140 mm, trei tunuri de 102 mm și patru tunuri de 47 mm.

HEYERDHAL, Thor (n. 1914) Etnograf, explorator și arheolog norvegian. Conducător al expediției „Kon-Tiki“ (1947) efectuată pe o plută din lemn de balsa, pentru a confirma supoziția că insulele din Polinezia au fost populate pe calea mării de către oameni din America. Împreună cu cinci însoțitori a străbătut cca 4350 Mm (8 000 km), din portul Callao (Peru) în Ins. Tuamotu (Touamotou) din Polinezia. În 1953–1956 a efectuat cercetări arheologice pe Ins. Galapagos, Paștelui, Rapa și Marchize. Pentru a susține ipoteza privind migrația populației din Africa în America, a condus expedițiile „Ra-1“ (1969) și „Ra-2“ (1970), cu ambarcațiuni confecționate din papyrus. A plecat de pe coasta de V a Marocului și a ajuns la Ins. Americii Centrale. În 1977 – 1978, pe o ambarcațiune construită din trestie („Tigris“), a navigat pe ruta Irak – gurile Fl. Ind – Djibouti. În al doilea RM a participat la rezistența împotriva fascismului. Autor a numeroase lucrări științifice și cărți de popularizare a științei.

HIDROAERODROM Acvatoriu special amenajat la un țărm adiacent, având un complex de construcții și instalații de deservire destinat decolării, amerizării și conducerii zborului hidroavioanelor. H. pot fi militare sau cu alte destinații și se amenajează de obicei în golfuri închise, bazine, lacuri, unde au planuri de

lanșare la apă a hidroavioanelor și a căror deservire se face cu ajutorul unor ambarcațiuni. *sin.* hidroscală.

HIDROAVION Aeronavă prevăzută – în locul trenului de aterizare – cu un dispozitiv tip barcă sau cu flotoare care îi permit să decoleze, să amerizeze și să se deplaseze pe apă. Pilotarea H. în aer nu diferă de cea a avionului, dar viteza și manevrabilitatea sa sunt mai reduse. H. sunt folosite, de regulă, pentru misiuni de cercetare, supraveghere, apărare antisubmarină, salvare etc.

HIDROBUZ Navă de mic tonaj destinată transportului pasagerilor de-a lungul coastei mării, pe râuri, lacuri, canale etc.

HIDROFON Aparat destinat recepționării undelor sonore produse în apă datorită funcționării mașinilor, rotirii elicelor, vibrației corpului navei etc. Folosit la începutul celui de-al doilea război mondial, înainte de inventarea hidrolocatorului. H. este utilizat în prezent la minele acustice, ca element sensibil al mecanismului de declanșare a exploziei.

HIDROGLISOR Ambarcațiune cu fund plat, propulsată de un motor cu elice aeriană, care la viteze mari (peste 100 km/oră) alunecă (glisează) pe suprafața apei, ceea ce determină reducerea pescajului și, în consecință, micșorarea rezistenței la înaintare. Unele H. sunt echipate cu motoare cu reacție care dezvoltă viteze mult mai mari (până la 300 km/oră).

HIDROGRAD Unitate de măsură a nivelului apelor într-un anumit sector al unui fluviu. Valoarea unui H. reprezintă a zecea parte din distanța măsurată pe mira hidrometrică între nivelul maxim și nivelul minim ale apelor; ea diferă de la un punct la altul al cursului de apă.

HIDROGRAF Persoană specializată în hidrografie, care se ocupă cu determinarea și culegerea tuturor elementelor necesare întocmirii hărților de navigație.

HIDROGRAFIE 1. Știința ridicării și întocmirii hărților marine. Această sarcină revine, de regulă, marinei militare, al cărei serviciu hidrografic se ocupă și cu întocmirea altor documente de navigație. Serviciul hidrografic român a fost înființat în 1928 de comandorul Alexandru Stoianovici din Marina Militară. 2. Ansamblul hărților unei mări sau ale unui ocean, ca în expr. „Hidrografia M. Negre constă din...hărți“.

HIDROLANT v. hydrolant.

HIDROLOCATOR Aparat hidroacustic folosit în navigație și în scopuri militare, care se bazează pe reflectarea undelor ultrasonore de către obstacolele întâlnite sub apă (stânci, submarine, mine, bancuri de pești etc.). Cu ajutorul H. se determină poziția diferitelor obiecte, adică distanța și relevmentul până la acestea. În determinarea distanței se ține seama de intervalul de timp dintre momentul emisiei undelor ultrasonore și cel al recepționării undelor reflectate de obiect, precum și de viteza de propagare a undelor prin apă. Direcția se determină în funcție de poziția vibratorului în momentul recepționării undelor reflectate. H. poate funcționa în regim de ascultare (când recepționează numai zgomotele produse în apă) și în regim ecou, când recepționează undele ultrasonore reflectate; v. și asdic, sonar.



**HIDROLOCAȚIE** Sistem folosit de nave pentru descoperirea și determinarea poziției diferitelor obiecte aflate în apă. H. se bazează pe proprietatea undelor ultrasonore de a fi reflectate de obiectele submarine întâlnite în cale și recepționate de emițătorul de unde. În acest scop se utilizează hidrolocatoare.

**HIDROLOGIE** (gr. *hydor* – apă, *logos* – știință) Ramură a geografiei fizice care se ocupă de studiul apelor de la suprafața sfoartei terestre, de proprietățile și dinamica acestora (curenți, agitația suprafeței apei, infiltrații ș.a.), de influența apei asupra formării țărmurilor, albiilor: depunerile de aluviuni, eroziunea, efectele calorice (evaporarea, condensarea, înghețul), procesele chimice și biologice; de prognoza evoluției elementelor hidrologice.

**HIDROMETRIE** Disciplină care studiază metodele și aparatele de determinare cantitativă și de prelucrare a elementelor hidrologice ale apelor.

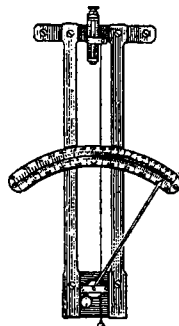
**HIDROPAC** v. *hydropac*.

**HIDROSCALĂ** v. *hidroaerodrom*.

**HIDROSFERĂ** Învelișul de apă al Pământului, cuprins între atmosferă și litosferă, incluzând totalitatea oceanelor, mărilor și apelor continentale (inclusiv cele subterane), zăpezile și ghețurile. Ocupă 70,8% din suprafața Pământului. Volumul H. ajunge la 1 370,3 mil. km<sup>3</sup>, reprezentând 1/800 din volumul total al Planetei. Masa H. este egală cu 1,40 × 10<sup>18</sup> tone, din care 98,31% este concentrată în oceane și mări, 1,65% în ghețari din zonele polare și numai 0,45% în apele dulci ale fluviilor, râurilor și lacurilor.

„**HIFZ-UR RAHMAN**” Corvetă cuirasată otomană de același tip cu „Lütf-ü Celil”, construită în 1870 și vândută la fier vechi în 1909. Unii autori au considerat-o în mod eronat scufundată pe Dunăre la 25/26 mai 1877, în locul monitorului „Seyfi”.

**HIGOMETRU** MN Aparat pentru măsurarea gradului de umiditate a aerului; elementul principal al celui mai răspândit tip de aparat îl constituie un fir de păr uman care are proprietatea de a-și modifica lungimea în funcție de gradul de umiditate a aerului. Aceste variații sunt transmise unui ac care oscilează pe un cadran gradat.



Higometru

**HINTERLAND** Regiune în spatele unui port, din care provin produsele exportate sau în care se expediază mărfurile importate.

**HIPERBOLĂ SFERICĂ** Locul geometric al tuturor punctelor de pe o sferă, a căror diferență a distanțelor la cele două focare este constantă. H.S. este o curbă închisă și se află la baza metodelor moderne de navigație hiperbolică (Consol, Consolan, Decca, Gee, Loran, Rana, Omega).

**HIPPAGO** *ist.* Navă antică folosită pentru transportul cailor.

**HIPPER, Franz von** ~ (1863 – 1932) Amiral german. În flotă din 1881. Comandant al forței navale de cercetare și siguranță (1913 – 1918) a flotei din M. Nordului. S-a

distins în mod deosebit în primul RM prin raiduri repetate de-a lungul coastelor Angliei și interceptarea convoaielor care aprovizionau M. Britanie. Angajat în bătălia navală de la Dogger cu 8 Cr. (23–24 ian. 1915), cu toate că a scos din luptă un Cr. britanic și a avariat alte trei, a pierdut NL „Blücher”, ceea ce l-a determinat să se retragă. În bătălia navală de la Iutlanda (31 mai – 1 iun. 1916), deși a lovit mai multe nave de luptă britanice, în urma intervenției grosului flotei inamice a fost nevoit să se replieze în BMM germană de la Helgoland. A reușit în multe cazuri să suplinească inferioritatea de forțe printr-o tactică abilă.

**HIRAN** Sistem de navigație hiperbolică; de fapt un sistem Shoran de precizie folosit în hidrografie.

**HIROSHIMA** Oraș în Japonia, situat în SV Ins. Honshu în delta Fl. Ota; port M. Seto-no-uchi la „Mediterana japoneză” (între Ins. Honshu și Shikoku). Pop. cca 510 mii loc. Ind. textilă, a hârtiei, alimentară, de prelucrare a lemnului. Șantier navale. *ist.* Orașul a suferit grave distrugerii în urma lansării de către americani a primei bombe atomice (6 aug. 1945), care a provocat moartea a cca 80 mii oameni, iar ulterior, în urma infectării cu substanțe radioactive, a încă 200 mii oameni.

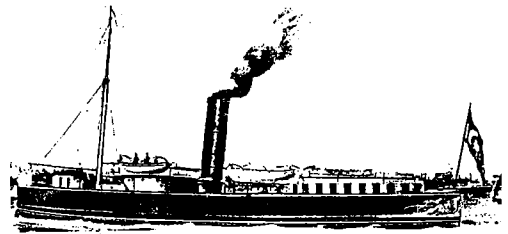
**HISA!** *inv.* Comandă pentru ridicarea unei greutăți, unei încărcături etc.

**HISPAŢOLA** (Hispaniola) Vechea denumire a Ins. Haiti.

**HISTRIA** *ist.* (Histiropolis la greci, Iстриa la romani) Colonie milesiană, port la țărmul apusean al M. Negre întemeiat în sec. VII î.Hr. Sub dominația romană aici se aflau baza flotei romane din M. Neagră și reședința lui Flaviu Arrian, care a lăsat o descriere a litoralului M. Negre. Orașul a fost înămolit și a dispărut prin sec. XIV d.Hr.

**HIURMĂ** v. *șiuurmă*.

„**HIZBER**” Monitor fluvial otoman de 404 t. Armament: 11/150 Krupp, 11/45 Nordenfeld. Blindaj de 76 – 52 mm pe suport de lemn. Prezent împreună cu mon. „Seyfi” pe Dunăre la începutul Războiului pentru Independență (1877–1878). Intrat în serviciu în 1876, a fost vândut la fier vechi în 1909. v. Mon. „Seyfi”.



„Hizber” pe Dunăre în 1876  
(Colecția Jochen Krüsmann).

**HIZIR REIS** *ist.* Corsar otoman cunoscut în Occident sub diferite nume: Barbaros, Barbaros Hayreddin Pașa, Barbarossa, Barbăroșie, Hair ed Din, Hairedin Barbăroșie, Hayreddin Pașa. v. Barbaros.

**HOBAN** (*franțuzism*) v. sart.

**HOBART** Oraș din Uniunea Australiană, centru activ al Ins. Tasmania. Port important situat pe malul Fl. Derwent la 20 km de vărsarea acestuia în Oc. Pacific. Cca. 150 mii loc. Centru industrial; metalurgia zincului și cuprului. Ind. cimentului, textilă, alimentară. Export: lână, cereale, fructe.

**HOBART PAȘA** (1822–1886) Pe numele său adevărat Augustus Charles Hobart-Hampden; a fost ofițer în Marina Regală britanică, ajungând apoi șef al Statului-Major al Marinei Otomane. La începutul războiului româno-ruso-turc din 1877–1878 a reușit să scape de pe Dunăre de atacul navelor creștine pe nava comandant „Resmo” („Rethymo” în transcriere fonetică englezească). În Imperiul Otoman i s-a acordat gradul de amiral. A organizat și a condus acțiuni ale flotei otomane din M. Neagră în timpul războiului din 1877–1878.

**HODEIDA** (fost Al Hudaydah) Oraș în Rep. Yemen la M. Roșie. Principalul port al țării dotat cu instalații moderne și accesibil navelor oceanice. Cca 40 mii loc. Import: mașini, utilaje și mijl. de transport, combustibili, prod. chimice; export: cafea, piei, fructe, bumbac. Aeroport.

**HOGSHEAD** Butoi cu capacitatea de 245 l. Într-o stivă pot fi stivuite șase paioluri.

**HOKKAIDO** Ins. situată în N arh. japonez (a doua ca mărime). Este mărginită de M. Japoniei la V, M. Ohotsk la N și Oc. Pacific la E. Este separată de Ins. Sahalin prin Str. La Pérouse, de Ins. Kurile prin Str. Nemuro și de Ins. Honshu prin Str. Tsugaru Kaikio. Lung. de la V la E 540 km, de la N la S 420 km. Supr. 77,7 mii km<sup>2</sup>. Pop. cca 6 mil. loc. Țărmurile în general drepte, cu puține golfuri. Relief muntos vulcanic, inclusiv vulcani activi. Alt. max. 2290 m. Climă temperată oceanică musonică – 3° – 11°C iarna, + 17 – 21°C vara. Toamna băntuie dese taifunuri. 60% din terit. este acoperit de păduri. Centru ad-tiv: Sapporo. Porturi: Otaru, Hakodate, Muroran, Kushiro.

„**HOLLAND**” Navă submersibilă considerată a fi principalul strămoș al submarinului modern. A fost proiectată de John Holland pentru Marina Militară a SUA, care a acceptat-o în 1900. Caracteristici: depl. 74 t, lungime 16 m. Era armată cu un tun ce putea trage un proiectil de 45 kg la o distanță de 800 m. Avea forma unei țigări de foi și dispunea (pentru imersiune) de tancuri de balast, similare cu cele de la submarinele moderne. Dispunea de un aparat pentru coborâre în imersiunea dorită, precum și de un dispozitiv de menținere a acestei imersiuni. Pentru navigația la suprafață, „H” era prevăzută cu un motor cu explozie, care servea și pentru încărcarea acumulatorilor folosiți la deplasarea în imersiune. Viteza la suprafață era de 7 noduri.

**HONDURAS** (*sp.* Golfo de Honduras) G. în M. Caraibilor la țărmurile Americii Centrale. Ad. 22 – 54 m, iar la intrarea în G. cca 2000 m. Temp. med.

anuală a apei la supr.: + 27°C; salinitatea 35,5‰. Marea neregulată cu înălțimea 0,5 – 0,7 m. Țărmuri lagunare fără condiții favorabile de adăpostire a navelor. Porturi: Puerto Cortes, Puerto Barrios.

**HONG GAI** Oraș în NV Vietnamului, port la G. Vinh Bac Bo din M. Chinei de Sud. Cca 30 mii loc. Centru principalului bazin carbonifer al țării. Extragerea și exportul cărbunelui. Întrepr. de prelucrare a metalelor.

**HONG HA** Fl. pe terit. Chinei și Vietnam. v. Songkoi.

**HONG KONG** (*chin.* Siangan) Mare port liber internațional la M. Chinei de Sud situat pe Ins. Hong Kong (Siangandao) și o porțiune pe Pen. Kowloon. Fostă colonie britanică (din 1843), a devenit în 1984 reg. ad-tivă specială sub autoritatea Chinei. Navele sunt operate la cheuri și în radă aflate în str. dintre Ins. Siangandao și continent. Lung. frontului de cheuri 16 km, cu adâncimi de 7,2 – 12 m. Traficul anual de numeroase mărfuri se ridică la cca 40 mil. t. Export: prod. textile, electrotehnice, chimice, minereuri etc. Anual tranzitează portul 7500 nave oceanice. La transportul de cabotaj în apele H.K. participă cca 15 mii de nave mici și ambarcațiuni. Insula este legată cu continentul prin linii de feriboturi care transportă anual cca 150 mil. de pasageri. Șantiere navale dotate cu 2 docuri uscate, 3 plutitoare și 7 cale, care asigură reparația tuturor tipurilor de nave, incl. PA. Aeroport internațional.

**HONOLULU** Oraș-port și centru ad-tiv al Ins. Hawaii (stat al SUA). Important nod de comunicații maritime și aeriene care traversează Oc. Pacific. Situat pe Ins. Oahu. Cca 500 mii loc. Prin portul H. se derulează aproape întregul comerț exterior al Ins. Hawaii. Export: fructe, zahăr, prod. de pescuit. Mari șantiere navale. În partea de V, în apropiere de H., într-un golf bine adăpostit se află BMM a SUA Pearl Harbor (v.).

**HONSHU** Principala Ins. a Japoniei. Lung. 1375 km, lăț. 100–250 km; supr. 223,4 mii km<sup>2</sup>. Pop. peste 90 mil. loc. Țărmurile de la Oc. Pacific au numeroase golfuri și băi, iar cele de la M. Japoniei sunt drepte. Relieful ins. este în general muntos cu alt. predominante de 1500–2000 m, numeroși vulcani, cel mai înalt Fuji-san (3776 m alt.), dese mișcări seismice. Climă temperată oceanică la N și subtropicală la S. Toamna băntuie taifunuri. Un rol important în economia ins. o au transporturile maritime. Porturi principale: Yokohama, Osaka, Kobe, Simonoseki, Yokosuka, Kure, Kitakyushu, Hiroshima.

**HOOD, Samuel** (1724–1814) Amiral, comandant de flotă englez. A participat la războiul de șapte ani (1756–1763) la comanda navei „Vestala”, reușind să captureze câteva nave franceze în Oc. Atlantic și M. Mediterană. În 1780–1783 s-a aflat la comanda flotei din Indiile de Vest. În perioada războiului pentru coloniile engleze din America (1775–1783) a comandat un detașament de nave, făcând parte din escadra unui alt amiral englez (J. Rodney) împreună cu care, în lupta de la Ins. Saint-Christopher, a învins escadra franceză. A participat la bătălia navală de la

Ins. Dominica (1782) și a comandat flota engleză din M. Mediterană în războiul împotriva Franței revoluționare (1793–1794). După 1796 ocupă funcții la uscat. Numele amiralului H. a fost atribuit câtorva nave din flota militară britanică.

**HORN** (Hoorn, *sp.* Cabo de Hornos) Cap în extremitatea sudică a Americii de Sud în ins. cu același nume, situată la S de Țara de Foc (55°59' lat. S și 67°16' long. V). Descoperit în 1616 de olandezii Le Maire (Isaak Lemaire) și Villen Schouten Corneliszoon. I s-a dat numele după orașul natal al lui Schouten-Horn.

„**HORST WESSEL**” Navă-barc la fel cu „Mircea II”, construită în anul 1936 și folosită de Germania ca navă-școală până în cel de al doilea război mondial. În 1945 a fost preluată de SUA unde a primit numele de „Eagle”.

**HORTATOR** *ist.* Șeful trăgătorilor la rame de pe galerele Greciei antice; urmarea ritmul ramării și forța pe galerieni prin mijloacele cele mai barbare să sporească efortul.

**HO ȘI MIN** (Hô Chi Minh) (fost Saigon). Oraș-port din Vietnam, situat pe malul dr. al fl. cu același nume, la 80 km de la vărsarea acestuia în M. Chinei de Sud. Cca 2 mil. loc. Accesibil navelor cu o capacitate de până la 200 mii t., iar la marea înaltă și navelor oceanice cu o capacitate mai mare. Important centru comercial și nod de comunicații terestre, aeriene și navale. Ind. ușoară și meșteșugărească, textilă, de prelucrare a lemnului, alim. Traficul anual de mărfuri cca 6 mil. t. Șantiere de reparații navale. BMM a flotei vietnameze. *ist.* întemeiat în 1778. Capitala coloniei franceze Cochinchina (1875–1940). Sub ocupație japoneză în al doilea RM (1940–1945). Eliberat de sub ocupația japoneză în sept. 1945, în urma unei insurecții armate, a fost reocupat de trupele franceze în ian. 1946. Ca urmare a înfrângerii acestora în bătălia de Dien Bien Phu, revine la Vietnamul de Sud. În urma intervenției armatei americane este din nou ocupat (1965–1973) și eliberat definitiv după retragerea acesteia, după care intră în componența statului Vietnam reunificat.

**HOTĂRÂRE JUDECĂTOREASCĂ** (de salvare) *DM* Sentință dată de un tribunal, de o comisie de arbitraj, prin care se fixează remunerația de salvare cuvenită salvatorilor pentru serviciile prestate unei nave sau caricului ei aflate în pericol. De regulă, tribunalul și locul unde se va forma comisia de arbitraj se stabilesc prin clauzele contractului de salvare. În lipsa unei asemenea clauze, competent poate fi: tribunalul unde pârâtul își are reședința sau tribunalul în a cărui jurisdicție intră portul sau apele teritoriale unde s-au acordat serviciile de salvare.

**HOUSTON** Oraș și important port în S SUA (Texas). Cca 2 mil. loc. Portul este legat printr-un canal de 80 km de G. Mexic la Oc. Atlantic. Parte din malurile canalului sunt amenajate cu cheuri. Ad. canalului 12 – 12,7 m. Lungimea frontului de cheuri 25 km. Volumul anual al traficului de mărfuri 60 mil. t. În apropiere de H. sunt bogate zăcăminte de petrol și gaze. Mare centru industrial care a luat amploare în

al doilea RM, ocupând unul din primele locuri în industria petrolieră, chimică, a zahărului, textilă, constr. de mașini ș.a. Șantierele navale în măsură să asigure reparația navelor, incl. Cr. La H. se află centrul de cercetare cosmică al SUA.

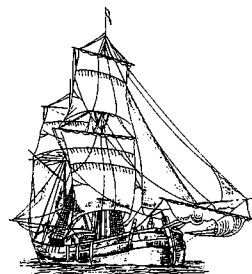
**HOWKER** (Hooker) *ist.* Navă cu vele, cu un tonaj de cel mult 250 t, folosită în mările nordice în sec. XVI–XIX; *sin.* hurcă.

**HRISOVUL PENTRU CORĂBIILE ȚĂRII ROMĂNEȘTI CE SUNT A UMBLA PE DUNĂRE** Document emis la 23 nov. 1793 de domnitorul Alexandru Moruzi, prin care s-au pus bazele organizării primei flote comerciale românești.

Deși înființată pentru comerț, flota, care număra atâtea corăbii câte județe avea țara, a fost subordonată „Dregătoriei spătăriei celei mari sub oblăduirea căreia este și paza tuturor marginilor țării”, ceea ce demonstrează că misiunea acestor nave era și aceea de a asigura poliția pe Dunăre, apărarea granițelor pe apă ale teritoriului, activități care nu puteau fi prezentate ca atare puterii suzerane, Imperiul Otoman. Hrisovul menționează tipuri de nave precum bolozan, șaică, caic.

**HRISTU, Gheorghe** (1905–1970 n. Rasova, Constanța) Comandor. Absolvent al Școlii Navale promoția 1926. Ambarcat pe navele MM „Zmeul” și „Mărășești” (1926–1929). Profesor la Școala Navală (1929–1939). În al doilea RM, comandant al torpilorului „Zborul”, secund pe nava-bază „Constanța” și pe torpilorului „Năluca”, cu care a participat la misiuni de luptă. În 1943 obține brevetul de inventator al bombei antisubmarine „G.H.”. Între 1947–1955 este profesor la Școala Medie Tehnică de Marină și Școala Medie Tehnică de Construcții Civile.

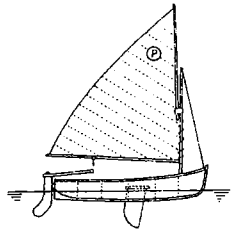
**HRUBES, Maximilian** (1884–1943; n. București). Căpitan în M.M.; Comandant de lungă cursă. În anul 1903 se înrolează soldat voluntar în Divizia de Mare, avansând până la gradul de sergent-major. Absolvent al Școlii de Marină (1911) cu gradul de Slt. Revine la Divizia de Mare și participă la cel de-al doilea război balcanic (1913). Înaintat la gradul de Lt., este repartizat la Grupul torpilorului și Stațiilor de lansare din Comandamentul Apărării sub Apă (aprilie 1916), în calitate de comandant al Stațiunii lans-torpilor de la Giurgiu. În primul război mondial comandă Grupul artileriei de debarcare al marinei, participând la operațiunile de la Ismail, Chilia și Vâlcov. După război, este avansat la gradul de căpitan (1920) și trece în marina comercială. După obținerea brevetului de căpitan de lungă cursă, comandă, succesiv, gargarile SMR „Turnu Severin”, „Dobrogea”, „Bucegi” și pasagerele „Regele Carol I”, „Prințesa Maria”, „Dacia”.



Howker

**HUANHE** (Huanghe – Fl. Galben) Fluviu în China, unul din cele mai mari fluvii din Asia. Lung. 4845 km; izv. din podișul Tibet, străbate M-ții Kunlun, înconjoară Pod. Ordos, își sapă o vale cu aspect de canion în Pod. de Loess, străbate centrul Chinei și se varsă în G. Bohaivan din M. Galbenă, printr-o deltă. Supr. bazinului 745 mii km<sup>2</sup>. Prin caracterul văii, al albiei și al condițiilor de curgere, fl. se împarte în cursul superior (1172 km) cu caracter montan, cursul mijlociu (2970 km) cu maluri înalte de 50–100 m și cursul inferior (703 km) îndiguit împotriva viiturilor în timpul ploilor musonice (iul.–sept.). Debitul mediu la vărsare este de 1500 m<sup>3</sup>/s, iar cel maxim de 22 000 m<sup>3</sup>/s. Datorită curgerii prin Podișul de Loess, apele sunt bogate în aluviuni (1380 t ajung anual în mare) care contribuie la creșterea deltei. În 100 de ani delta H. a înaintat cu 20 km. Bazinul H. are o importanță căvârșitoare pentru economia Chinei, incluzând 40% din pământul arabil al țării și 60% din culturile de grâu și tutun. Resursele energetice sunt apreciate la 23 mil. kW, dar sunt folosite deocamdată parțial. Navigabil pe 1600 km până la or. Baotou.

**HUARI** (Houari, Guari) Tip de greement constând dintr-o randă triunghiulară, cu sau fără ghiu, similară cu cea bermudiană („Marconi”), cu deosebirea că partea ei superioară este prinsă pe o vergă aproape verticală (antena huari), care glisează cu baza pe catarg atunci când este ridicată sau coborâtă; v. fig.



**HUBLOU** (*impropriu*) v. iblou.

**HUDSON** (*engl.*– Hudson Bay) 1. G. Denumirea bazi-nului maritim al Oc. Înghețat de Nord situat adânc în teritoriul Canadei, considerat ca o mare mediterană arctică. Partea de E a G.H. comunică cu Oc. Atlantic. Supr. 848 mii km<sup>2</sup>; ad. med. 91 m. Din oct. până în iul. G. este acoperit de ghețuri. Curentul apelor de suprafață se deplasează în sensul contrar acelor unui ceasornic. Temp. apei iarna este sub 0°C; în aug. are + 5°C la N și + 15°C la S; salinitatea 32,5 – 35,3‰; marea semidiurnă înaltă de 7,9 m. Pescuit bogat. Principalele porturi: Churchill, Port-Nelson. A fost descoperit în 1610 de navigatorul englez H. Hudson. 2. Strâmtoare situată între Țara lui Baffin și Pen. Labrador în N Americii de N, făcând legătura între G. Hudson și Oc. Atlantic. Lung. 800 km, 115–240 km lățime, ad. 200–800 m. Cca 8 luni este blocată de ghețari plutitori. Vânătoare de animale marine.

Ambarcațiune sportivă (denumită barcă populară) cu greement huari

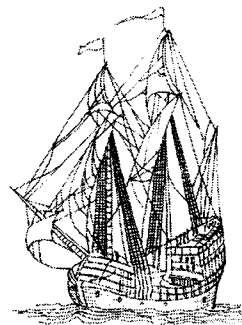
**HUDSON, Henry** (?–1611) Navigator anglo-olandez aflat pe rând în serviciul companiilor de navigație engleze și olandeze. A condus câteva expediții în mările arctice. În 1607, pe un velier de 80 t, a vizitat Ins. Groenlanda de-a lungul coastei de E până la paralela 73° lat. N și Arh. Spitzbergen, iar în 1608, Arh. Novaja

Zemlea. În 1609 (în a treia expediție) în Arh. Canadian a descoperit G. și fl. care-i poartă numele. A murit în 1611 în urma unei răcoale a membrilor echipajului care l-au aruncat într-o barcă fără arme și provizii împreună cu 6 oameni credincioși căpitanului.

**HUELVA** Important port comercial și de pasageri din S Spaniei situat la G. Cadiz din Oc. Atlantic. Adâncimea pazei de intrare în port 8,5 m; lung. frontului de cheuri 5 km cu adâncimi până la 12 m, cu dane specializate pentru mărfuri generale și produse petroliere. Traficul anual de mărfuri cca 12 mil. tone. Import: petrol, mărfuri generale; export: pirită, minereu de fier, prod. petroliere. Șantieri de construcții și reparații navale dotate cu 3 cale de lansare și 6 cale de construcție, destinate navelor cu tonaj mediu.

**HULĂ** Mișcare ondulatorie uniformă a suprafeței mării, după încetarea unui vânt care a suflat mai mult timp din aceeași direcție sau care se propagă din direcția unui vânt ce suflă puternic într-o zonă limitofă. Direcția de propagare a H. poate fi diferită de cea a vântului. Înălțimea și lungimea valurilor depind de forța vântului, adâncimea mării, zona de propagare etc. **H. contrarie** H. a cărei direcție de propagare este opusă celei din care suflă vântul. **H. de fund** H. care, ca urmare a transmiterii mai rapide a oscilațiilor sale, precede vântul; ea apare în apropierea coastei, când marea este calmă, sau continuă, din cauza fundului mic, după ce vântul a încetat să bată. **H. moartă** H. care continuă un timp îndelungat după încetarea cauzei care a generat-o. **H. staționară** Valuri mici, având mai mult o mișcare de oscilație decât de translație, care se produc în zona de întâlnire a doi curenți contrarii sau – din cauza vântului – în golfuri, în băi și în bazinele portuare. **H. de uragan** H. prevestitoare a unui uragan aflat încă la o mare depărtare. **H. scurtă** H. cu o lungime mică de undă, care provoacă un rului puternic.

**HULK** *ist.* Navă cu vele de circa 150 t, folosită în mările Nordului în sec. XVI.



Hulk

**HULL** (Kingston-upon-Hull) Oraș în E M. Britanii situat la vărsarea R. Hull în estuarul Hunter, la 32 km de M. Nordului. Important port comercial, de pescuit și de pasageri. Industrie constr. de mașini, de prelucrare a lemnului, alimentară. Construcții navale.

**HUMBOLDT, Alexander von H.** (1769–1859) Naturalist, geograf și călător german. A contribuit la dezvoltarea multor ramuri ale științelor naturii și a

fundamentat geografia ca știință. A introdus noțiunea de izotermă. Împreună cu francezul A. Bonpland a întreprins o expediție în America de Sud (1799–1804). În 1829 a întreprins o călătorie în Rusia ajungând până la granița cu China, iar la întoarcere a făcut un studiu asupra M. Caspice. Operele sale științifice și geografice au fost traduse în numeroase limbi. Numele lui H. a fost dat unor munți din Asia Centrală, Australia și Noua Zeelandă, unui lac și fluviu din SUA, unui ghețar din Groenlanda, unui curent rece de-a lungul coastei Americii de Sud ș.a.

**HUMBOLDT, curentul** ~ Curentul marin rece care se deplasează de-a lungul țărmului de V al Americii de S către ecuator. C.H. este de același tip ca cel al Californiei (în N Oc. Pacific), Canarelor, Benguelei (în Oc. Atlantic). Temp. în stratul superior este mai mică decât temp. aceluiași strat din afara curentului (+ 8 – 17°C în aug. și 12 – 23°C în feb.), determinând scăderea temp. aerului pe țărm (deșertul Puna de Atacama din Chile). Viteza (cca 0,5 Nd) și transferul de apă sunt relativ mici. La suprafață, productivitatea biologică este ridicată. În zona 4° lat. S, C.H. se abate către V și se unește cu curentul vânturilor de S. *sin.* Curentul Perului.

**HUMOC MN** Îngrămădire de gheață în formă de movilă cu suprafața neregulată, care se formează la marginea banchizelor și a câmpurilor de gheață, ca urmare a presării lor de către vânturile ce bat cu putere.

**„HUNLEY“** *ist.* Submarin sudist din Războiul de Secesiune din SUA (1861–1865) folosit pentru spargerea blocadei. Lung. 12 m, echipaj 9 oameni, propulsat cu o elice acționată manual. S-a scufundat în largul portului Charleston. v. și „David“.

**HURCĂ** v. HOWKER

**HURI** Cuvânt de origine indiană, cu sensul de „pirogă ușoară cu rame/vâsle și vele“. Este frecvent întâlnit în somaleză (huuri-ga) și în swahili (hori). O ambarcațiune cu nume similar se întâlnește și pe coasta franceză a M. Mânecii; huari (houari, houri). În engleză există cuvântul wherry, de origine necunoscută, însemnând „barcă ușoară cu rame/vâsle“, folosită pentru transportul de persoane.

**HURON** Lac în America de Nord (SUA și Canada), al doilea ca mărime din sistemul Marilor Lacuri. Lungimea 470 km, lățimea 240 km. Se află la alt. de 177 m. Supr. 59,6 mii km<sup>2</sup>; ad. max. 228 m. Legat prin canale navigabile și râuri de L. Michigan, Erie, Superior. Navigabil între lunile mart. – dec. Pescuit.

**HYDRA** Constelație cuprinzând steaua nautică Alphard.

**HYDROLANT** Aviz urgent privind coasta de Vest a Oc. Atlantic, transmis navigatorilor prin radio. *sin.* hidrolant.

**HYDROPAC** Aviz urgent privind coasta americană a Oc. Pacific, transmis navigatorilor prin radio.

I Pavilion din Codul internațional de semnale cu semnificația: „Vin la babord (stânga)”.

**IA DIN CĂRMĂ ... PUNCTE!** Comandă pentru a reduce unghiul de cârmă.

**IACAMOS** Fosforescență locală a apei de mare (*termen folosit de pescari*).

**IACOMI, Dorin** (1893 – ? n. Târgoviște) Contraamiral (r). Absolvent al Școlii de Ofițeri de Artilerie, Geniu și Marină (1914). Mobilizat la Divizia de Dunăre, participă în Războiul Balcanic (1913). Ambarcat cu gradul de Slt. pe Torp. „Smeul” apoi pe Mon. „Lahovari”, participă la operațiunile din primul RM în care a fost rănit (1916). Detașat la cerere în cadrul aviației, participă la luptele de la Oituz și Mărășești (1917). Revine în marină unde primește funcții în Statul-Major al Armatei de operații în Basarabia (1918). În perioada interbelică este încadrat ofițer în secția a II-a din M.St. Major (1926–1929), apoi secund pe Ds. „Mărășești” și comandant pe Can. „Lepri”, „Stihi” și NBz. „Constanța” (1929–1935). Ultima ambarcare a efectuat-o pe Ds. „Regele Ferdinand” până în anul 1943 când a fost trecut în rezervă. Din 1944 este numit director general al NFR, apoi se transferă la Ministerul Comunicațiilor de unde se pensionează.

**IAHT** v. yacht

**IALTA** Oraș în Ucraina, situat în Pen. Crimeea, port la M. Neagră. Cca 60 mii loc. Aici a avut loc conferința de la Ialta (4–11 feb. 1945) între statele aliate în al doilea RM (URSS, SUA și M. Britanie), la care s-a căzut de acord asupra planului militar de înfrângere a Germaniei hitleriste, statutului postbelic al Europei și creării ONU ca organizație de asigurare a păcii și securității mondiale. Centru turistic.

**IALUȚZEAN (Yalujiang)** Fluviu în E Asiei la granița dintre China și Coreea de Nord. Lung. 813 km. Izvorăște din masivul vulcanic Baitovshan și se varsă în G. Coreei de Vest din M. Galbenă. Navigabil pe cursul inferior. Hidrocentrale. *ist.* În timpul războiului chino-japonez (1894–1895), la 17 sept. 1894, în apropiere de vărsarea fluviului, s-a angajat o luptă navală între esc. chineză și japoneză formate din crucișătoare și distrugătoare (11 și respectiv 12 nave) soldată cu victoria esc. japoneze

**IANTZÎ** (Yangzî - Fluviu Albastru) Cel mai mare fluviu din China și din Asia. Lung. 5800 km; supr. bazinului hidrografic 1 808,5 km<sup>2</sup>. Izv. din podișul Tibet de la o alt. de 5500 m și se varsă printr-o deltă în M. Chinei de Est din Oc. Pacific. Cursul superior al fl. (2700 km) are un caracter montan cu multe praguri și repezișuri și adâncimi pe alocuri de zeci de m. Pe cursul mijlociu (1020 km) parcurge o regiune deluroasă având o cădere

de 251 m; lățimea fl. variază între 600 și 800, m iar ad. între 40 și 80 m; vit. curentului: 5–7 m/s. Pe cursul inferior (2080 km) fl. cuprinde numeroase insule și bancuri de nisip, ad. scade iar vit. curentului scade uneori până la 1 m/s. Regimul hidrologic variabil, determinat de caracterul musonic al bazinului de unde fl. își adună apele. Nivelul apelor crește în iul.–aug. când se produc revărsări (revărsări catastrofale au avut loc în ultimii 100 de ani în 1870, 1896, 1931, 1949, 1954) iar debitul la vărsare atinge 80–93 mii m<sup>3</sup>/s. Pentru prevenirea revărsărilor, pe țărmul fl. i. și al unor afluenți s-au construit diguri cu o lungime totală de 2,7 mii km și mai multe lacuri de acumulare. Curentul de maree pătrunde în amonte pe fl. pe o distanță de 750 km, având o amplitudine medie de 6 m. Debitul anual la vărsare este de 984 km<sup>3</sup> (al 4-lea din lume după Amazon, Congo și Gangele cu Brahmaputra). Anual, fl. deversează în mare 430 mil. t. de aluviuni, determinând înaintarea uscatului în mare cu 1 km în 40 de ani. I. are pentru China o importanță economică deosebită fiind, totodată, principala arteră de comunicație interioară pe apă legată și de Marele Canal, sursă hidroenergetică estimată la peste 217 mil. kW și sursă de alimentare cu apă pentru irigații, industrie etc. Fl. este navigabil pe 2850 km; până la Uhan și pentru nave oceanice. Îngheață numai pe cursul superior. Trece prin mari centre industriale, comerciale și culturale: Șanghai, Nanking, Uhan, Ciunțin ș.a. Poartă pe diferite porțiuni ale cursului său denumirile Jinshaijiang și Changjiang.

**IARBĂ DE CHINA** Plantă textilă care crește în China, Japonia și India, putând fi folosită pentru confecționarea de parâme slabe; *sin.* ramie.

**„IAȘI”** Prima navă românească ce a inaugurat la noi transportul maritim de cereale, plecând în cursă (sept. 1909) de la Constanța la Rotterdam.

**IAZ 1.** Bazin format prin stăvilirea cu un baraj de pământ a unui curs de apă; alimentat cu apa râului colector, de precipitații sau cu izvoare. Poate fi folosit pentru creșterea peștilor, irigații, morărit etc. **2.** Lac mic natural format în albia unui râu prin adunarea apei într-o adâncitură de teren.

**ICEBERG** v. aisberg.

**IDENTIFICAREA AȘTRILOR** Operațiune de identificare, cu ajutorul hărții cerești, a aștrilor necunoscuți, în raport cu celelalte stele și după mărime. Dacă nu sunt vizibili alți aștri, pentru identificare se ia cu sextantul o înălțime la astrul respectiv, iar cu compasul, un relevment, efectuându-se apoi calculele necesare. Aștrii pot fi

identificați, de asemenea, cu ajutorul unei navisfere sau al unui identificator de aștri.

**IDENTIFICAREA FARURILOR** Stabilirea identității farurilor după aspect (ziua) sau determinând cu ajutorul unui cronograf caracteristicile luminii (noaptea).

**IDENTIFICAREA NAVELOR** *mil.* Arta de a recunoaște navele după silueta, numărul și poziția catargelor, numărul, locul, forma și înclinarea coșurilor, culoare (la navele comerciale), poziția relativă a comenzii și armamentului, formele prova și pupa, însemnele de pe coș, pavilion, denumire etc. Formarea deprinderilor în I.N. mai prezintă încă importanță din punct de vedere militar. I. N. se realizează în prezent cu ajutorul aparaturii electronice speciale.

**IDENTIFICAREA USCATULUI** Operațiune de identificare a coastei vizibile din largul mării, după aspectul general, relief, faruri, clădiri izolate etc. prin comparație cu schițele de coastă. Pentru a înlesni I.U., pe unele hărți marine moderne se află notații și semne speciale privind obiectele ușor de identificat prin radiolocație. Operațiunea de identificare este deosebit de dificilă pe timp de iarnă și în zonele polare, deoarece zăpada „ascunde” caracteristicile coastelor. I.U. se face în prezent mai precis cu ajutorul aparaturii electronice.

**IDENTIFICATOR DE AȘTRI** Aparat pentru identificarea aștrilor, constând dintr-un disc în coordonate polare, pe care se suprapun proiecțiile celor două emisfere cerești. De fapt, este vorba despre o proiecție a navisferei pe un plan.

**IERNATIC** *fl.* Loc amenajat sau protejat natural pentru adăpostirea navelor fluviale pe timp de iarnă, când se formează sloiuri sau când apa a înghețat.

**IEȘIRE** Formele fine ale operei vii ale navei, la pupa, în zona etamboului. **Unghiul de I.** Unghiul dintre tangentele la bordaj, în dreptul etamboului; *v.* și intrare.

**IEZĂTURĂ** Stăvilar sau baraj din pământ, lemn, piatră etc. construit pentru a stăvilii apa unui iaz.

**IEZER** Lac de munte adânc, format adesea într-o excavație de origine glaciară.

**IFTIMESCU, Ioan** (1899–?) LtCdr. Absolvent al Școlii Navale promoția 1923. Ambarcat cu gradul de Slt., îndeplinește funcțiile încredințate pe navele de luptă la mare și fluviu, avansând la gradul de LtCdr. (1941). În al doilea RM a comandat Can. „Stihi” (1941–1943) și Cr. aux. „Dacia” (1944), participând la numeroase operațiuni de convoiere și minare. Pentru fapte de armă a fost decorat cu Ordinul militar „Mihai Viteazul”.

**IGLIȚĂ** *șesc.* Unealtă pentru împletit plase.



Igliță

**IJSELMER** (*ol.*) Noua denumire (din 1932) a G. Zuiderzee (sau Zuzyderzee).

**ILICEVSK** Oraș-port în NV M. Negre, situat pe malul stâng al limanului Suhoi, la 26 km de Odessa (Ucraina). Are 16 cheuri unde pot acosta nave cu un pescaj până la 11 m. Condiții favorabile de staționare în radă, la care accesul se face pe un șenal navigabil cu ad. de 13,5 m. Volumul traficului anual de mărfuri 12 mil. t. Import: petrol, materiale de construcție, cauciuc ș.a.; export: produse chimice, cărbuni, minereu de fier ș.a. O linie

de feribot face legătura între portul I. și portul bulgar Varna.

**IMCO** (*engl.* International Maritime Consultative Organization) Organizație interguvernamentală consultativă de pe lângă ONU pentru navigația maritimă, destinată să promoveze colaborarea în domeniul navigației maritime comerciale între statele membre, să favorizeze abolirea practicilor discriminatorii promovate de unele state, să contribuie la creșterea securității navigației pe mare. Organizația se ocupă în special cu aplicarea Convenției privind ocrotirea vieții umane pe mare (1960) și a altor convenții internaționale în problemele maritime. România a aderat la IMCO în 1965.

**IMERSIUNE 1.** Distanța pe verticală, măsurată de la suprafața mării până la un obiect (submarin, mină etc.) în stare de plutire, afundat complet în apă. **2.** (*despre un obiect*) Afundare. ◊ „În I.” (*despre submarin*) Navigând sub apă.

**IMERSIUNEA ELICEI** Adâncimea centrului axului portelice măsurată de la suprafața apei. Influențează atât propulsia, cât și guvernarea.

**IMPACT** *mil.* Punctul în care un proiectil (o rachetă, o torpilă etc.) lovește o țintă (navă, avion ș.a.). Unghiul de I. trebuie astfel ales încât eficacitatea să fie maximă.

„IMPATIENTE” *v.* „A” (canonieră/dragor).

**IMUNITATE** *DM* Drepturile de care se bucură o persoană sau o navă, în virtutea unei reguli de drept, de a nu fi supusă unor anumite legi ale statului străin pe teritoriul (incl. apele teritoriale sau porturile) căruia se află. Regulele privind I. fac obiectul unor convenții internaționale (*v.* extraterritorialitate).

**IN** (*Linum usitatissimum*) Plantă textilă din care se confecționează parâme subțiri, saule, țin-te bine, ață de vele, pânză de vele fină, mușamala, furtunuri.

**IN DE NOUA ZEELANDĂ** Denumirea cănepei cu fibră dură, de culoare galben deschis, asemănătoare cu sisalul, care servește la fabricarea de parâme.

**INAPT (Ă)** *MC* (*despre navă*) Starea unei nave comerciale care nu întrunește condițiile cerute de legi, reguli, convenții internaționale și uzanțele marinărești, pentru a întreprinde călătorii pe mare cu mărfuri și pasageri. Inapținutudinea se referă nu numai la starea tehnică, ci și la lipsa chiar parțială a aparatelor și documentației necesare navigației, descompletarea echipajului sau lipsa de calificare a membrilor acestuia.

**INBOARD**, motor (*engl.*) Motor interior; *v.* și outboard. **INCENDIATOR** *ist.* Navă mică cu vele, umplută cu exploziv și materiale incenziare, care se agăța cu gheare de abordaj de o navă inamică de dimensiuni mai mari, după care se aprindea un fitil de lungime suficientă pentru a permite echipajului să se îndepărteze la timp cu o barcă remorcată la pupa. *sin.* BRANDER.

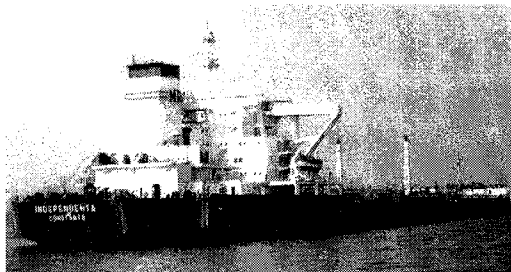
**INCI** Unitate de măsură engleză pentru lungime, egală cu 2,54 cm, utilizată și în marină.

**INCIDENȚĂ** *mil.* Unghiul dintre traiectoria torpilei și drumul țintei.

**INCION** (Inchön) Oraș-port și BMM din Coreea de Sud, situat la 31 km de Seul, la vărsarea Fl. Hangan în M. Galbenă. Cca 500 mii loc. Acvatoriul portului asigură staționarea simultană a 40 de nave civile și militare, incl. Cr. Lung. frontului de cheuri: 20 km cu adâncimi de 9 m. Centru industrial. Șantiere navale. *ist.* **1.** În apropiere de I., la începutul războiului ruso-japonez (27 ian. 1904), o escadră japoneză (1 cuirasat, 5 Cr., 8 Ds.) a atacat două nave militare rusești (Cr. „Variag” și Can. „Koreeț”) care încercau să se retragă din portul I. la Port Arthur pentru a se alătura escadrei ruse. După o luptă inegală, ambele nave rusești grav avariate au fost scufundate de propriile echipaje. **2.** În timpul războiului din Coreea (1950–1953), în care forțele armate ale SUA și ale altor state aflate sub steagul ONU au sprijinit Coreea de Sud în lupta împotriva Coreei de Nord, a avut loc la I. (15–25 sept. 1950) o operație de desant maritim de mare amploare (230 nave de luptă, 400 avioane și 7000 de militari), care a permis înaintarea rapidă a trupelor terestre spre Seul, fără a hotărî însă soarta războiului.

**INCOTERMS** (*engl.* International Commercial Terms) Reguli întâlnite în practica comercială internațională referitoare la unele clauze contractuale tip, exprimate prin „termeni INCOTERMS” (de ex., F.O.B., C.I.F., F.A.S. etc.). Regulile INCOTERMS au fost publicate pentru prima dată în 1936 de Camera de Comerț Internațională de la Paris, fiind apoi precizate la sesiunea care a avut loc în 1953 la Viena.

**„INDEPENDENȚA”** Primul superpetrolier românesc, construit la Șantierul Naval Constanța și intrat în componența flotei în anul 1977. Caracteristici: capac. de încărcare: 150 000 tdw; dim. max.: 302,60 × 46,3 × 9 m. La 15 nov. 1979 „I.”, având la bord 45 de persoane, încărcat cu 94 280 t petrol brut din Libia, a fost abordată în apropiere de intrarea în Str. Bosfor de gargoul „Evriali” (5298 TRB) sub pavilion grecesc,



Independența

încărcat cu laminate. În urma coliziunii, petrolierul a luat foc și ca urmare a incendiului și exploziilor puternice și repetate a suferit avarii atât de grave, încât nu a mai putut fi recuperat. Au murit în flăcări, la bord sau în apa unde ardea combustibilul deversat, 42 de oameni. 3 persoane s-au salvat, fiind aruncate peste bord de suflul primei explozii.

**INDIAN, Oceanul** ~ Al treilea ocean ca mărime din lume (după Pacific și Atlantic). Situat între Asia, Africa și

Australia, are supr. de 174 917 mii km<sup>2</sup> cu ad. med. de 3879 m; max. 7729 m. Țin de Oc. I. mările: Roșie, Arabiei, Andaman, Timor, Arafura. Pr. G.: Persic, Bengal, Australian. Pr. ins.: continental – Madagascar, Sri Lanka, Socotra; vulcanice – Mascarene, Crozet, Kerguelen, Prince Edward; coraliene – Laccadive, Maldive, Andamane, Nicobare, Chagos. Clima și regimul hidrologic sunt puternic influențate de vânturile musonice în partea de N și de alizee la latitudinile tropicale și subtropicale sudice; în zonele temperate, cicloanele ating cote maxime. Temp. apelor la suprafață atinge +20°C în bazinul nordic și zona ecuatorială și scade spre S până la 0° dincolo de Cercul polar sudic. Salinitatea oscilează între 31 și 36,5‰. Marele au un caracter semidiurn, cu excepția coastelor de V ale Australiei unde sunt diurne. Ampl. lor variază, atingând valoarea max. de 7,3 m în portul Rangoon (Birmania). Ghețurile plutoare ajung iarna până la 55° lat. S, iar vara coboară sub 65–68° lat S. Valurile ating înălțimea de 15 m în zona Ins. Kerguelen și 10–11 m la țărmul de V al Australiei. Sub influența vânturilor alizee de N și S, în zonele subtropicală și ecuatorială se formează curenții Ecuatorial de N și Ecuatorial de S care se deplasează spre V paralel cu Ecuatorul, fiind separați de un contracurent ecuatorial care circulă spre E. În zona Ins. Madagascar, curentul ecuatorial de S se desparte în două ramuri, îmbrățișând insula pe la V și E, și formează curenții Mozambic și Madagascar. Aceștia se pierd în curentul rece Agulhas care circulă dinspre partea de S a Africii spre apele din S Australiei. La coasta de V a Australiei circulă spre N curentul rece australian care se pierde în curentul Ecuatorial de S, închizând ciclul sudic al curenților. În nordul Oc. I. circulația curenților este complexă, fiind influențată de musonii care suflă alternativ dinspre Africa spre G. Bengal (vara) și invers (iarna), alimentând curentul Ecuatorial de E. Prin Oc. I. se încrucișează importante linii de comunicații maritime care unesc Europa cu Asia de S, Africa și Australia. Pr. porturi: Aden, Bombay, Calcutta, Chittagong, Durban, Fremantle ș.a.

**INDICATIV DE APEL RADIO** Grupă de 3–4 litere repartizate fiecărei nave sau stații radio costiere printr-o convenție internațională. Se folosește în traficul radio ca denumire prescurtată. Prima sau primele două litere indică naționalitatea stației. Stațiile de la bordul navelor au indicativul format din patru litere, care corespund cu numirea navei indicată prin pavilioanele codului internațional de semnale.

**INDICATIV DE RADIOFAR** Semnal radio transmis de un radiofar la anumite intervale de timp și după un anumit program. Este format din 2–4 litere transmise în Morse, ce permit identificarea radiofarului. Indicativele se găsesc în cartea radiofarurilor.

**INDICATIVUL** (navei) **MC** Semnal format din patru pavilioane ale Codului internațional de semnale acordat navelor comerciale maritime proprii de către autoritățile competente ale statului, folosit pentru identificarea navelor și ca indicativ de apel radio. I. sunt publicate în liste naționale și internaționale, în ordine alfabetică. Naționalitatea unei nave este indicată de una sau două litere; pentru navele românești acestea sunt Y și YQ.



**INDICATOR CU EXPLORARE CIRCULARĂ** Piesă a radiolocatorului cu ajutorul căreia se determină direcția și distanța la un obiect. Constă dintr-un tub catodic și un ecran fluorescent pe care se deplasează spotul electronic.

**INDICATOR DE AMBARDEE** Dispozitiv suplimentar al unui compas giroscopic, care indică timonierului dacă nava face ambardee.

**INDICATOR DE ANCORAJ** *fl.* Panou albastru pe fondul căruia este piturată o ancoră albă cu diamantul în jos, care marchează locurile de pe Dunăre unde ancorajul este permis; *sin.* tablă de ancoraj.

**INDICATOR DE ANCORAJ INTERZIS** *fl.* Panou alb, cu bordură și diagonală roșie, pe fondul căruia este pictată o ancoră neagră răsturnată (cu diamantul în sus), marcând locurile de pe Dunăre unde ancorajul este interzis.

**INDICATOR DE GIRAȚIE** Instrument care indică dacă nava se află în girație, folosit mai ales în porturi și în apele interioare.

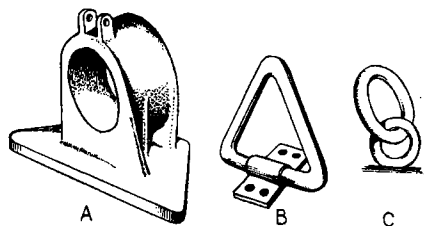
**INDICATOR DE UNGHI DE CÂRMĂ** Instrument instalat în compartimentul cârmei și folosit pentru a transmite la comandă unghiul la care este pusă cârma (*a nu se confunda cu axiometrul ale cărui indicații trebuie să coincidă cu cele ale I.d.U.d.C.*)

**INDICATOR PLAN DE POZIȚIE** Dispozitiv al unui radiolocator, care permite ca imaginea obținută să fie reprezentată pe o hartă. Punctul central al imaginii este punctul navei pe această hartă; *sin.* indicator plan perspectiv.

**INDICATRICE** *v.* drum relativ.

**INDIILE OCCIDENTALE OLANDEZE**, *Ins.* - *v.* Antilele Olandeze.

**INEL** Piesă metalică în general circulară folosită ca atare în greement, la etravele de gâscă ș.a. sau la extremitatea unui bulon fixat în punte pentru legarea unei parâme (*a nu se confunda cu ochiul*). **1. central de ancorare** I. de care se prind lanțurile de ancorare ale unei geamanduri de legare; *v. fig.* geamandură. **1. de ancoră** I. sau cheie trecută prin ochiul de la capătul fusului ancorei, de care se prinde lanțul sau cablul acesteia cu ajutorul unei chei



**Inele:**  
A - de etravă; B - de saulă; C - de punte.

sau al unui nod de ancoră ori de ancorot; *sin.*, *înv.* verigă de ancoră. **1. de cheu** I. fixat cu un bulon pe cheu pentru prinderea parâmelor de legare ale navelor. **1. de etravă** I. fixat pe capul etravei, prin care trece remorca. **1. de legare** I. de formă circulară sau alungită, fixat pe o geamandură de legare de care se prinde cu o cheie de legare la geamandură lanțul sau parâma respectivă. **1. de saulă** Piesă triunghiulară, care se rotește în jurul unui bulon, servind la legarea unei saule.

**INFANTERIE MARINĂ** Infanterie din compunerea Forțelor Navale specializată în acțiunile de luptă pentru apărarea bazelor, porturilor și altor obiective importante de pe litoral, în acțiunile de debarcare pe litoralul inamic folosind nave de debarcare, elicoptere, vedete ș.a. Este dotată cu armament mobil antitanc, AA și armament individual automat, elicoptere etc.

**INFORMARE DE NAVIGAȚIE** Activitate desfășurată de anumite servicii pentru ținerea la curent a navigatorilor cu toate modificările în situația de navigație. Informarea se realizează cu ajutorul documentelor nautice (cărți pilot, cartea farurilor etc.), dar în special prin avizele pentru navigatori.

**INFORMAȚII ASUPRA MAREEI** Ansamblul datelor privind fenomenul mării de pe unele hărți de navigație, redat sub forma unor tabele tipărite pe spațiul liber al hărții. Se referă la înălțimile medii ale mării înalte și joase de la sizio și cvadratură, în raport cu nivelul de referință al adâncimilor și elementele curenților de maree (direcția și viteza).

**INFRAROȘIE** (radiația) Radiație electromagnetică invizibilă, penetrantă, cu efect termic pronunțat. În domeniul militar se utilizează aparatura I. pentru descoperirea, goniometrarea și urmărirea țințelor terestre, navale și aeriene care emit sau reflectă radiații infraroșii, pentru legături cosmice sau terestre, semnalizarea invizibilă, fotografierea pe timp de noapte etc.

**INFRASTRUCTURA PORTULUI** Ansamblul amenajărilor unui port cu lucrări hidrotehnice (construcții de cheuri, consolidări, estacade, dragaj etc.), destinat să realizeze contactul dintre uscat și apă și legătura imediată cu mijloacele de transport și transbordare.

**„INGINER N. VLASOPOL“** Cargou de 6300 tdw aparținând companiei Vlasopol. Capturată de către englezi în cel de-al doilea război mondial, nava a fost scufundată în Oc. Atlantic în timpul unui atac german.

**INGLEFIELD, ancoră** ~ *v.* ancoră.

**INGRESIUNE** Înaintare a mării în unele porțiuni mai joase ale continentelor, în special la gurile fluviilor, unde se formează golfuri, estuare și riase.

**INIMĂ 1.** Piesa centrală a unui catarg construit din mai multe bucăți de lemn. **2.** Sfilăță din cânepă sau din alt material vegetal, în jurul căreia se răsucesc șuvițele unei parâme vegetale. **3.** Parâmă vegetală sau metalică, în jurul căreia se răsucesc șuvițele unei parâme metalice. Inima vegetală este îmbibată cu unsoare pentru ungerea parâmei. **4.** Partea centrală a unei cozi de șoarece.

**INMAR** Ambarcațiune de tip cutter, folosită pentru instruirea practică a studenților Academiei Navale „Mircea cel Bătrân“. Caracteristici: depl. 11 t.; lungime 14 m, lățime 4 m; supr. velică 130 m<sup>2</sup>; echipaj 24 marinari.

**INMARSAT** Sistem spațial de telecomunicații maritime destinat exclusiv ocrotirii vieții umane pe mare. Utilizează sateliți geostaționari pentru acoperirea oceanului planetar, împărțit în trei arii geografice mari: regiunea Oceanului Atlantic (A.O.R.); regiunea Oceanului Indian (I.O.R.) și regiunea Oceanului Pacific (P.O.R.)

**INSEMNE (ale navei)** MC Înscriseri pe partea exterioară a corpului navei făcute în conformitate cu legile naționale și convențiile internaționale ca: denumirea navei scrisă la prova și pupa; portul de înregistrare scris la pupa; scara de încărcare pe ambele borduri la prova, pupa și la mijlocul navei; linia punții de tonaj; semnele distinctive ale companiei scrise de obicei pe coșul navei.

**INSPECTOR** Reprezentant al unei societăți de clasificare, căruia îi revine sarcina de a supraveghea construcția navelor sau a instalațiilor acestora în conformitate cu regulile registrului sau ale anumitor convenții internaționale.

**INSPECTORATUL NAVIGAȚIEI CIVILE** *ist.* Organ din cadrul departamentului marinei civile, căruia îi revine sarcina de a supraveghea și controla navigația tuturor navelor în apele naționale, precum și navigația navelor sub pavilionul național aflate în marea liberă. Prin căpităniile de port, exercita toate atribuțiile locale privind asigurarea ordinii și securității navigației. A fost desființat în anul 2002, atribuțiile sale fiind preluate de Autoritatea Navală Română (ANR). (*v.*)

**INSPECȚIE ANUALĂ** MC Verificare intervenită la maximum 12 luni a stării tehnice generale a structurii corpului navei, mașinilor și mijloacelor de echipament. Controlul implică urcarea navei pe doc pentru vizitarea carenei. Pentru navele de transport inspecția se face la intervale stabilite de normele Registrului Maritim.

**INSPECȚIE PERIODICĂ** MC Orice inspecție a societății de clasificare efectuată la intervale de timp regulate asupra corpului, mașinilor, echipamentului și materialului de armament al navei în vederea prelungirii valabilității certificatelor de siguranță construcției pentru exploatarea curentă a navei. Aceste inspecții sunt reglementate de „Convenția internațională pentru ocrotirea vieții umane pe mare”.

**INSTABILITATE** Situația unei nave care și-a pierdut stabilitatea. Cauzele practice ale instabilității navei pot fi: stivuirea greșită a încărcăturii, consumul combustibilului și apei din cele mai de jos tancuri, inundarea navei în cazul gaurilor de apă ș.a.

**INSTALAȚIE DE REGENERARE A AERULUI** Instalație folosită pe submarine, batiscafuri etc., care, prin absorbția bioxidului de carbon, restabilește procentul normal de oxigen din aer.

**INSTALAȚIE PLUITOARE** Construcție plutitoare care nu este destinată, de regulă, efectuării de lucrări pe căile navigabile, dar pe care le deservește, de ex., debarcaderele, hangarele.

**INSTALAȚII DE BORD** Ansamblul diferitelor mecanisme, sisteme, agregate etc., aflate la bordul navelor și folosite în diferite scopuri, de ex.: instalația de ancorare și instalația de manevră și legare care asigură staționarea navei la ancoră sau la mal; instalația de corp care cuprinde instalația de balast și de santină; instalația de combatere a incendiilor, instalația de apă potabilă (sanitară, de scurgere etc.), instalația de propulsie care asigură propulsia navei, instalația de punte, prevăzută în convenția pentru ocrotirea vieții umane în mare (*v.*

SOLAS), instalația de dragaj, instalația de minare, instalația de remorcaj, instalația de salvare, instalația de paravan etc.

**INSTRUCȚIUNI NAUTICE 1.** Instrucțiuni de navigație într-o anumită mare, în apropierea unei anumite coaste, canal etc., conținute într-o carte-pilot. **2. sin.** carte-pilot. **INSTRUMENT NAUTIC** Instrument folosit în navigație, de ex. sextantul, compasul, lochul etc.

**INSUBMERSIBILITATE** Capacitatea unei nave de a-și păstra proprietățile de plutire în diferite condiții grele și anormale care duc la inundarea unuia sau mai multor compartimente. Este asigurată, în anumite limite, prin compartimentare cu ajutorul pereților transversali etanși și prin crearea unei rezerve de flotabilitate determinată de înălțimea bordului liber. **1.** privește întregul complex al calităților constructive și de navigație ale navei (rezistență, flotabilitate, stabilitate ș.a.), precum și cel al pregătirii profesionale a comandantului și a echipajului care deservește nava *sin.* nescufundabilitate.

**INSULĂ 1.** Porțiune de uscat mai mică decât un continent, înconjurată din toate părțile de apă. În total ins. ocupă 9,9 mil. km<sup>2</sup> din supr. Pământului. Alături de ins. mari cu o suprafață de câteva sute de mii de km<sup>2</sup> (Groenlanda 2176 km<sup>2</sup>), sunt numeroase ins. mici (ajungând sub 1 km<sup>2</sup>). Pot fi ins. izolate (ex. Sf. Elena) sau grupate în arhipelaguri sau cordoane. După așezare sunt ins. maritime, oceanice, fluviale și lacustre. Pot fi de origine continentală, vulcanică sau coraligenă. Pe Dunăre, ins. care provin din aluviuni se numesc ostroave. **2.** Castelul central al unui portavion, de regulă, în tribord (asimetric față de axul navei). **3.** Suprastructură, numai în expr.: „Navă tip trei insule”, adică navă cu teugă, castel central și duneț.

**INSULĂ DE GHEAȚĂ ÎN DERIVĂ** Ghețar plutitor de foarte mari dimensiuni desprins din platoul continental. Supr. până la 500 km<sup>2</sup> cu numeroase denivelări; înălțimea deasupra nivelului mării –cca 5 m; grosimea 50–100 m și chiar mai mult. În bazinul arctic, insula de gheață se folosește pentru instalarea stațiilor de cercetări polare și amenajarea pistolor de aterizare.

**INSULĂ PLUITOARE** *v.* plaur.

**INTERCEPT** Arcul de cerc mare sau – pe harta Mercator – segmentul de dreaptă dintre punctul estimat/auxiliar și punctul determinativ al unei drepte de înălțime.

**INTERFERENȚA UNDELOR** Suprapunerea a două sau mai multe unde, având drept rezultat întărirea sau slăbirea lor, până la anulare reciprocă (în funcție de raportul fazelor de oscilație). Se observă la procesele de oscilații acustice, luminoase, radio. Cu ajutorul interferometrului se poate măsura viteza de propagare a sunetului în apă.

**INTERVAL 1.** Distanța între două puncte de pe malul Dunării. **2.** Distanța transversală între două șleपुरi ale unui convoi. **3.** Distanța transversală între două nave aflate în formație, cu excepția liniei de șir, sau între două coloane de nave.

**INTERVAL LUNAR** Intervalul de timp care trece în fiecare zi între culminația Lunii și momentul în care are loc marea înaltă sau joasă. Intervalul dintre culminație și prima maree înaltă se numește „intervalul lunar al

maree înalte", iar între culminație și prima maree joasă „intervalul lunar al mării joase”.

**INTERSERIE** *spt.* Formulă de regată ce reunește diferite veliere (cu cabină locuibilă, cu derivor mobil, catamaran etc.) pe un același parcurs, având același loc de sosire. Clasamentul se face în timp real și compensați. *v.* rating.

**INTERSTIȚIU DE AER** Distanța verticală între suprafața apei și componenta cea mai joasă a structurii unei ambarcațiuni cu pernă de aer, când aceasta navigă pe pernă.

**INTRĂ** A aduce în interiorul navei, de ex., se intră o barcă de salvare scoasă în afara bordului, ramele bărcii, sonda etc. ♦ „Intrați prova!” Comandă care se dă pe o barcă fără om în prova, pentru ca primii doi oameni din prova să intre ramele pentru a manevra cangea și barbeta. **I. ramele A** introduce ramele în barcă toți odată la comanda „Intrați ramele!” Ramele se așază pe bancurile bărcii cu pana spre prova. „Intrați sonda!” Comandă pentru a nu mai sonda și a aduce sonda la bord. **I. de pe vergă** (*despre gabier*) A părăsi verga, trecând în gabie, după terminarea manevrei. **I. pe un aliniament** A veni cu nava astfel încât aceasta să se deplaseze pe drumul marcat de aliniament; în astfel de situații nu este necesar ca nava să aibă capul pe aliniament (în cazul vântului, curentului etc.).

**INTRARE 1.** Porțiunea ascuțită a navei la prova. Unghiul de I. este unghiul format de tangentele la bordaj (la etravă). **2.** Deschidere în punte sau suprastructură pentru trecerea oamenilor; *v.* și tambuchi.

**INTRĂND 1.** Distanța, măsurată pe orizontală, între tangenta la bordajul lateral și îmbinarea dintre punte și centură; *v. fig.* corpul navei. **2.** Curbura unei vele spre interiorul acesteia; *v. fig.* croială (*a nu se confunda cu rotunjimea*).

**INUNDA 1.** A lăsa apa să intre în navă prin valvulele de fund (Kingston) pentru a stinge un incendiu sau a saborda nava; *sin.* a îneca. **2. fl.** A se revărsa peste maluri; *v.* și viitură.

**INVENTAR DE PUNTE** Denumire generală pentru totalitatea obiectelor mobile de inventar din dotarea navei, inclusiv cele de rezervă și întreținere, ca: parâme, remorci, tenzi, capoate, colaci și veste de salvare, materiale de navigație etc.

**INVERSIUNE MN** Fenomen de creștere a temperaturii o dată cu înălțimea. În cazul unui anticiclone I. pot fi: de radiație la sol și de sedimentare în atmosfera liberă. Termenul poate fi folosit și în expr. „I. de alizee”, „I. de precipitații”, „I. de radiație” etc. I. favorizează formarea de ghiduri de unde și de guri de radiolocație.

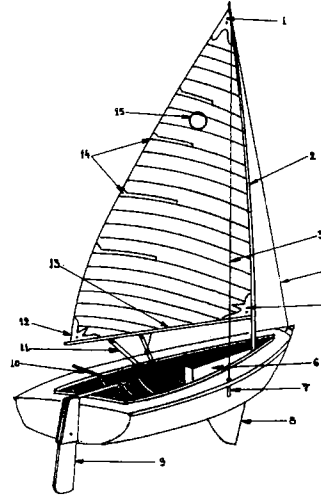
**„INVINCIBILE”** *ist.* Primul crucișător de bătlie din lume (1907 Anglia), având un deplasament de 17 250 t și fiind armat cu opt tunuri de 305 mm și 16 tunuri de 100 mm.

**„INVINCIBILE ARMADA”** *ist.* Flotă spaniolă considerată invincibilă, organizată de regele Spaniei Filip al II-lea în anul 1588 și trimisă să acționeze împotriva Angliei. Era formată din 20 de galioane oceanice, 40 de galioane comerciale înarmate, patru galease mari, patru galere și alte nave mai mici, în total, circa 140 de nave.

A fost complet distrusă în ciocnirile cu flota engleză și din cauza furtunii care a urmat după luptă.

**IOLĂ 1.** Ambarcațiune cu șase rame, având pupa cu tablou/oglină. **2.** Ambarcațiune de sport cu o singură velă.

**IOLĂ OLIMPICĂ** *spt.* Ambarcațiune de sport cu o singură velă bermudiană, punctată, cu cocpit deschis. La regate, este manevrată de o singură persoană. Semnul distinctiv al I. îl constituie litera „O” de culoare roșie,



Iolă olimpică:

- 1 – colț de fună; 2 – catarg; 3 – start; 4 – strai;
- 5 – colț de mură; 6 – cutia derivorului; 7 – portsart; 8 – derivor; 9 – safran; 10 – echea cărmei; 11 – scotă; 12 – colț de scotă; 13 – ghiu; 14 – balene; 15 – simbol de clasă.

înscrisă în partea superioară a velei. De origine germană, a devenit clasă internațională începând cu Jocurile Olimpice de la Berlin din anul 1936. Caracteristici: L 5 m; l 1,66 m; pescaj fără derivor 0,11 m; pescaj cu derivor 0,94 m; greutate 150 kg; supr. vele 10 m<sup>2</sup>; echipaj – o singură persoană.

**„ION C. BRĂȚIANU”** (după numele lui Ion C. Brătianu, 1821–1891, om politic român) *ist.* Monitor românesc dintr-o serie de 4 unități identice (Catargiu, Kogălniceanu, Lahovari). Construit pe secțiuni la Trieste (Austro-Ungaria) și asamblat la Arsenalul Marinei Galați. A intrat în serviciu în anii 1906–1908. În primul RM a participat la bătlăiile de la Turtucaia și Rașova (1916) și în campania din Delta Dunării (1917–1918). A fost decorat cu Ord. „Steaua României” pentru fapte de arme. Reparat și modernizat (1937–1940), a participat și în al doilea RM în luptele pentru reocuparea brațului Chilia (1941) și acoperirea retragerii trupelor proprii din Basarabia în Dobrogea (1944). După 23 Aug. 1944, luat de marina sovietică și botezat „Azov”, a acționat în sprijinul trupelor iugoslave și sovietice pe Dunărea de Sus. Retrocedat în 1951, a primit indicativul M 201, rămânând în serviciul Flotilei române de Dunăre până în 1961 când a fost dezmembrat. Caracteristici: depl. 680 t; L 63,5 m; l 10 m; P 1,6 m; 1800 CP; vit. 13 Nd. Artilerie: III × 120 mm; II × 47 mm; I × 37 mm AA; mitr. 1 × 13,2 mm binată AA; blindaj: 30–75 mm.

**IONESCU, Doru Alexandru** (n. 1921 Târgu Mureș) Comandor (r). Absolvent al Școlii Navale promoția 1942 și al Academiei Militare (1948). În perioada

1942–1944 participă la numeroase misiuni de luptă (convoieri, minări, patrulări ș.a.). S-a distins în acțiunea cu echipa de salvare a cargoului „Alba Iulia” avariat de aviația sovietică (17–20 apr. 1944). În sept. 1944 când RDr. „Mureș” pe care-l comanda a fost luat de flota sovietică, a fost făcut prizonier împreună cu echipajul și internat în lagărul de la Odessa. S-a întors în țară în 1945 cu Div. de voluntari „Horia, Cloșca și Crișan”. Până în anul 1950, când a fost trecut în rezervă, a îndeplinit diferite funcții în CLM și CMM. Membru fondator al Filialei LNR din Constanța reînființată în 1990 și timp de 9 ani lucrează ca secretar de redacție și redactor-șef al revistei LNR „Marea Noastră”.

**IONESCU, Ion** (n. 1952 Roșiori, Brăila) Comandor. Absolvent al Institutului de Marină „Mircea cel Bătrân”, promoția 1976 și al Facultății de Istorie și Științe Administrative (1997). A ocupat diferite funcții de comandă și stat-major în MM. Director al Muzeului Marinei Române (1997–2001). Doctor în istorie. Autor a mai multor volume printre care: **Politica Rusiei în bazinul Mării Negre 1876–1916** (1998), **Monografia Muzeului Marinei Române 1969–1999** (în colaborare), **Noi contribuții la Istoria Marinei Militare Române** (2000 în colaborare), **Navigație și Politică** ș.a., Secretar al Filialei Constanța a Ligii Navale Române.

**IONESCU, Nicolae (Johnson)** (1875–1956 n. Iași) Comandor. Este admis în Școala Copiilor de Marină (1888), unde face practică pe nava-școală „Mircea I”. În 1894 urmează Școala Militară de Artilerie, Geniu și Marină și primește gradul de slt. de marină (1896). Îndeplinește funcții de ofițer la bordul navei-școală „Mircea I”, Cr. „Elisabeta”, iar apoi de comandant, pe șalupa can. „Smârdan”. Prieten apropiat al scriitorului marinar Jean Bart (Eugen Botez). Continuă pregătirea de specialitate în Italia pe cuirasatul „Ruggiero de Lauria”. Întors în țară după un stagiu la Căpitania portului Cernavodă, cu gradul de cpt., este numit comandant pe torp. „Năluca”, unde se specializează ca of. torpilor. În 1907 este transferat la SMR, unde, în calitate de CLC, face curse pe ruta Galați–Rotterdam–Anglia. În 1929 devine director al SMR, dovedindu-și calitățile organizatorice deosebite în conducerea acestei instituții, în condițiile grele ale crizei economice din 1929–1930. În 1931 demisionează pentru a se dedica activității literare. A publicat **Însemnările unui marinar** (2 vol.–1958) și a desfășurat o intensă activitate publicistică în sprijinul marinei.

**IONESCU, Ovidiu** (n. 1950 Constanța) Comandor (r). Absolvent al Institutului de Marină „Mircea cel Bătrân” promoția 1975. A urmat cursurile Liceului de arte plastice și în paralel cu activitatea profesională în cadrul MM a desfășurat o bogată activitate ca pictor marinar. Lucrările sale sunt expuse atât în țară cât și în străinătate. În rezervă din 2001. Continuă activitatea în domeniul picturii pe care o îmbină cu cea didactică la Academia Navală „Mircea cel Bătrân” ca profesor. Autor al volumelor: **Regulamentul Internațional pentru prevenirea abordajelor pe mare, Ambarcațiuni** ș.a.

**IONESCU, Valeriu Oituz** (1918–1998) Contraamiral. Absolvent al Școlii Navale promoția 1940 și al Academiei Militare. Ambarcat ca ofițer pe nava-școală „Mircea”. În al doilea RM, ambarcat pe Ds. „Mărășești” (1941–1944) participă la acțiunile militare în sprijinul frontului de est. În 1944 este trimis la un curs de specializare în Germania, la Sassnitz, iar la 23 aug. 1944, în urma ieșirii României din război, a fost internat ca prizonier în lagărul de la Lübeck. La 2 mai 1945 a fost eliberat de armata engleză. Revenit în țară, a absolvit cursurile Academiei Militare și a îndeplinit funcția de șef birou operații la Comandamentul Apărării Litoralului și de profesor la Academia Militară, Facultatea de Marină. În rezervă din 1950.

**IONICĂ, Marea** ~ Parte a M. Mediterane cuprinsă între țărmul de SV al Pen. Balcanice (Grecia și Albania) și Pen. Italică la V, comunicând la N prin Strâmtoarea Otranto cu M. Adriatică iar la V prin Strâmtoarea Messinei cu M. Tireniană. Supr. 169 mii km<sup>2</sup>, ad. med. 2083 m, max. 5121 m. Pr. golfuri: Patraikos Kolpos, Corint, Taranto. Temp. apei la supr. iarna: +13°– +15° C, vara +25°– +26° C. Curenții de suprafață formează un circuit ciclic cu vit. de 1 km/h. Principalele porturi: Patras, Kerkyra (Grecia), Taranto, Messina, Augusta, Catania (Italia).

**IONICE** (gr. Ióni Nisi). **Ins.** ~ Arh. grecesc în M. Ionică situat în lungul coastelor de V ale Greciei. Supr. 2,3 mii km<sup>2</sup>; cca 250 mii loc. Principalele insule: Corfu, Cefalonia, Zante, Leucas, Itaca, Paxos și numeroase alte insule mici. Relief muntos cu alt. max. de 1628 m. Țărmuri dantelate cu numeroase golfuri. Climă subtropicală. Principalele porturi: Kerkyra (Ins. Corfu), Argostólion (Ins. Cefalonia), Zakynthos (Ins. Zante).

**IORDACHE, Constantin** (1934 n. com. Găneasa, Ilfov) Viceamiral. Absolvent al Școlii Militare de Marină promoția 1955 și al Academiei Militare Generale (1969). Îndeplinește diferite funcții la bordul navelor MM. Locțiitor al comandantului MM (1983–1989); șeful Statului-Major al MM (1990–1993). În perioada 1995–1996 este inspector pentru marină în cadrul Inspectoratului Ministerului Apărării Naționale. Autor a numeroase lucrări și studii în domeniul marinei. În rezervă din 1996.

**IPTANA** (Institutul de Proiectări Transporturi Auto, Navale și Aeriene) Institut înființat în anul 1953 în cadrul MTTC, care de-a lungul anilor s-a afirmat ca lider național în proiectarea infrastructurii transporturilor auto, navale și aeriene. Pentru infrastructura transporturilor navale IPTANA a proiectat extinderea portului Constanța, noul port Constanța Sud-Agigea, extinderea porturilor fluviale Galați, Brăila, Giurgiu, Drobeta-Turnu-Severin, a porturilor specializate de la Galați și Tulcea; a proiectat, de asemenea, canalele navigabile Dunăre – M. Neagră, Poarta Albă – Midia – Năvodari în care au fost implicați sute de proiectanți. Tot aici a fost proiectat podul peste Dunăre de la Giurgeni și poduri peste canalul DMN (Cernavodă, Medgidia, Agigea). În continuare, pe planșele proiectanților de la IPTANA se află și alte mari proiecte de infrastructură a transporturilor din țară.

**IRADIERE** Creșterea aparentă a unei suprafețe luminoase care se proiectează pe un fond întunecat; v. și corecție de iradiere.

**IRANIE** Denumire indoneziană a Ins. Noua Guinee.

**IRIMESCU, Ilie** (1852-?; Zvoriștea, Dorohoi). Contraamiral (r). Absolvent al Școlii Militare de Ofițeri de Infanterie (1872) cu gradul de slt. Repartizat în Corpul Flotilei, este ambarcat ofițer pe nava „România” (ex. „Prințul Vagoride”). În Războiul de Independență (1877-1878), este încadrat la bateriile de coastă de la Calafat, apoi comandă grupul format din șalupele „Rândunica” și „Bucur”, care ia parte la lucrările de montare ale podurilor de vase peste Dunăre, de la Siliștioara-Măgura și Turnu Măgurele-Nicopolе și la transporturile permanente de provizii, răniți și materiale de război pe malul drept al fluviului. După război, face parte din primul echipaj al celei dintâi nave maritime de război românești, canoniera „Grivița”. Comandant al canonierei „Fulgerul” (1881); este primul director al Școlii Copiilor de Marină din Galați (1882), unde predă cursuri de matelotaj și timonerie; face parte din primul stat-major al navei-școală românești, bricul „Mircea” (1882), fiind numit ofițer secund în prima sa campanie de instrucție (1883) și apoi comandant al acesteia (1885-1887); inspector general al Navigației și Porturilor (1888; 1894-1896; 1901-1906); comandant al Cr. „Elisabeta” (1892), calitate în care participă la serbările columbiene de la Genova; comandant al Diviziei de Dunăre (1896; 1898-1901; 1907), fiind primul comandant al mării unități nou înființate; comandant al Diviziei de Mare (1908). Trece în rezervă în aprilie 1909.

**IRLANDA** Cea mai vestică insulă a Arh. Britanic cu o supr. de 84,8 mii km<sup>2</sup>, din care cea mai mare parte este ocupată de Rep. Irlanda - 70,3 km<sup>2</sup>, iar restul de Ulster (Irlanda de Nord) atașat M. Britanii. Este separată de Anglia de Strâmtoarea North Channel, M. Irlandei și St. George's Channel, iar la V se mărginește cu Oc. Atlantic. Cca 4,5 mil. loc. Relieful cu înălțimi mici; alt. max. 1041 m. Țărmuri dantelate cu numeroase golfuri, estuare și fiorduri. Climă temperată oceanică. Temp. med. ian. +5 -8° C, iul. +14 -16° C. Pășuni naturale întinse, turbării (20% din terit.). Pr. porturi: Dublin, Cork (aerodrom), Arklow, Londonderry.

**IRLANDEI, Marea** ~ Mare interinsulară a Oc. Atlantic situat între M. Britanie și Irlanda, comunicând la N cu Oc. Atlantic prin Strâmtoarea de Nord (North Channel) și la S prin Strâmtoarea Sf. Gheorghe (St. George's Channel). Supr. 47 mii km<sup>2</sup>. Ad. med. 43 m, max. 197 m; temp. apei +5 -10°C în febr. și +12 -16°C în aug. Caracteristic pentru M.I. este repartizarea uniformă a temperaturii maselor de apă de la adâncime datorită convecției verticale provocate de puternici curenți de maree. Salinitatea: 34-35‰. Marea semiidurnă de la 1,2 m la 10,2 m. Pr. porturi: Liverpool (Anglia) și Dublin (Irlanda).

**I.R.M.** (International Rule Measurement) *spt.* Sistem de rating aplicat asupra timpului real de parcurs al velierelor cu cabine locuibile pentru stabilirea clasamentului general definitiv în cadrul unei competiții.

**IRMINGER, Curentul** ~ Ramificație a curentului cald Nord Atlantic Gulfstream ce se deplasează către țărmul de S al Islandei unde, la rândul său, se ramifică în două: o ramificație înconjoară țărmul de V al Islandei și se îndreaptă spre E, iar cealaltă ramificație înconjoară partea de S a Groenlandei și se contopește cu curentul rece al Groenlandei. Vit. 0,5 Nd; temp. apei cca +8° C; salinitatea: peste 35‰. Poartă numele danezului K. Irminger care a semnalat acest curent în 1853.

**„IRIS”** *ist.* Primul crucișător de oțel din lume, construit în Anglia (1878), având deplasament de 3 730 t și fiind armat cu zece tunuri și patru tuburi lanstorpilе.

**IRRAWADDY** Fluviu în Birmania (Asia meridională). Lung. 2150 km; supr. bazinului 430 mii km<sup>2</sup>. Izv. din podișul Tibetului (M-ții Himalaia) și se varsă în M. Andaman printr-o deltă cu o supr. de 45 mii km<sup>2</sup> și care în urma depunerilor de aluviuni înaintea anual în mare cu 50 de m. Fluviul are mari variații de nivel din cauza climatului musonic din regiune. Debitul mediu la intrarea în deltă este de 13 600m<sup>3</sup>/sec. În lunile mart.-oct. pe cursul inferior nivelul apei fl. crește până la 10-11 m. Navigabil pe o distanță de cca 1600 km pentru nave mici. Trece prin or. Mandalay și Rangoon (situat pe brațul Rangoon din deltă).

**ISACCEA** Port fluviu pe malul drept românesc al Dunării, la Mm 56 +050 (km 103,8), situat în dreptul localității cu același nume. Este dotat în special pentru operarea navelor care transportă din zonă piatră de calcar destinată Combinatului Siderurgic Galați. Dispune de benzi transportoare rulante, platforme de depozitare, dană pentru mărfuri generale și ponton de acostare pentru nave de pasageri. Accesul în port de pe uscat este asigurat numai de căi rutiere. Din cauza condițiilor hidrologice nefavorabile (curenți perpendiculari distructivi) unele sectoare ale portului au avut de suferit avarii care au necesitat lucrări de consolidare. *ist.* În trecut l. s-a numit NOVIODUNUM și a fost un cunoscut loc de trecere a fluviului folosit de perși (513 î.Hr.), turci (1475), ruși (1771, 1877) și alte asemenea operații de mai mică amploare.

**ISAF** (International Sailing Federation) Autoritatea internațională în materie de navigație cu vele, grupând toate federațiile naționale, precum și asociațiile de clase internaționale recunoscute. Ea stabilește, printre altele, regulaamentul internațional de regate.

**ISCHIA** Insulă în M. Tireniană la intrarea în G. Napoli. Aparține Italiei. Supr. 46,3 km<sup>2</sup>; cca 40 mii loc. Reprezintă un masiv vulcanic cu multe cratere, alt. max.: 788 m. Cutremure frecvente. Pr. oraș: Ischia.

**ISHERWOOD, sistem** ~ Sistem de construcție a navelor, la care predomină osatura longitudinală.

**ISKENDERUN** (*turc.* Iskender - Alexandru) Oraș-port la G. cu același nume în E.M. Mediterane. Cca 70 mii loc. Acvatoriul portului este apărat de un mol și un spargeval cu o lung. totală de 1,2 km. Lung. frontului de cheuri 3,3 km și ad. până la 15 m. Pot acosta și nave militare, incl. Ds. Traficul anual de mărfuri: peste 7 mil. t. Import: produse petroliere, mașini, ciment, prod. alimentare;

export: crom, minereu de fier, bumbac, citrice. Șantiere de reparajii nave cu un tonaj mediu. Denumirea veche în gr. Alexandretta, după numele lui Alexandru Macedon.

**ISLANDA** Ins. în Oc. Atlantic. Terit. Rep. Islanda. Supr. 103 mii km<sup>2</sup>; cca 240 mii loc. Relief vulcanic, reprezentând un platou cu alt. între 500 și 2119 m. Numeroși vulcani activi (Hecla, Laki ș.a.) și gheizere (izbucniri periodice din pământ ale apei fierbinți). Țărmuri joase la S, iar în rest abrupte și întrerupte de fiorduri. Climă subarctică maritimă influențată de curentul cald al Gulfstream-ului. Temp. medie la țărm în ian. 0 la -2° C, în iul. +9 -11° C. Cca 12 mii km<sup>2</sup> din supr. ins. sunt acoperiți cu gheață. Pr. porturi: Reykjavik (cap. Rep.), Siglufjörður, Keflavik.

**ISMAIL** v. **IZMAIL**.

**ISMAILIA** Oraș-port în zona Canalului de Suez situat la jumătatea distanței dintre porturile Port Said și Suez. Punct de tranzit rutier și de CF între Cairo și Pen. Sinai. Centrul serviciului de pilotaj al Canalului Suez. **2.** Canal cu același nume care leagă Nilul de Canalul Suez.

**ISPAS, Eugen** (n. 1934 Tulcea) Comandor. Absolvent al Școlii Navale promoția 1957. În perioada 1957-1977, ambarcat pe diferite nave ale MM, între care pe nava-școală „Mircea” II (1973-1977) în calitate de comandant. La comanda navei „Mircea” execută în premieră traversarea Oc. Atlantic în exclusivitate cu vele. În 1977, comandant pe nava „Emil Racoviță”, prima navă românească de intervenție cu scafandri de mare afâncime. Pensionat în 1991.

**ISPOL** Căuș de forma unui fâraș, servind la scoaterea apei din barcă.



Ispol

**ISTAMBOALĂ** *ist.* mahonă.

**ISTANBUL** Oraș în Turcia europeană, port situat pe ambele țărmuri din S Str. Bosfor. Acvatoriul portului

cuprinde partea din Str. Bosfor de la S de linia care unește farurile Rumeli și Anadolu și partea de N a M. Marmara. Portul are patru bazine, din care trei în zona europeană și unul în cea asiatică. Lung. frontului de cheuri 10 km cu adâncimi până la 11 m. Traficul anual de mărfuri: cca 4 mil. t. În bazinul de la G. Cornul de Aur, separat în două de podul Atatürk, se află șantierele de construcții și reparații nave cu docuri uscate și plutitoare care asigură reparația navelor civile până la 7 mii t și cele militare, incl. Ds.

**ISTORIA MILITARĂ MARITIMĂ 1.** Procesul evoluției artei militare maritime din cele mai vechi timpuri și până în etapa actuală. **2.** Parte a istoriei militare generale, care studiază acțiunile de luptă pe mare și forța flotelor în diferite epoci. Părțile componente ale I.M.M. sunt: istoria războaielor pe mare, istoria artei militare maritime, istoria structurii și a armamentului naval, istoria gândirii militare maritime, istoriografia militară maritimă ș.a.

**ISTORICUL DE ÎNCĂRCARE-DESCĂRCARE** MC Document în care se consemnează în detaliu și cu

precizie maximă toate fazele încărcării și descărcării, inclusiv evenimentele survenite, ca : întreruperi din cauza ploii, a lipsei de muncitori de port, a lipsei de marfă etc.

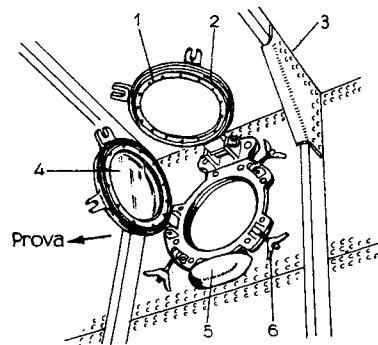
**ISTORICUL NAVEI** (Unității de nave) Descrierea activităților navei (grupării MU de nave) întocmită în baza jurnalului de bord, a jurnalului acțiunilor de luptă și a altor materiale autentice. În I.N. sunt redată etapele parcurse de navă în condițiile războiului și în timp de pace, faptele de vitejie și de muncă ale echipajelor, decorații primite ș.a. I.N. contribuie la educația echipajului în spiritul atașamentului față de nava proprie, de tradițiile de luptă ale înaintașilor și al responsabilității față de misiunile încredințate.

**ISTORIOGRAFIA MILITARĂ MARITIMĂ** Totalitatea lucrărilor referitoare la evenimentele istorice legate de lupta armată pe mare, precum și cele privind istoria concepției, construcției și dezvoltării marinei militare. I.M.M. reprezintă o parte a istoriei militare și un domeniu al istoriei militare maritime.

**ISTROS** *ist.* (*lat.* Ister) Denumire antică, de origine tracă, a Dunării.

**ITACA** (*gr.* Itháki) Una din cele șapte insule din grupul Ins. Ionice ale Greciei, separată de Ins. Cefalonia prin str. cu același nume. Supr. 96 km<sup>2</sup>; cca 9 mii loc.; relief muntos vulcanic. Viticultură, măslini, păstorit. Patria legendară a lui Ulise despre care se povestește în poemele lui Homer „Iliada” și „Odiseea”.

**IUBLOU** Fereastră, de regulă, rotundă în bordajul navei, cu închidere etanșă. Este prevăzută cu geam gros cu obturator și cu șuruburi de fixare pentru a rezista la loviturile valurilor; *sin.* (*impropriu*) hublou.



hublou:

- 1 - garnitură; 2 - capac; 3 - punte; 4 - geam;  
5 - recipient; 6 - fluture.

**IURAȘCU, Gheorghe** (n. 1928 Galați) CptCdr (r). Căpitan de cursă lungă. Absolvent al Școlii Ofițeri Marină promoția 1948, al Academiei Militare, Facultatea de Marină (1953) și al Institutului de Marină „Mircea cel Bătrân” secția comercială (1971-1974). Ambarcat pe navele MM ca ofițer, apoi lector la Institutul de Marină (1949-1958). Comandant pe diferite nave din Flota Comercială și inspector-șef al Inspectoratului Marinei Civile (1958-1996). A publicat numeroase lucrări de specialitate în diferite domenii ale marinei: geografie maritimă, hidrometeorologie, regulamente de navigație

pe mare și Dunăre, rutiera Dunării, precum și lucrarea de referință intitulată **Porturile Dunărene, maritime și de pe Căile Navigabile Interioare în Sectorul Românesc** (2004, în colaborare cu Eugen Huhurescu și Ion Țigareț). Pensionat în 1996. Colaborator al Institutului de cercetări al MTTc.

**IUTĂ** (*Corchorus capsularis* și *Corchorus olitorius*) Plantă textilă cultivată în India. Se utilizează uneori la confecționarea de parâme, fiind însă mai puțin rezistentă decât cânepa. Este folosită ca inimă vegetală pentru sârme, pentru pânză de saci, ambalaje, țol de fardaj.

**IUTLANDA, pen.** ~ Peninsula în partea de N a Europei Centrale, cuprinsă între M. Nordului la V și M. Baltică la E, iar la N este separată de Pen. Scandinavă prin Str. Skagerrak și Kattegat. Supr. 40 mii km<sup>2</sup>. Cea mai mare parte aparține Danemarcei, iar partea sudică – Germaniei. Relief de câmpie; climă temperată cu precipitații abundente. Porturi importante: Copenhaga, Kalundborg, Fredericia, Alborg, Aarhus (Danemarca). În partea de S a pen. a fost tăiat canalul Kiel (Germania) care leagă M. Baltică de M. Nordului. *ist.* În primul RM, în V Pen. I. a avut loc o bătălie navală (31 mai–1 iun. 1916) între flota britanică (28 NL, 9 CrL, 8 Cr. cuirasate, 26 CrU, 79 Ds., sub comanda Am. J.R. Jellicoe) și flota germană (22 NL, 5 CrL, 11 CrU, 61 Ds, sub comanda Am. R. Scheer). Flota britanică depășea de două ori pe cea germană ca număr de nave și piese de artilerie. În această bătălie, părțile nu și-au atins scopurile propuse. Grand Fleet n-a reușit să distrugă flota germană, iar flota germană n-a reușit să submineze puterea navală a Angliei, care și-a păstrat supremația pe mare. În bătălie, britanicii au pierdut 3 CrL, 3 Cr cuirasate, 8 Ds. și cca 6000 oameni; flota germană a avut ca pierderi 1NL, 1CrL, 4CrU și cca 2500 oameni.

**IVANCU, Petre** (n. 1935 Târgu-Jiu, Gorj) Contraamiral. Absolvent al Școlii Militare Superioare de Marină promoția 1957 și al Academiei Militare secția marină (1969). Ambarcat cu diferite funcții la bordul navelor MM. Ofițer în biroul de operații al Diviziei maritime (1971–1976). Lector la Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân” (1976–1977); șef de stat major al brigăzii Fluvial-Maritime (1987–1990) și comandant al Brigăzii Fluviale (1990–1993). Locuitor al șefului Statului Major al MM. (1993–1995). Pensionat în 1995.

**IWODZIMA (IWOJIMA)** Insulă din grupul Ins. Volcano (Kazan Retto) situate în NV Oc. Pacific (Micronezia). Lung. 8,5 km, lățimea 4,6 km. Relief muntos. Teritoriu japonez. În al doilea RM, comandamentul american a hotărât să ocupe insula pentru a o folosi ca bază a aviației de vânătoare ce urma să însoțească bombardierele B-29 în atacurile asupra or. Tokio. Japonezii au întârziat la începutul anului 1945 apărarea ins. cu 23 mii oameni, 40 avioane pe 2 aerodromuri și Sm. Pentru a cuceri insula, americanii au executat o operație de debarcare la care au participat 700 de nave, 1524 avioane și peste 110 mii militari. Planul operației prevedea cucerirea ins. în 5 zile, dar a durat de la 19 feb. la 26 mart. 1945. Americanii au pierdut peste 29 mii de oameni, 108 avioane și 2 nave în afară de altele avariate. Japonezii au pierdut 22 mii de oameni morți și

1000 prizonieri și 3 Sm. În 1968, americanii au înapoiat insula Japoniei.

**IZALOBARĂ** Curbă care unește punctele cu aceeași variație a presiunii atmosferice.

**IZANOMALĂ** Curbă care unește punctele cu aceeași anomalie (abatere) în raport cu valoarea medie a temperaturii, a presiunii etc.

**IZBUC** Izvor carstic intermitent. v. Izvor.

**IZMAIL** Port fluvio-maritim pe malul stâng al brațului Chilia la km 93 de la vărsarea în M. Neagră, în imediata vecinătate a orașului cu același nume pe terit. Ucrainei. Portul s-a dezvoltat mult după al doilea RM prin construcția de bazine portuare, dane operative maritime și fluviale cu instalații pentru manevrarea și depozitarea mărfurilor și dane de pasageri. Șantier de reparații navale. *ist.* Data întemeierii localității nu se cunoaște. Teritoriul a fost locuit de sciți, bastarni, daci și ocupat de romani. În Evul Mediu, aici s-au instalat venețienii și genovezii. În sec. XVI a fost ocupat de turci, care i-au dat numele de Izmail. În sec. XVIII–XIX, orașul a devenit câmp de luptă în războaiele ruso-turce (1768–1774, 1787–1791, 1877–1878). A revenit Moldovei prin pacea de la Paris. (1850), iar prin tratatul de la Berlin (1878), Rusiei. A aparținut României după primul RM și a fost recupat de URSS în 1944. Azi aparține Ucrainei.

**IZMIR** Port al Turciei la M. Egee. Acvatoriul portului, apărat de diguri spargeval, este împărțit în două bazine cu o supr. totală de 2 km<sup>2</sup>. Lung. frontului de cheuri 5,1 km, cu adâncimea de 6–12 m. Portul I. ocupă primul loc în Turcia la export și locul al doilea la import. Dispune de terminale de containere și nave Ro-Ro. După al doilea RM s-a construit o BMM având o poziție cheie pe liniile de comunicații din M. Egee spre zona strâmtorilor. BMM deservește forțele navale turcești și pe ale NATO. Aeroport internațional. Numele grecesc: Smirna.

**IZMIT** (Kocaeli) Oraș în V Turciei, port la M. Marmara. Cca 90 mii loc. Centru comercial, piață pentru tutun, ciment, hârtie, prod. chimice și alimentare. BMM a flotei turce.

**IZOAZIMUTALĂ** Curbă care unește toate punctele cu același azimut ale unui astru sau ale unei stații radiogoniometrice. Este segmentul sferic capabil de unghiul dat. I. astrilor ar putea servi pentru a face punctul navei pe mare, dacă azimutul ar putea fi măsurat cu o precizie suficientă. I. stațiilor radio se folosesc în navigația radiogoniometrică.

**IZOBARĂ** Curbă care unește punctele cu aceeași presiune atmosferică.

**IZOBATĂ** Curbă care unește punctele cu aceeași adâncime a mării.

**IZOCARENE, plutiri** ~ Plutiri cu același volum al carenei.

**IZOCLINĂ** Curbă care unește punctele de pe suprafața Pământului cu aceeași înclinație magnetică. I. zero poartă denumirea de acclină sau de ecuator magnetic.

**IZOCOTIDALĂ** Curbă care unește punctele cu aceeași înălțime a mării.

**IZODINAMĂ** Curbă care unește punctele cu aceeași intensitate a câmpului magnetic terestru. Distingem: **I. intensității totale**, **I. intensității verticale** și **I. intensității orizontale**.

**IZOFONĂ** Curbă care unește punctele cu aceeași viteză de propagare a sunetului în apa de mare. ♦ „Arie I.” Zonă în care sunetul are aceeași viteză în apa de mare.

**IZOGONĂ** Curbă care unește punctele de pe suprafața Pământului cu aceeași declinație magnetică. I. zero poartă denumirea de agonă.

**IZOHALINĂ** Curbă care unește punctele cu aceeași salinitate a apei de mare.

**IZONEFĂ MN** Curbă care unește punctele cu aceeași nebulozitate.

**IZOPICNĂ** Curbă care unește punctele cu aceeași greutate specifică a apei de mare.

**IZOPORĂ** Curbă care unește punctele cu aceeași variație a unui element fizic (de ex., cele ale declinației magnetice).

**IZOTAHĂ** Curbă care unește punctele cu aceeași viteză a curentului unei ape.

**IZOTERMĂ** Curbă care unește punctele cu aceeași temperatură a apei de mare sau a atmosferei, la suprafața globului.

**IZOTERMOBATĂ** Curbă care unește punctele cu aceeași temperatură a apei de mare în adâncime.

**IZOVELĂ** Linia de pe harta sinoptică, care unește punctele cu aceeași viteză a vântului într-o anumită perioadă de timp.

**IZVOR** Loc de apariție a apei la suprafața terenului, dintr-un strat acvifer sau din surplusul de apă al unui teren mlăștinos, turbos sau prin deversarea unui lac. Constituie de cele mai multe ori sursa unui curs de apă. După durata curgerii se deosebesc: izv. permanente, periodice și intermitente (izbuc).

**IZVORANU, Alexandru** (1896–1916 n. Galați). Absolvent al Școlii de Marină promoția 1916. Repartizat cu gradul de sublocotenent la Divizia de Dunăre pe torp. „Sborul” (cdt. secund). Ulterior a fost numit comandant al artileriei de debarcare din Ins. Cinghinele (IV tunuri de 47 mm, IV tunuri vechi de 78 mm și mitraliere) cu misiunea de a împiedica înaintarea în aval a flotei inamice. În noaptea de 25 sept. 1916 cade eroic în confruntarea cu un grup de soldați inamici cu mult superior ca număr debarcat pe mal de pe 3 monitoare austro-ungare.





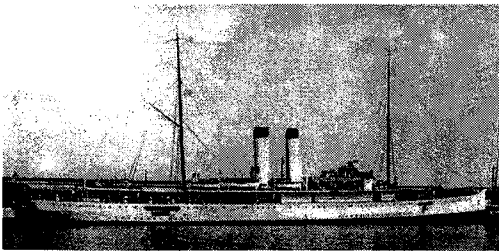
**ÎMBARCA** A încărca pe navă, a (se) urca la bordul navei, a primi la bord echipajul sau pasagerii. v. ambarca.

**ÎMBARCARE** *sin.* ambarcare.

**ÎMBARCAȚIUNE** v. ambarcaȚiune

**ÎMPĂNA** A mări diametrul unei parâme, adăugând o umplutură din șuvițe de parâmă reținute de o împletitură.

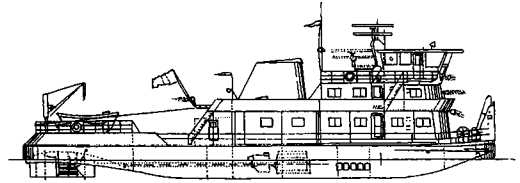
**„ÎMPĂRATUL TRAIAN”** *ist.* Pasager maritim construit în Franța pentru SMR la „Ateliers et Chantiers de la Loire” din St. Nazaire. Navă soră „Dacia”. A sosit în țară la 16 sept. 1906 și în același an inaugurează, împreună cu pasagerele „România” și „Dacia”, o nouă linie maritimă: Constanța – Pireu – Constantinopol – Alexandria. Caracteristici: depl. 4515 t; capac. de încărcare 560 t; dim. 108,6 × 12,75 × 5,8 m; două mașini cu aburi cu triplă expansiune de 7200 CP; vit. 15 Nd; echipaj 75 oameni; pasageri 172. În primul RM, după 27 sept. 1916, este pus la dispoziția guvernului rus în urma unei convenții. La Sevastopol este armat și transformat în crucișător auxiliar (IV tunuri de 100 mm navale, 2 tunuri AA de 75 mm, o mitralieră mobilă, 2 proiectoare și instalație de ridicare și coborâre la apă a hidroavioanelor). Participă la operațiunile din M. Neagră alături de flota rusă. În 1917, după revoluția din Rusia, a purtat pentru scurt timp numele de „Revoluția socialistă”. În 1919 revine în țară și reia cursele pe linia Constanța - Constantinopol. La 6 feb. 1927, în condiții de ceață și mare rea și ca urmare a nefuncționării sirenei de ceață de la C. Tuzla, s-a pus pe uscat la 5 km S de C. Tuzla, în dreptul satului Tatlageac. Este scos de pe uscat de navele „Regina Maria”, „Durostor” și nava de salvare „King Lear” sosită de la Istanbul. Comisia de expertiză a ajuns la concluzia că reparația navei nu este posibilă. Nava a fost vândută, dusă la Genova și dezmembrată.



Pasagerul SMR „Împăratul Traian”

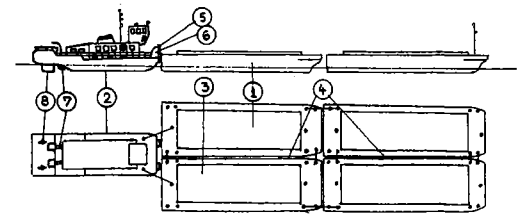
**ÎMPERECHEA** (*despre ancoră*) A dubla o ancoră fundarisită, ancorând-o la rândul său cu un ancorot care se leagă de diamant cu o parâmă de împerechere. Ancorele cu brațe articulate nu se pot împerechea.

**ÎMPINGĂTOR 1.** Navă fluvială sau fluvio-maritimă, autopropulsată, special construită și prevăzută cu tampoane în prova pentru împingerea unor nave fără propulsie (barje, șleपुरi ș.a.). Împingerea unei barje sau a unei dane de barje, făcând corp comun cu remorcherul împingător, are avantajul, față de trasul acestora cu ajutorul parâmei de remorcaj, că se înlătură efectul de frânare provocat de jetul de apă aruncat de elicea remorcherului asupra formației remorcate și, totodată, micșorează efectul derivei, făcând astfel să crească viteza convoiului. Puterea motorului unui Î. poate ajunge la cca 4800 CP **2. Inv.** Dispozitiv care constă dintr-un cilindru de lemn, cu coada lungă (nadă) folosit în trecut pentru a împinge obuzele în țeava tunului. Pe vremea navelor cu vele încărcarea tunurilor se făcea pe la gura țevi.



Împingător

**ÎMPINGERE** Sistem de „remorcaj înainte” folosit pe fluvii și în porturi prin care remorcherul împingător împinge în prova unul sau mai multe corpuri plutitoare (barje, șleपुरi ș.a.) adesea fără echipaj, legate între ele, formând cu Î. un corp comun.



Împingerea unui convoi:

- 1 - barjă; 2 - împingător; 3 - formație dană dublă; 4 - formație în filă;
- 5 - tamponale împingătorului; 6 - grîndă de împingere; 7 - cîrmă de manevre laterale; 8 - cîrmă de direcție.

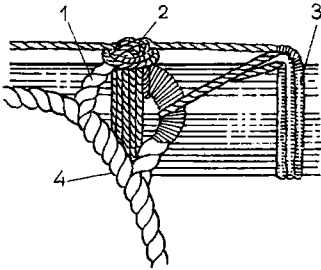
**ÎMPLETITURĂ** Lucrare de matelotaj constând din împletirea mai multor parâme, ca înfășurarea unui inel sau a unei cozi de cange, facerea unui balon de acostare etc.

**ÎMPROSPĂTA** A fila sau a vira puțin remorca astfel încât să nu se uzeze prin frecare în urechi, la ascușișuri etc.

**ÎMPRUMUT MARITIM MC** Împrumut efectuat de comandant în caz de urgență și absolută nevoie, dând ca garanție nava și încărcătura totală sau parțială. Dacă nava ajunge cu bine la destinație, creditorul are dreptul să primească în afară de suma împrumutată și „folosul maritim” care este mai mare decât dobânda obișnuită. La astfel de împrumuturi se recurge extrem de rar.

**ÎMPUNSĂTURĂ ÎNAPOI** Împunsătură executată în sens invers la terminarea coaserii unei vele pentru a o întări; v. fig. cusătură.

**ÎMPUNTĂTURĂ 1.** Legătură executată la colțurile de învergare ale velor pătrata cu baierile de învergare. **2.** Legătură executată cu baierile de terjarolă la filiera de Î. pentru a lua terjarola. Î. se asigură cu o contraîmpuntătură. ♦ „A lua o Î.” A executa o Î.



Împuntătură:

1 – ochi de învergare; 2 – baieră; 3 – capăt de vergă; 4 – grandee.

**ÎMPUȘCĂ AȘTRI** arg. A lua înălțimi la aștri cu ajutorul sextantului.

**ÎNAINTARE 1.** Distanța parcursă de o navă în direcția drumului inițial, după ce s-a pus cârma pentru întorcere; v. și curbă de girație. **2.** Distanța măsurată pe generatoarea elicei, cu care nava înaintează la o rotație a acesteia (este mai mică decât pasul elicei).

**ÎNAINTE 1.** Comandă dată armamentului de barcă pentru a rama în sensul normal de înaintare. ♦ „Babord/tribord Î!” Comandă pentru a se rama numai cu ramele din babord/tribord. „Î. peste tot!” Comandă pentru a rama în sensul normal de deplasare, dată, de regulă, atunci când numai unul din borduri ramează înainte. **2.** (referitor la farul prova) „Babord/tribord Î. brațai!” Comandă cu semnificația că brațele de la babord/tribord ale farului prova trebuie virate. **3.** Comandă cu semnificația că mașinile trebuie să meargă în sensul normal de marș.

**ÎNAINTEA TRAVERSULUI** Direcția spre prova în raport cu traversul navei, care formează cu axul acesteia un unghi mai mare de 45°, contând din prova spre babord și tribord. Se folosește de obicei pentru direcții până la patru carturi de la travers; v. relevment-prova; v. fig. cart.

**ÎNAPOI 1.** Comandă pentru a rama în sens invers celui normal de marș. ♦ „Babord/tribord Î.” Comandă pentru a se rama numai cu ramele din babord/tribord. „Î. peste

tot!” Comandă pentru ca toate ramele să rameze Î. **2.** (referitor la farul pupa) „Babord/tribord Î. brațai!” Comandă pentru a vira brațele babord/tribord ale farului pupa; v. brața. **3.** Comandă cu semnificația că mașinile trebuie să meargă în sens invers celui normal, adică cu pupa înainte.

**ÎNAPOIĂ (despre vânt)** A gira în sens invers acelor unui ceasornic (a nu se confunda cu a refuza).

**ÎNAPOIA TRAVERSULUI** Direcția spre pupa în raport cu traversul navei, care formează cu axul acesteia un unghi mai mare de 45°, contând de la pupa spre babord și tribord. Se folosește de obicei pentru direcții până la patru carturi de la travers; v. și relevment-prova.

**ÎNĂBUȘI (despre velă) 1.** A împiedica vela să bată în timp ce se iau terjarolele. **2.** (despre incendiu) A stinge un gazețiu cu vapori, cu gaze inerte etc.

**ÎNĂLȚĂTURĂ 1.** Porțiune a coloanei unui arbore, cuprinsă între punte și gât. **2.** Porțiune a unui arbore gabier, cuprinsă între gabie și gât. **3.** Porțiune a unui arbore, cuprinsă între crucetă și nuca zburătorului (Î. zburătorului). **4.** Porțiune a unui arbore, cuprinsă între nuca zburătorului și nuca rânduncii (Î. rânduncii).

**ÎNĂLȚIME 1.** Arcul de cerc vertical, cuprins între orizont și un astru; v. și coordonate orizontale. Distingem Î. adevărată, luată cu sextantul, și Î. calculată pe baza punctului estimat sau a unui punct auxiliar. Uneori Î. C. poartă și denumirea de Î. estimată, expresia fiind improprie, deoarece, pe de o parte, înălțimea nu este estimată, iar pe de altă parte, nu are întotdeauna la bază punctul estimat. ♦ „A lua o Î.” A măsura cu sextantul înălțimea unui astru. **2.** (despre val) Distanța măsurată pe verticală între creasta unui val și fundul acestuia. Î. semnificativă Î. medie a 1/3 din cele mai înalte valuri observate la un moment dat. Dacă Î.S. se notează cu 1,00, Î. medie a valurilor va fi de 1,28, iar înălțimea maximă, de 1,87.

**ÎNĂLȚIME DE CONSTRUȚIE** Distanța măsurată pe verticală între muchia superioară a chilei și îmbinarea centurii cu puntea.

**ÎNĂLȚIME DE DESCOPERIRE/USCARE** Înălțimea unui banc sau a unei stânci deasupra nivelului mării joase.

**ÎNĂLȚIME DE NAVIGAȚIE** Distanța măsurată de la suprafața apei până la partea cea mai de jos a punții podului pe sub care trec navele.

**ÎNĂLȚIME VIZIBILĂ** Înălțimea centrului unui astru măsurată cu sextantul față de orizontul vizibil, căreia i se aplică corecția pentru anularea erorii indexului și din care se scade înclinarea orizontului.

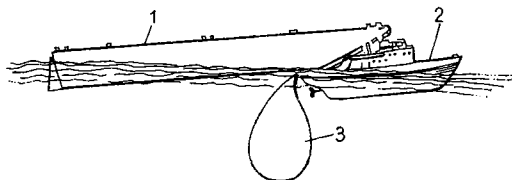
**ÎNĂLȚIMEA ASTRULUI** Una din coordonatele sferice ale unui astru în sistemul de coordonate orizontale, definită prin arcul de cerc vertical măsurat de la orizontul astronomic până la poziția astrului pe sfera cerească.

**ÎNĂLȚIMEA MAREEI** Distanța măsurată pe verticală între nivelul zero al hărții marine și suprafața apei.

**ÎNĂUNTRU 1.** În interiorul curbei de girație sau spre cheu, ca în expr. „A pune cârma Î.” **2.** La bord, ca în expr. „Î. remorca!” fl. Formulă prin care se raportează că remorca a fost virată la bord.

**ÎN BERNĂ** Despre pavilionul navei; v. bernă.

**ÎNCĂLECARE 1.** Urcarea unei nave remorcate grele peste pupa remorcherului. Î. se produce atunci când remorcherul reduce brusc viteza, iar remorcatul are suficient gang pentru a parcurge distanța până la remorcher. Această coliziune duce, de regulă, la scufundarea remorcherului. **2.** Ridicarea cu prova pe valuri, la mersul cu marea din prova, dacă nava depășește o anumită viteză critică. Î. este posibilă numai în cazul navelor de război rapide, cu forme stelate. Această manevră ar putea fi periculoasă pentru cargouri. **3.** Ambarcare de valuri la pupa când se navigă cu marea din pupa.



Încălecare (remorcă):

1 - șalandă remorcată; 2 - remorcher; 3 - remorcă.



Încălecare (val)

**ÎNCĂLȚATĂ** (despre ancoră) Ancoră imobilizată într-un fund de mîl. O ancoră Î. se poate rupe la virare dacă nu se iau măsuri de a schimba din când în când ancorajul.

**ÎNCĂLZI CLOPOTUL 1.** arg. A bate cu câteva minute mai înainte de ora exactă cele patru bătăi duble de clopot care marchează sfârșitul cartului. **2.** inv., arg. A suna cu câteva minute mai înainte ieșirea din clasă. **3.** arg. A grăbi; v. și a mânca nisip.

**ÎNCĂRCARE MC** Aducerea la bord a mărfii ce urmează a fi transportată. **Î. într-o singură trecere.** Î. completă cu marfă a primei magazii, apoi a celei de-a doua etc. (procedeu normal). **Î. în două treceri** Î. parțială (pe jumătate) cu marfă a primei magazii, apoi a celei de a doua etc., după care caricul se completează la a doua trecere.

**ÎNCĂRCĂMÂNT** sin. caric, încărcătură.

**ÎNCĂRCĂTURĂ MC** Orice obiect sau marfă transportate cu o navă; sin., MC caric, încărcămînt. **Î. de iarnă pe punte** Marfă care se încarcă pe punte iarna, fiind condiționată sub raportul cantității, calității etc. Uneori această operațiune poate fi interzisă. **Î. deplasabilă** Î. uscată, așezată în vrac, cu unghiul de taluz natural mai mare sau egal cu 35°, precum și orice Î. în vrac al cărei unghi de taluz natural (în condițiile transportului maritim) nu este cunoscut. **Î. deplasabilă** prezintă un mare pericol, deoarece poate duce la canarisirea și chiar la răsturnarea navei. **Î. lichidă** Î. de lichid în vrac (nu în butoaie, bidoane etc.). **Î. omogenă** Î. cu densitate volumetrică omogenă **Î. pe punte** sin. havalea.

**ÎNCĂRCĂTURĂ DE LINIE** (încărcătură ocazională) Marfă destinată completării spațiului disponibil al unei nave, luată la bord în special de navele de linie când nu au angajamente de transport mai avantajoase pentru întreaga capacitate de încărcare.

**ÎNCĂRCĂTURĂ PERICULOASĂ MC** Mărfuri care prin natura lor pot produce avarii celorlalte mărfuri de la bord, navei înseși sau pot vătăma sănătatea oamenilor. Încărcarea, stivuirea, transportul și descărcarea acestor mărfuri se execută după reguli speciale, în funcție de gradul lor de periculozitate.

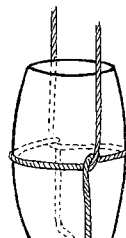
**ÎNCERCA VÂNTUL** A governa astfel încât nava să vină în vânt până în momentul în care velele încep să bată ușor. Dacă nava nu abate sub vânt imediat după această manevră, se pot masca velele.

**ÎNCET** Aliură de marș a mașinii, corespunzătoare unei viteze care variază în funcție de tipul navei. Astfel „încet” la o navă rapidă poate egala „jumătate” din viteza unui cargou. ♦ „Î. înainte/înapoi!” Comandă pentru a merge cu numărul de rotații corespunzător gradației „încet” de pe cadranul telegrafului mașinii.

**ÎNCHEIA** (despre lanțul ancorei) A prinde cheile de lanț cu ajutorul unor chei de împreunare.

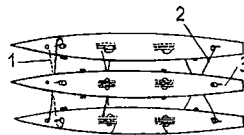
**ÎNCHIDE 1.** A apropia de cheu prova sau pupa navei, virând parâmele. **2.** A apropia o vergă de perpendiculara pe axul navei. **3.** A manevra o stopă pentru a opri scurgerea lanțului, coborând bara stopei lanțului de ancoră. **4.** (despre un aliniament) A vedea cele două repere în aliniament. **5.** fl. A apropia șlepurile la o trecere îngustă.

**ÎNCINGE 1.** A așeza sapană pe un butoi ori pe un balot pentru încărcare sau descărcare; în lipsa sapanei, butoiul poate fi încins cu un capăt de parămă. **2.** A trece lanțurile de ancoră și sârmele de la două nave pe sub o navă cu gaură de apă, pentru a o susține, mărindu-i astfel flotabilitatea. Această manevră se aplică numai în cazul navelor mici, pe baza unui plan de încingere. **3.** Trecerea pe sub chila navei a unui lanț de măsurare pentru a-i măsura conturul exterior în vederea calculării tonajului. **4.** A amara o barcă la grui, strângând chingile. **5.** A înconjura o barcă cu o parămă pentru a o trage pe uscat.



Încingerea unui butoi

**ÎNCINGERE MC 1.** Acțiunea de a încinge. **2.** Încălzirea mărfurilor din hambarele navei, care poate duce la aprinderea lor spontană. Mărfurile mai sensibile la Î. sunt cărbunii, cerealele, turtele oleaginoase, iuta, lâna, fânul.



Încingerea unei nave:  
1 - lanțuri de ancoră; 2 - sârme;  
3 - navă încinsă

**ÎNCÂRLIGAT** (despre rodanțe) Trecute una prin alta; v. fig. rodanțe.

**ÎNCLINARE** *mil.* Unghiul format de dreapta observator-șintă și drumul șintei, reprezentând un element important în tragerile de artilerie și în lansările de torpile.

**ÎNCLINARE LONGITUDINALĂ** Înclinarea navei în plan longitudinal în jurul unei axe transversale ce trece prin centrul de greutate la linia de plutire.

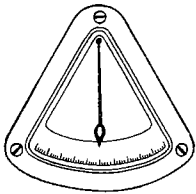
**ÎNCLINAȚIE MAGNETICĂ** Unghiul format de planul orizontului adevărat și axa unui ac magnetic suspendat (care se înclină pe direcția liniilor de forță magnetică); v. izoclină și acclină.

**ÎNCLINOMETRU** Instrument compas dintr-un cadran gradat și o limbă grea cu un indice care arată unghiul de înclinare transversală sau ruliul unei nave în grade.

Unele Î. au și un dispozitiv similar care indică tangajul.

**ÎNCOLĂCI** (*despre lanțul ancorei*). A se înfășura pe ancoră, a se încurca.

**ÎNCORONA UN CABLU** *inv.* A executa la capătul unui cablu de ancoră o lucrare de matelotaj la care se poate lega o parâmă mai subțire pentru a trage cablul prin nară.



Înclinometru

**ÎNCRUCIȘA 1.** *mil.* A urma diferite drumuri, în general în vederea sau în apropierea unui punct al coastei sau într-o anumită zonă. A patrula (pe mare). Înainte de apariția minelor, blocada imediată a coastelor se executa încrucșând în apropierea acestora. 2. A așeza o vergă orizontală la postul său pe catarg. ♦ „Încrucșați zburătorii și rândunicile!” Comandă prevestitoare pentru a pune la post vergile zburătorilor și rândunicilor. „Încrucșați!” Comandă pentru a Î. „A Î. vergile cu cineva” *arg.* A discuta în contradictoriu. 3. A așeza tangonul perpendicular pe bordajul navei. 4. (*despre drumuri*) A tăia drumul unei alte nave prin prova, fără a fi în situația de navă care ajunge din urmă sau în cea de întâlnire prova în prova.

**ÎNCRUCIȘARE** 1. Acțiunea de a încrucși în accepțiunile (1-3). 2. *fl.* Trecerea în sens invers a două nave sau a două convoaie remorcate; v. și aștec.

**ÎNCRUCIȘĂTOR** *inv.* crucișător.

**ÎNCUIA** *ist.* Pe vremea marinei cu vele, operațiunea de a bate un cui de oțel în culata unui tun pentru a-l face inutilizabil. Încuierea tunurilor se practica mai ales la bateriile de coastă, împotriva cărora se executau mici expediții cu bărcile navei.

**ÎNDOCARE** Termen impropriu și rar folosit pentru **andocare**.

**ÎNDREPTA CÂRMA** A aduce echea cârmei la zero, adică în axul navei.

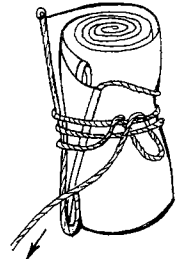
**ÎNECA** A inunda o magazie cu muniție sau cu marfă, deschizând valvulele de fund; *sin.* a inunda.

**ÎNFĂȘA** A acoperi o parâmă sau o matisală cu o fâșie de pânză de vele, bandajată helicoidal în același sens cu răsucirea parâmei. Înfășurarea este precedată, de regulă, de umplerea cu merlin.

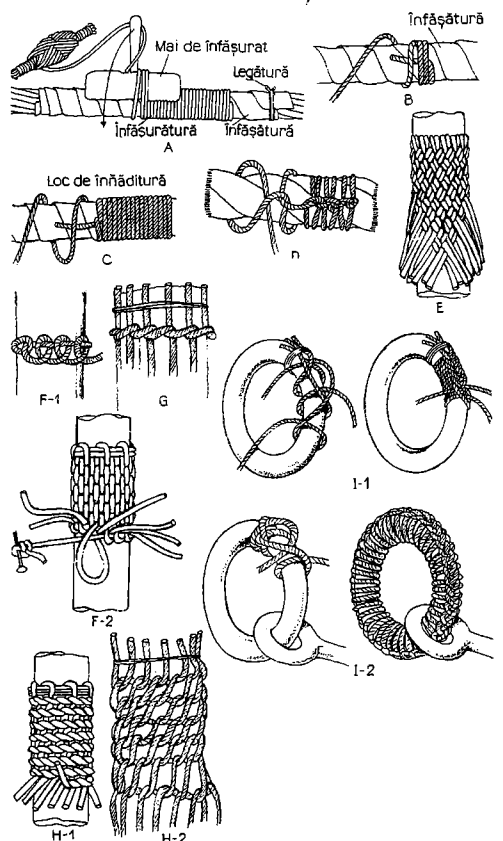
**ÎNFĂȘĂTURĂ** Fâșia din pânză de vele cu care se înfășă o parâmă.

**ÎNFĂȘURĂ 1.** A așeza o velă pătrată pe vergă sau o velă aurică pe ghiu, în cute, și a o lega cu sacheții de înfășurare, eventual, cu baerele de înfășurare. „Înfășurați!” Comandă pentru a executa înfășurarea. 2.

A acoperi o parâmă sau o matisală, în funcție de natura și grosimea acesteia, cu volte alăturate de merlin, lăsin, ață de vele, sârmă. Manevrelle fixe se înfășoară după ce au fost umplute și înfășate. Matiselile se înfășoară fără umplutură și – în cele mai multe cazuri – fără înfășare. Înfășurarea se face în sens invers cu răsucirea parâmei. 3. A acoperi un inel, un mâner de cange etc. cu o împletitură de parâmă. 4. A strânge un pavilion în cute și a le încinge cu școta saulei acestuia, ultima voltă terminându-se cu un ochi trecut pe sub voltele anterioare, astfel încât pavilionul să se desfășe atunci când se trage de saulă. Se înfășoară, de regulă, pavilionul unei națiuni străine care trebuie să se desfășoare când se salută



Înfășurarea unui pavilion



Înfășurări:

A – înfășurarea unei parâme; B – începutul înfășurării; C – innădirea înfășurării; D – înfășurare în pieptene; E – înfășurare împletită sau încrucșată; F-1 și F-2 – înfășurare cu jumătăți de ochi; G – înfășurare cu nuci continue; H-1 și H-2 – înfășurare cu coroane continue; I-1 și I-2 – înfășurare de inel.

uscatul cu tunul sau când se răspunde la salutul cu tunul executat de o navă de război străină. Desfășurarea pavilionului înainte sau după executarea primei lovituri este considerată ca un semn de „impolitețe navală” și reclamă trimiterea unui ofițer pentru a cere scuze. **5. ist.** Pe vremea cablurilor de ancoră din cânepă, pe fund pietros, acestea se înfășurau cu un lanț, asigurat din loc în loc cu legături. **6.** A face tenda sul pe tenderul central atunci când se strâng tenzile.

**ÎNFĂȘURARE** Operațiunea de a înfășura (în sensurile 1-4 și 6). Distingem: **Î. simplă**, folosită la manevrele fixe, **Î. în pieptene**, folosită la ochiuri, **Î. împletită**, folosită la mânerile de cângi, pontili etc., **Î. cu jumătăți de ochiuri**, folosită la baloane (apărători), **Î. cu nucii continue**, folosită la cozi de cângi și pontili, care consumă mai puțin material decât Î. împletită, **Î. de inel**, **Î. de inel de ancoră**, **Î. spaniolă**; v. *fig.* înfășurare.

**ÎNFĂȘURĂTOR** Sculă pentru înfășurat.

**ÎNFĂȘURĂTURĂ** Merlinul, lusinul, ața de vele, sârma sau lanțul cu care se înfășoară o parămă, o vergă etc.

**ÎNGHEȚ** Fenomen de trecere a apei din starea lichidă, sau din vapori, în stare solidă când temperatura mediului înconjurător persistă un anumit timp sub 0° C. Î. se caracterizează prin cantitatea de gheață, grosimea acesteia, compacticitate, viteza de deplasare a sloiurilor și blocurilor de gheață ș.a. Existența straturilor de gheață sau a gheții plutitoare pe mări și în apele interioare influențează asupra condițiilor și siguranței navigației, desfășurării acțiunilor de luptă ale forțelor navale și necesită organizarea cercetării zonelor cuprinse de gheață.

**ÎNGHIȚI ANCORA** *arg.* A ieși la pensie.

**ÎNGRIJITOR** MC Persoană care se ocupă de îngrijirea animalelor vii la bord. Nu face parte din echipajul navei.

**ÎNGROPA CAPĂȚUL** A introduce o șuviță sau o viță a matiselii în interiorul parămei (la terminarea matiselii).

**ÎN DERIVĂ** Despre o navă sau ambarcațiune care „plutește în voia valurilor”, în imposibilitate de manevră sau care, fiind smulsă din ancoră ori din legăturile la geamanduri sau la un mol, este în imposibilitate de a manevra și governa. O asemenea navă poate fi salvată de la eșuare numai prin ancorare sau remorcare.

**ÎNMATRICULAREA NAVEI** MC Înscriserea navei în registrul matricol al navelor. Este o condiție impusă de lege în vederea obținerii naționalității și a privilegiilor pe care i le acordă pavilionul național. Se poate face în orice port ales de armator și care constituie portul de înregistrare sau de ataș al navei. Poate fi un port din țara al cărei pavilion îl poartă nava sau portul unei alte țări.

**ÎNNĂMOLI** Fenomen ce se produce pe un canal, pasă de navigație sau loc de ancoraj unde adâncimile scad din cauza depunerii aluviunilor. Pentru a asigura adâncimile necesare navigației în aceste locuri se execută periodic dragajul. *sin.* Împotmoli.

**ÎNNEBUNI 1.** (*despre compas*) A da indicații variabile și eronate. Compasul „înebunește” atunci când nava este lovită de trăsnet sau când se produc în apropiere fenomene electromagnetice puternice. **2.** (*despre navă*) A fi greu de stăpânit cu cârma. Nava „înebunește”

atunci când un timonier neîndemânat guvernază brutal, cu unghiuri de cârmă mari și bruște.

**ÎNNORARE ANTICICLONICĂ** Fenomen de întunecare a cerului, care însoțește anticicloul.

**ÎNREGISTRATOR AUTOMAT PENTRU ÎNCĂRCĂTURĂ** Aparat de control al stării de încărcare a navei pe magazii, pentru mărfuri în vrac, inclusiv produse petroliere. Înregistrează pe un tablou de control variația greutății încărcării fiecărei magazii sau tanc, a încărcăturii totale, pescajului, asietei, precum și gradul de curbură al cocii, pe măsura efectuării încărcării sau descărcării navei. Atingerea valorilor limită admisibile declanșează automat semnale de alarmă.

**ÎNREGISTRATOR DE DRUM** Aparat folosit pentru înregistrarea pe o diagramă a drumurilor urmate de o navă. Este un repetitor al girocompasului, de o construcție specială, cu un dispozitiv de rulare a diagramei și de înregistrare a drumurilor. Se instalează în comanda de navigație a navei. *Sin., înv.* Înregistrator de cap; v. și trasor de drum.

**ÎNSĂCUIȚ** (*despre marfă*) În saci.

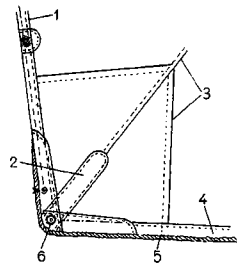
**ÎNSĂILARE** Prindere temporară cu ață de vele fină, înainte de a coase grandeea; împunsăturile se fac la intervale de circa 40 mm între ele, fiind ulterior acoperite de grandee.

**ÎNSCRIERE ÎN JURNALUL DE BORD** Consemnare în jurnalul de bord a evenimentelor și faptelor petrecute la bordul navei; v. Jurnal de bord.

**ÎNSURA 1.** A uni două parâme ținându-le în mână, fără a le lega, cum este, de ex., cazul curenților palancurilor de barcă în momentul ridicării acesteia la grui. **2.** A trece unele printre altele șuvițele de la capetele a două parâme ce urmează a fi matisate.

**ÎNSURĂTOARE 1.** Legătură făcută din loc în loc pe o parămă pentru a nu-i permite să se desrăsucescă (*a nu se confunda cu patronarea, care se face numai la capete*). **2.** Rezultatul însurării a două parâme.

**ÎNTĂRITURĂ 1.** Șipcă din lemn așezată de-a lungul unei vergi sau unui școndru crăpat, peste care se execută o înfășurare cu sârmă sau lanț. Pentru a nu permite întăriturilor să se deplaseze, se utilizează opritori din lemn. **2.** Îngroșarea tablei bordajului prova în cazul navigației printre ghețuri. Navele cu asemenea Î. au o clasă specială a Societății de clasificare. **3.** Fâșie din pânză de vele cusută pe o velă, pe o tendă etc., în locuri de solicitare sporită; poate fi de colț, de margine, sau având forma unui triunghi. **4.** Apărătoare din pânză de vele cusută peste o grandee de sârmă; v. *fig.* cusătură; *sin.* învelitoare.



Întăritură:

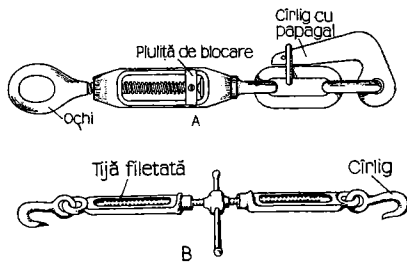
1 - căptușeala căderii; 2 - întăritură; 3 - cusătură; 4 - căptușeala întinsurii; 5 - grandee de întinsură; 6 - rodanță.

**ÎNȚINDE** (*despre lanțul ancorei*) A avea o anumită direcție, de ex., „lanțul Î. înainte/la travers” etc. **Î. o**

**manevră fixă** A trage cu palancurile un sart sau un strai pentru a asigura rigiditatea arboradei. Manevra este folosită la navele cu capete de berbec. În prezent, manevrele fixe sunt prevăzute cu întinzători care elimină necesitatea de a utiliza palancurile. **Î. o pară** A trage cu palancul o pară mă elastică pentru a o face să piardă excesul de elasticitate, operație necesară mai ales la grandee. **Î. palancurile** A trage de curentul unui palanc – de ex., de cel de la gruiile de barcă – până când curentul este tensionat fără a începe însă ridicarea. **Î. o velă** A trage de școte o velă desfășurată, pentru ca, prin poziția luată, să prindă vânt. **Î. remorca** A face ca parâma de remorcă să aibă curbura necesară. În acest scop remorcherul pune mașinile încet înaintea, măbind apoi treptat viteza, până când remorca ia curbura normală. De regulă, prima întindere servește numai la punerea în mișcare a remorcherului, după care se micșorează viteza și se repetă întinderea. ♦ „Î. remorca!” *fl.* Formulă de raport de la pupa remorcherului la comandă, indicând că remorca este în curs de întindere. „Întinsă remorca!” *fl.* Idem, indicând că remorca este întinsă.

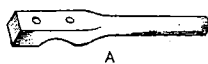
**ÎNTINSURĂ 1.** Fund mic format din depuneri în prelungirea malului. Pe fluvii Î. se formează la malul convex; *v. fig. cot. 2. (despre vele) sin.* margine de întinsură; *v. fig. velă. 3.* Distanța între colțurile de școtă ale unei vele pătrate sau între colțul de mură și cel de școtă ale unei vele latine sau aurice. **4. (rar)** Săgeata curbării marginii de întinsură.

**ÎNTINZĂTOARE** Pară mă ce trece prin capetele de berbec cu care se întind sarturile; *v. fig. cap de berbec.*



Întinzătoare:  
A – întinzător de balustradă; B – întinzător de amarare.

**ÎNTINZĂTOR 1.** Dispozitiv de întindere a manevrelor fixe, compus dintr-un ax filetat jumătate dreapta și jumătate stânga, pe care sunt înșurubate două manșoane sau dintr-un manșon filetat jumătate dreapta și jumătate stânga, în care se înșurubează două axuri. Manșoanele (în primul caz) și axurile (în cel de-al doilea caz) sunt prevăzute la capătul exterior cu ochiuri, furci sau cârlige cu papagal pentru prinderea manevrelor fixe; *sin. (rar)* tirant. **2.** Piesă din lemn, având o formă cilindrică, cu diametrul micșorat



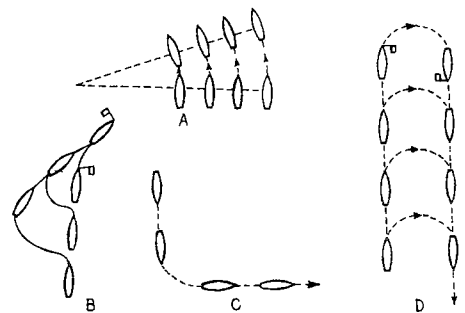
Întinzătoare pentru lucrări de matelotaj

spre extremități, care servește la executarea legăturilor. Pentru sarmă se folosește uneori un Î. cu cap plat, cu două găuri, alteori un Î. în formă de cheie ș.a.

**ÎNTĂLNIRE 1.** Apropierea a două nave prova în prova sau aproape prova în prova. Pentru a evita coliziunea, ambele nave vin la dreapta. **2. fl.** Apropierea a două nave sau a două convoaie care navigă în sens contrar; *v. aștec, dreapta.*

**ÎNTĂRZIERE 1.** Intervalul de timp cu care un cronometru sau un contor rămâne în urmă; *sin.* retardație. **2.** Intervalul de timp cu care ora mării înalte întârzie după trecerea Lunii la meridian; *v. și avans.*

**ÎNTOARCERE 1.** Schimbarea de drum a unei nave sau formații de nave. **Î. prin rotație** Î. simultană a tuturor navelor formației, dar cu unghiuri de cârmă și viteze diferite (reprezintă modul normal de Î. a unui convoi). **Î. scurtată** Î. executată de nave în formație cu unghiuri de cârmă din ce în ce mai mari și cu mărirea vitezei spre coada formației pentru a schimba de drum cât mai

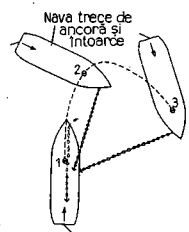


Întoarcere în formație:

A – întoarcere prin rotație; B – întoarcere scurtată; C – întoarcere succesivă; D – întoarcere toți odată.

repede. **Î. succesivă** Schimbarea de drum a unei formații, fiecare navă întorcând succesiv în punctul în care a întors nava din cap (reprezintă procedeul cel mai simplu de Î. a navelor care navigă în linie de șir); *sin.* Î. **prin contramarș**, Î. prin ocolire. **Î. toți odată** Schimbarea simultană de drum a navelor aflate în orice formație. **2.** Desfacerea lanțului ancorei și schimbarea locului cheilor pentru a reduce gradul de solicitare a acestora. **3.** Facerea unui colac de pară mă care are prea multe veline (ochiuri) și desfășurarea sa, din nou, scoțând întâi capătul dinăuntru.

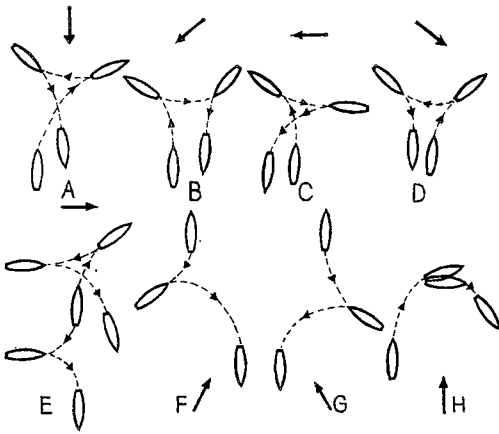
**ÎNTOARCERE LA GROAPĂ/GAURĂ** Manevră folosită pe Dunăre, la Sulina, pentru întoarcerea navelor mari în aval. Pentru efectuarea manevrei, se leagă nava cu pupa la o baba aflată imediat în amonte de o adâncitură a malului drept, la mila zero, denumită „groapă”. Se molează legăturile prova, iar când nava abătută de curent ajunge cu prova în aval și cu pupa în groapă, se molează legăturile de la baba, nava putând ieși pe canal; *sin.* întoarcere cu pupa la gaură.



Întoarcere pe ancoră

**ÎNTOARCERE PE ANCORĂ** Întoarcerea unei nave, fundarisind o ancoră și punând mașina încet înaintea.

**ÎNTOARCERE PE LOC** Întoarcerea unei nave într-un spațiu cât mai limitat. La navele cu o singură elice manevra se bazează pe efectul evolutiv al acesteia, ținând seama de vânt. La navele cu două elice Î.p.L. se execută punând o mașină înaintea și alta înapoi.



Întoarcere pe loc:

A – pe calm și cu vânt din prova; B – cu vânt dinaintea traversului tribord; C – cu vânt de travers tribord; D – cu vânt dinaintea traversului babord; E – cu vânt de travers babord; F – cu vânt dinapoia traversului babord; G – cu vânt dinapoia traversului tribord; H – cu vânt din pupa.

**ÎNTOARCEREA CICLONULUI** Schimbarea direcției unui ciclon tropical ajuns la vertex. În emisfera nordică, traiectoria ciclonului, după ce parcurge o oarecare distanță spre Vest, se curbează spre Nord-Est, revenind pe aceleași meridiane, dar la latitudini mai mari. În emisfera sudică, Î.C. este simetrică în raport cu ecuatorul.

**ÎNTRE VÂNT ȘI APĂ** Afla alternativ în apă și în aer, cum este, de ex., fașa.

**ÎNTEPRINDERE DE TRANSPORTURI PE APĂ MC** Organizație comercială, persoană juridică, al cărei obiect de comerț este transportul de mărfuri și persoane pe apă. *sin.* Companie armatorială.

**ÎNTREPUNTE** Orice punte situată sub puntea superioară.

**ÎNTEPUNȚI** Spațiul dintre puntea superioară și o întrepunte sau dintre două întrepunți; v. tonaj.

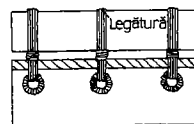
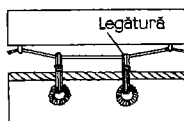
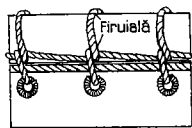
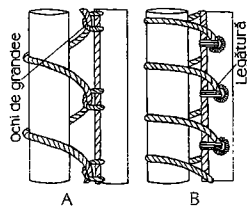
**ÎNTUNECARE mil.** Închiderea iublourilor și stingerea tuturor luminilor de pe punte, ca măsură de mascare a navei pe timpul nopții; *sin.* întunecarea luminilor.

**ÎNVĂLUIREA CAPULUI FORMAȚIEI mil.** v. bararea T-ului.

**ÎNVĂȚĂMÂNT DE MARINĂ** Desfășurarea învățământului de marină în România a cunoscut mai multe etape, în care au fost înființate și au funcționat mai multe școli și institute de pregătire a personalului navigator și tehnic pentru marina militară și civilă. Prima instituție de învățământ a M M Școala Flotei, s-a înființat în 1872 la Galați și avea durată de doi ani. Până la acea dată Corpul flotei, prima unitate militară de marină înființată în 1862 în Principatele Unite, a avut ca instructori ofițeri pregătiți în școlile navale din străinătate (Franța, Italia, Germania) sau proveniți din alte flote (Austria, Rusia). În 1881

Școala Flotei s-a transformat în Școala Copiilor de Marină, cu o durată de 3 ani. Tot la Galați a funcționat din 1893 Școala de cadre a flotei pentru pregătirea subofițerilor de marină, cu durată de 2 ani, iar în 1896 Școala de aplicație a sublocotenenților de marină și Școala specială de mecanici (ofițeri) și maiștri (subofițeri) destinate formării ofițerilor și maiștrilor pentru marina militară și comercială în plină dezvoltare. În 1899, școala se mută la Constanța, unde din 1901 va funcționa și Școala de Marină ce pregătea subofițeri și mecanici pentru marina militară și civilă. În acest fel Î.d.M. a fost concentrat la Constanța, formând o unitate organică – Școlile Marinei, formulă premergătoare unei forme superioare de învățământ de marină. Astfel, în 1909 Școala de aplicație devine Școala Navală Superioară care, împreună cu Școala de marină a maiștrilor militari, Școala de tragere a marinei, Școala de hidrografie și pilotaj, Școlile practice la bord, formează structura școlilor de marină, care va fi înființată până după primul RM. În anul 1920, în baza Deciziei ministeriale nr. 372 din 9 iun. 1920, a fost înființată Școala Navală, cu următoarea structură organică: a) Școala Navală cu secțiile: Școala pregătitoare, Școala de aplicație, cursul de perfecționare pentru căpitania de marină; b) Institutul de marină cu secțiile: Școala copiilor de marină, Școala de specialitate maiștri de marină. Astfel creată, Școala Navală a funcționat la Constanța până în 1948, cu excepția perioadei celui de al doilea RM, când temporar a fost transferată la Turnu Măgurele. În perioada după 1920 și până la 23 august 1944, la comanda Școlii Navale s-au aflat ofițerii: LtCdr. Ioan Georgescu, Cdr. Corneliu Bucholzer, Cdr. Petre Bărbuneanu, Cdr. Alexandru Constantinescu, Cdr. Gheorghe Panteli, Cdr. Paul Zlatian, cđor Alexandru Stoiانovici. În martie 1948, școlile Marinei au fost unificate. Noua instituție s-a numit inițial Școala Navală și Școala de Maiștri, iar în dec. a aceluiași an Școlile Marinei Militare. În 1950, Școala de maiștri de marină a fost desființată, iar elevii trecuți la secția de ofițeri. Școala s-a denumit Școala de Ofițeri Marină, iar din 1953 Școala Militară de Marină. Începând cu anul școlar 1954/1955 aceasta s-a transformat în Școala Superioară de Marină cu durata de școlarizare de 4 ani, având aceleași drepturi ca instituțiile similare din țară. Învățământul a fost organizat pe facultăți, respectiv de navigație, artilerie, mine-torpile, ASA, transmisiuni, electromecanică. Începând cu anul școlar 1959/1960 s-a reînființat secția marinei comerciale (punte și tehnică), măsură benefică atât pentru marina civilă, cât și pentru cea militară. La 1 ian. 1969, Institutul a fost transformat în Școala de ofițeri activi de marină „Mircea cel Bătrân”, cu aceeași durată de școlarizare, dar fără statut de învățământ superior. În 1973, Școala a fuzionat cu Institutul de Marină Civilă (înființat în 1972), dând naștere Institutului de Marină „Mircea cel Bătrân”

cu statut de învățământ superior, care a funcționat până în 1990, când a fost transformat în **Academia**



A

B

C

D1

D2

**Învergări:**

A – prin ochiuri de grandee; B – prin ochiuri de cioară; C – cu firuială; D<sub>1</sub> și D<sub>2</sub> – cu legături.

**Navală „Mircea cel Bătrân” (v.).**

**ÎNVELI MC** A pune mușamalele peste bocaporți și a le fixa cu șine și pene.

**ÎNVELIȘ 1.** Căptușeală exterioară din lemn a punții metalice. **2.** Bordaj (*termen de șantier*).

**ÎNVELITOARE** *sin.* întăritură (4).

**ÎNVERGARE 1.** Operațiunea de prindere a unei vele pătrate pe o vergă, a unei vele aurice pe ghiu, pe pic ori pe catarg sau a unei vele latine pe strai. Velele pătrate se înverghează cu baerele și cu sacheșii de Î., la fel ca și

velele aurice; la acestea se utilizează însă cercuri de catarg și o firuială, în timp ce velele latine se înverghează cu canistrele. **2.** *sin.* margine de Î. **3.** *sin.* lungimea marginii de Î.



# J

**J** Pavilion din Codul internațional de semnale cu semnificația: „Am incendiu la bord și am caric de mărfuri periculoase. Țineți la distanță bună de mine”

**JACKSONVILLE** Oraș-port în SV SUA (statul Florida). Situat pe Fl. Saint John's ce se varsă în Oc. Atlantic, este accesibil pentru navele maritime. Pop. 230 mii loc. Lung. frontului de cheuri peste 6 km, cu adâncimi de la 9 la 11,5 m. Volumul traficului de mărfuri 16,5 mil. t/an. Portul este specializat în importul de petrol și produse petroliere și exportul de îngrășăminte. Șantierul naval este specializat în construcția de nave comerciale și reparația tuturor tipurilor de nave. Aerobază pentru aviația de patrulare.

**JAL, Augustin** (1795–1873) Literat și istoric francez. Elev la școala navală de la Brest (1811). În 1815 a făcut parte dintr-o companie de aspirații de marină cu care a participat la apărarea Parisului, iar apoi la formarea unei companii de artilerie la Lyon, acțiuni care au atras excluderea sa din corpul aspirațiilor. În 1816 a devenit colaborator la diferite ziare, desfășurând o vastă activitate publicistică. În 1831 a fost admis la secția istorică a Ministerului Marinei, efectuând misiuni speciale în Italia, Grecia și Turcia, ale căror rezultate l-au consacrat ca istoriograf și arhivar al ministerului. Opere: *l'Archéologie navale* – 1839, 2 vol; *Le Glossaire nautique* – 1848; *La Flotte de César* – 1861; *Abraham Duquesne et la marine de son temps* – 1872, 2 vol; și cea mai valoroasă lucrare: *Dictionnaire critique de biographie et d'histoire* – 1864 (2 ediții), precum și alte lucrări.

**JALON** Tijă de lemn sau material plastic folosită ca semnal fluvial de navigație pentru a delimita sau indica sensul șenalului navigabil. Se folosesc în special pe timp de iarnă.

**JAMAICA** Ins. din Indiile de Vest, situată în M. Caraibilor și făcând parte din grupul Ins. Antilele Mari. Terit. statului J. cu același nume din America Centrală. Supr. 11,1 mii km<sup>2</sup>; pop. cca 2,5 mil. loc. Relief muntos; alt. max. 2256 m. Țărmul de N este stâncos, slab dantelat; cel de S are numeroase golfuri, băi și rade protejate unde se pot adăposti un număr mare de nave. În apropiere de coastă, în unele zone sunt insule mici și recife. Zonă cu cutremure frecvente. Climă tropicală, umedă, băntuită adeseori de taifunuri. Temp. med. anuală +24–27° C. În centru, ins. este acoperită de păduri tropicale, iar în S de savană. Plantații de cafea, cacao, banane, trestie de zahăr ș.a., creșterea animalelor. Pr. porturi: Kingston (cap.), Morant Bay; aeroporturi: Port Antonio, Montego Bay. *ist.* Descoperită de Columb în 1494 și colonizată de Spania în

sec. XVI. În sec. XVII a trecut în stăpânirea englezilor care au adus aici sclavi negri. În 1962 se proclamă stat independent, membru al Commonwealth-ului britanic.

**JAMES BAY** Golf la țărmurile de N ale Canadei care pătrunde cu 400 km în interiorul continentului american (prelungire spre S a G. Hudson). Ad. sub 100 m. Țărmul este puternic dantelat. Acoperit cu ghețuri mare parte a anului. *ist.* Descoperit de navigatorul englez Thomas James (1593–1653); plecat în căutarea „pasajului de NV” (1631–1633) cu corabia „Henrietta Maria”, a explorat inițial G. Hudson, descoperind, la capătul de S al acestuia, golful ce îi poartă numele.

**JAPONIEI, Ins.** ~ Grup mare de insule (cca 4 mii) situat în partea de NV a Oc. Pacific, din care principalele sunt: Hokkaido, Honshu, Shikoku, Kyushu, separate de continent de mările Japoniei și Chinei de Est, iar între ele de Str. Tsugaru, Kii și Bunga. Supr. 372 mii km<sup>2</sup>; pop. cca 120 mil. loc. Țărmurile din V sunt slab dantelate, iar cele din E (la Oc. Pacific) abundă în golfuri și băi care au favorizat amenajarea de porturi. Relieful este în mare parte muntos; zonele de șes favorabile agriculturii ocupă 20% din supr. arh. Cca 68% din supr. terit. ins. este acoperită de păduri și arbuști de la conifere în N până la vegetație subtropicală în S. Numeroși vulcani, cel mai înalt fiind Fuji-yama (3776 m). Climă umedă masonică, temperată în N și subtropicală în S. Se produc taifunuri și dese cutremure care provoacă fenomenul **tsunami**. Pr. porturi maritime: Kobe, Tiba, Yokohama, Yokosuka, Kure, Sasebo, Maizuru, Muroran, Otaru, Hakodate.

**JAPONIEI, Marea** ~ Mare de bordură în NV Oc. Pacific între țărmurile Rusiei, Japoniei și Coreii. Comunică prin Str. Coreii cu M. Chinei de Est și M. Galbenă, prin Str. Tsugaru Kaikio cu Oc. Pacific și prin Str. La Pérouse cu M. Ohotsk. Supr. 1062 mii km<sup>2</sup>; ad. med. 1536 m, max. 3699 m. Țărmurile în general înalte și abrupte. Pr. golfuri: Petru cel Mare și Coreii de Est. Regimul hidrologic se caracterizează prin două zone: caldă (dinspre Japonia) și rece (dinspre Coreea și Rusia). Salinitatea 32–35‰. Temp. apei iarna –3–0°C la N și cca +12°C la S; vara, 17°C la N, și 27°C la S. Primăvara și vara este ceață, iar iarna furtuni. În mai–oct. se produc taifunuri (1–2 taifunuri pe lună). Marea neregulată între 0,4 și 2 m înălțime. Din nov. și până în mart.–apr. se formează ghețuri iar navigația se face cu ajutorul spărgătoarelor de gheață. Principalele porturi: Vladivostok, Nahodka, Vanino (Rusia); Niigata, Tsuruga, Maizuru (Japonia); Vonsan (R.P.D. Coreeană); Pusan (Coreea de Sud).

**JAPSĂ** Depresiune circulară sau alungită cu adâncimi mici din Delta Dunării acoperită de apă numai în timpul revărsărilor, în care se dezvoltă o bogată vegetație hidrofilă.

**JAWA** (Java, Djawa) Ins. în Og. Indian făcând parte din Arh. Indonezian (grupul Sondele Mari). Supr. 126,5 mii km<sup>2</sup>; pop. cca 90 mil. loc. Țărmurile sunt în general înalte și abrupte (indeosebi în S), întrerupte de porțiuni joase cu lagune și păduri de mangrove. Puține golfuri pentru adăpostirea navelor. Zonă cu cea mai intensă activitate vulcanică de pe Terra. Peste 100 de vulcani, din care cca 30 activi, atingând altitudinile: Semeru 3676 m, Slamet 3428 m, Raung 3332 m. Climă subecuatorială musonică. Temp. med. la țărm este de +26–28°C, iar la alt. de 1500 m de +15–17°C. 30% din terit. este acoperit de păduri tropicale. Precipitații abundente. Pr. porturi: Djakarta, Surabaya, Semarang. Alte orașe: Bandung, Bogor, Solo, Malang.

**JAWA, Marea** ~ Mare interinsulară în V Oc. Pacific între Ins. Sumatra, Jawa și Kalimantan. Supr. 480 mii km<sup>2</sup>. Ad. med. 111 m, max. 1272 m. Prin str. dintre insule se leagă de Oc. Indian, M. Chinei de Sud, M. Sulawesi și M. Banda. Țărmurile sunt în general joase, acoperite de păduri de mangrove și înconjurate de recife de corali. Temp. apei este +27–29°C. Salinitatea – de la 31,5 la 34,0 ‰. M.J. se află în zona tipică a musonilor care bat de la NE și SV. Curenții de suprafață din sept. până în mart. se deplasează către V, iar în restul anului către E. Măree diurnă de 1,0–1,4 m. Porturi: Jakarta (Djakarta), Surabaya, Semarang (toate pe Ins. Jawa).

**JÇEL** Oraș-port în Turcia asiatică la M. Mediterană (G. Mersin). Cca 90 mii loc. Rafinării de petrol. Export: cereale, citrice, animale. Denumirea veche – Mersin.

**JELLICOE, John Rushworth** (1859–1935) Amiral de flotă englez (1919). Cadet în marina militară de la 13 ani. Absolvent al Colegiului Naval Regal (1883) și al Școlii de artilerie (1890). A parcurs toate treptele ierarhiei militare maritime, de la comandant de navă (comandant al navei de linie „Centurion” și al crucișătorului cuirasat „Drake”), șef de stat-major al Escadreii engleze din Pacificul de Vest (1900–1901), comandant al flotei din M. Nordului (1913–1916) și prim lord al Amiralității (1917). A fost promotor și organizator al forțelor cuirasate dotate cu artilerie de mare calibru în scopul cuceririi și menținerii supremației pe mare. Atacând principala grupare a forțelor navale germane în bătălia de la Iutlanda (31 mai–1 iun. 1916), l-a obligat pe adversar să se retragă în baza de la Helgoland, evitând pericolul atacării obiectivelor de pe coasta Angliei. Autor al unor importante lucrări de strategie navală.

**JERBĂ 1.** Coloană de apă produsă de căderea unui proiectil în apă, urmată de explozie. La tragerile de exercițiu J. se produce numai de la impactul proiectilului cu apa. Se observă cu ajutorul stațiilor de RL și vizual. În funcție de abaterea față de țintă, se face corectarea tragerii. Dimensiunea și durata J. depinde de calibrul, caracteristicile, forma, unghiul de impact și viteza proiectilului. Înălțimea J. de la un proiectil de

calibru mijlociu ajunge până la 25 m și se menține între 6 și 12 sec. Vizibilitatea J. depinde de dimensiunile acesteia, luminozitatea și poziția față de țintă. **2.** Fascicul de mai multe torpile lansate cvasisimultan asupra aceleiași ținte pentru a mări posibilitatea de lovire; v. lansare în jerbă.

**JERIC** Gărlă secundară care unește două periboeine în Delta Dunării.

**JERSEY** Ins. în Str. La Manche în apropiere de țărmul Franței. Cea mai mare insulă din grupul Ins. Normande. Aparține M. Britanii. Supr. 116,3 km<sup>2</sup>. Este alcătuită din roci cristaline, alt. 148 m, pop. cca 60 mii loc.

**JET SKI** (*engl.*) *spt.* Hidroscuter, scuter nautic.

**JETELĂ** Dig ce se construiește la intrarea într-un port maritim, având rolul să mărească acvatoriul acestuia și să limiteze canalul de acces într-un port cu maree sau la gura unui fluviu ce se varsă într-o mare fără maree pentru a evita înnisiparea sau pentru a înlesni transportul aluviunilor; *sin.* dig de larg.

**JGHEAB 1.** Canal de scurgere pe marginea punții, între rama învelișului din lemn și centură. **2.** v. transfer.

**JGHEAB DE GUTIERĂ** Canal de scurgere în bordul navei, de-a lungul cornierului lăcrimar și care colectează apa de pe punte și-i asigură scurgerea și evacuarea prin gurile și tubulatura de scurgere din borduri.

**JGHEAB DE MĂRFURI** Uluc sau platformă îngustă care permite – datorită înclinării sale – să se încarce pe navă diferite mărfuri prin alunecare.

**JIDDA** (Jeddah) Important oraș-port al Arabiei Saudite situat pe țărmul de E al M. Roșii. Cca 1300 mii loc. Lung. frontului de cheuri 14 km cu ad. de la 12 la 14 m. Prin port tranzitează aproape 1/2 din traficul anual de mărfuri care se ridică la cca 25 mil. t, din care 50% containerizate. Exportă: petrol brut, gaze naturale, produse petroliere ș.a.; importă: produse alimentare, materiale de construcții, mașini ș.a. Important port de pasageri care deservește sutele de mii de pelerini ce se îndreaptă către centrele religioase ale islamului Mecca și Medina. Centru industrial, șantiere navale dotate cu două docuri plutitoare. Aeroport.

**JILONG** Oraș-port și BMM în NE ins. Taivan (Taiwan). Lung. frontului de cheuri peste 10 km cu adâncimi de până la 12 m. Portul dispune de 37 dane plutitoare și două terminale de containere. Traficul anual de mărfuri cca 35 mil. t. Prin port se derulează 2/3 din traficul de mărfuri al insulei. alimentare; export: aluminiu, ciment, zahăr, banane, mărfuri generale. Șantiere de reparații navale înzestrate cu docuri uscate și plutitoare, care asigură reparația navelor mari civile și militare, inclusiv Cr.

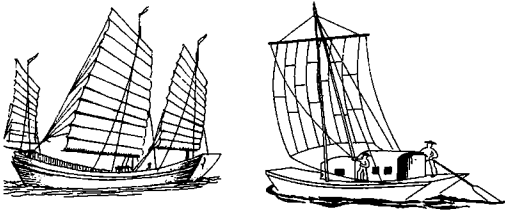
**„JIUL” (I) ist.** Cargou de 5600 tdw construit în Anglia în perioada 1912–1913. Achiziționat de soc. de navigație „România”, a efectuat curse pe linia Constanța–Brazilia (1915), realizând o premieră în navigația românească de comerț. Prins în primul RM în afara M. Negre, „J” a fost folosit de guvernul român pentru transporturi militare pe ruta Franța (Brest)–Rusia (Arhanghelsk) prin Oc. Înghețat de Nord, împreună cu alte nave românești („Bistrița”, „București”, „Dunărea”) aflate în aceeași situație și nave străine. În 1916, venind dinspre Arhanghelsk, a eșuat pe ceață la E de Ins. Shetland.

Dezeșuat, a fost reparat la Edinburg și redat navigației. La începutul celui de al doilea RM, „J” a fost distrus de o explozie accidentală în iun. 1941 în portul Pireu (Grecia) (conf. evidențelor Soc. Lloyd).

„JIUL” (II) (ex. Ingolstadt) *ist.* Vapor de Dunăre achiziționat de statul român din Austria după semnarea la 23 ian. 1878 a armistițiului în războiul ruso-românoturc. A fost cumpărat la propunerea mr. Ion Murgescu pentru transportul în zona Calafatului, pe țărmul românesc, al trupelor române care au fost dislocate pe frontul din Bulgaria. Măsura era necesară deoarece o mare parte din navele flotei care au fost închiriate guvernului rus nu veniseră încă în țară. O dată cu aducerea în țară, vaporul „Ingolstadt” a primit numele de „Jiul”. Nava avea dimensiunile 35 × 3 × 0,60 m și două saloane (în prova și pupa), care au fost apoi amenajate pentru transport trupe. Comandant al navei a fost numit cpt. Emanoil Hacek, iar ofițeri la bord slt. Nicolae Mardari și Nicolae Barbieri. După încheierea misiunilor legate de front, „J”, alături de celelalte nave ale Corpului Flotei, a participat la transportul personalului și materialelor Flotei la Galați. În 1880, din cauza uzurii, a fost vândut unui armator din Giurgiu.

**JOHNSON, Alfred** Navigator solitar englez. Primul care în anul 1776 străbate Oc. Atlantic între Gloucester și Liverpool în 46 de zile la bordul unei ambarcațiuni de 5 m.

**JONCĂ** (*malaieziană* Djong) Navă cu 1–5 arbori și vele trapezoidale folosită pentru transport și pescuit în apele costiere și pe râuri și fluviu. J. fluvială are fundul plat și



Joncă:

A – joncă maritimă; B – joncă fluvială (servește și ca locuință).

este de regulă propulsată cu rame. Răspândită în SE Asiei și în Extremul Orient (China, Japonia, Coreea, Malaysia ș.a.). Depl. până la 200 t, lungime cca 40 m. În multe cazuri servește și ca locuință. În trecut (până în sec. XIX) J. a fost folosită și ca navă de război și avea până la 5 arbori.

**JONCĂ FLUVIALĂ CU RAME** Ambarcațiune chinezească realizată din bambus, având extremitățile prova și pupa arcuite în sus și menținute în poziție cu ajutorul unor parâme. Ramele erau sprijinite pe parapetele de protecție din borduri. Aceste rame erau lungi și se foloseau de către echipaj din poziția stând în picioare.

**JONES, John Paul** (1747–1792) Născut în Scoția, John Paul și-a adăugat în 1773 numele de Jones. S-a ambarcat de la 12 ani pe o navă comercială, iar la vârsta de 21 de ani era căpitanul propriei nave. În 1775, s-a înrolat în Marina Militară Continentală (americană), unde a ajuns repede comandant de navă. Pe timpul Războiului pentru Independență, a executat câteva raiduri asupra coastelor

britanice și a capturat sau scufundat mai multe nave englezești. După 1783, s-a angajat în Marina Imperială Rusă, unde a obținut mai multe victorii împotriva turcilor și a ajuns amiral. În 1789 s-a stabilit la Paris, unde a și murit. În 1913, osemintele sale au fost reînhumate la Academia Națională de la Annapolis, SUA. Erou al Revoluției, este considerat „părintele marinei militare americane”.

**JOS! 1.** Comandă pentru coborârea pavilionului sau a unui semnal. **2.** Comandă pentru coborârea unei vele în bărci.

**JOS GABIERIII!** Comandă pentru coborârea gabierilor din arboradă.

**JUAN FERNANDEZ** Arh. format din 3 insule vulcanice în Oc. Pacific în apropiere de coasta Americii de Sud. Aparține statului Chile. Supr. 185 km<sup>2</sup>; pop. cca 500 loc. Relief muntos, alt. max. 1650 m. Climă subtropicală cu temp. de +13–19°C. Ins. sunt acoperite de păduri veșnic verzi. Pescuit, creșterea vitelor. Se presupune că Ins. J.F. sunt cele descrise în celebrul roman „Robinson Crusoe” (1719) al scriitorului englez Daniel Defoe.

**JUCĂ 1.** (*despre navă*) A veni foarte repede în poziția „pe chilă dreaptă”, adică a avea stabilitate prea mare. O navă prea jucăușă este neplăcută pentru personal și dezavantajează întrebuințarea armelor. **2.** (*despre vânt*) A schimba frecvent direcția. Dacă nava strânge vântul, când acesta joacă, ea se poate masca repede.

„**JUDITH**” *ist.* Velier de tip galion cu trei arbori, construit în anul 1559 sub pavilion englezesc. A fost comandat de celebrul navigator englez Sir Francis Drake. Caracteristici: depl. 736 t; dim. 36,60 × 8,70 × 4,25 m; armament: 26 tunuri; echipaj 120 oameni.

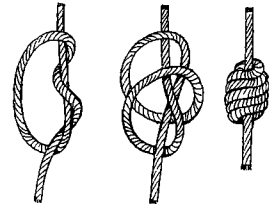
**JUMĂTATE, la** (*despre un semnal*) Ridicat la jumătatea distanței până la vergă (a nu se confunda cu expresia „în bernă” care se referă numai la pavilionul național sau la o marcă de comandament).

**JUMĂTATE DE PANĂ** Manevra unei nave cu vele care strânge vântul până când prova vine aproape în vânt și nava stopează. Este o manevră folosită în special la ambarcarea pilotului.

**JUMĂTATE NOD** Nod marinăresc ce servește la fixarea temporară a unui obiect, de ex., a unei parâme, care nu



Jumătate nod simplu



Jumătate nod dublat



Jumătate nod dublu



Jumătate ochi întors

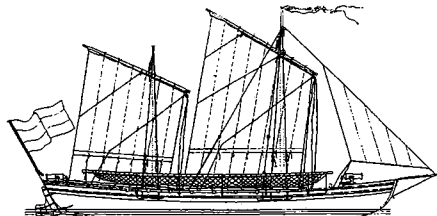
forțează; se utilizează, de asemenea, la capătul unei parâme pentru a o împiedica să treacă printr-un rai. Poate fi făcut și în serie, dublat, cu nod opt și cu legături.

**JUMĂTATE NOD DUBLU** Nod cu ajutorul căruia se face repede un ochi pentru a marca pe parâmbă un semn; de ex., pentru a marca la o saulă de sondă locul în care se află mâna sonderului când a simțit fundul. Se mai folosește pentru a uni repede două capete de parâmbă sau a cuprinde în nod o parte slabă a unei parâme ce trebuie să forțeze.

**JUMĂTATE OCHI** Jumătate de nod, cu unul din capete adus în direcția celuiilalt.

**JUMĂTATE OCHI ÎNTORS** Nod utilizat pentru ridicarea unor greutateți mici.

**JUMĂTATE DE ȘAICĂ** *ist.* Șalupă canonieră, nepuntată, cu rame (9 perechi) și cu vele (2 rande și un foc) numită și felucă, armată cu tunuri 11/75 mm; 11/60 mm, împreună cu două șalupe de același tip, dar mai mici (sferturi de șaică) au intrat în compunerea flotei Munteniei la 22 iul. 1845. Au fost construite în Austria (la Titel) contra sumei de 63 000 lei aur. Au intrat în subordinea Inspectoratului Graniței din Țara Românească, fiind bazate la Brăila, Giurgiu și Calafat cu misiunea „de a priveghia corăbiile și alte plutitoare ce poposesc prin porturi, pentru a păzi buna rânduială”. Erau comandate de „praporcicii” (Sl.) Constantin Petrescu, Constantin Brătescu și Grigore Sergi.



Jumătate de șaică muntenească – 1845  
(După Cristian Crăciunoiu)

**JUMĂTATE VITEZĂ** Gradație pe cadranul telegrafului mașinii, care corespunde vitezei normale de manevră în port. Viteza efectivă variază în raport cu viteza maximă a navei; astfel, la o navă a cărei viteză maximă este de 35 Nd J.V. va fi de circa 15 Nd.

**JUMĂTATEA MAREEI** Moment în care înălțimea apei se află la jumătatea distanței dintre înălțimea mareei înalte medii și cea a mareei joase medii.

**JURĂMÂNT LA SOSIRE** *MC* Formalitate vamală practică în unele state, constând din declarația solemnă făcută de comandantul navei în fața organelor vamale, la sosirea în port, cu privire la exactitatea datelor înscrise în manifeste și conosamente. Jurământul se depune, de regulă, în cazurile în care se contestă datele înscrise în documentele de transport.

**JURISDICȚIE MARITIMĂ** Teritoriul în cuprinsul căruia o instanță judecătorească își exercită competența de a judeca un caz maritim. Din cauza conflictului de legi care intervine adesea în stabilirea jurisdicției, părțile contractante obișnuiesc să stabilească dinainte, prin contract, o anumită jurisdicție a căreia îi vor supune spre soluționare litigiile ce s-ar putea naște din executarea contractului.

**JURNAL DE ANCORAJ** Jurnal în care se consemnează adâncimea ancorării și lungimea lanțului filat la apă, pentru a se ține evidența celor mai solicitate chei de lanț; v. registrul istoric al lanțurilor.

**JURNAL DE BORD** Document juridic de evidență și control al activităților și evenimentelor care se desfășoară la bordul unei nave. În J.d.B. se înscriu: semnalele și ordinele primite și transmise, vizitele la bord, evenimentele neobișnuite, drumurile adevărate și la compas urmate de navă, situația hidrometeorologică etc., indicându-se ora fiecărei consemnări.

**JURNAL DE HIDROCARBURI** Document introdus recent – în scopul combaterii poluării apei – în care se consemnează orice descărcare de hidrocarburi în mare.

**JURNAL DE MAȘINI** Document juridic similar jurnalului de bord, în care se înscriu evenimentele referitoare la starea și funcționarea mașinilor principale și auxiliare ale navei, precum și date privind cantitățile de apă, combustibil și lubrifianți de la bord, revizii, reparații etc.

**JURNAL DE NAVIGAȚIE** Document specific navelor militare, în care ofițerul de cart înscrie datele referitoare la navigație pe timpul marșului: starea vremii, drumurile urmate și schimbările de drum și de viteză, evenimentele petrecute în timpul carturilor în legătură cu navigația și siguranța navei.

**JURNAL DE SCUFUNDARE** Registru în care se înscriu – pentru fiecare scafandru – orele de scufundare, lucrările executate sub apă, adâncimea de scufundare etc.

**JURNAL DE TIMONERIE** Registru în care se înscriu toate evenimentele de la bordul navei, îndeosebi comenzile la mașini transmise prin telegraf sau portavoce. Servește ca bază pentru întocmirea jurnalului de bord, în care se consemnează numai evenimentele importante.

**JURNAL RADIOTELEGRAFIC** Registru special, obligatoriu tuturor navelor dotate cu stație radio de transmisie. Se păstrează în stația T.F.S. și se completează în fiecare cart cu următoarele date: numele radiotelegrafiștilor care execută ascultarea radio, defecțiunile care survin la aparatura radio, mesajele de primejdie recepționate, verificarea aparatului automat de alarmare.

**JURNALUL CARICULUI** *MC* Document ținut la zi de navele care transportă în vrac substanțe lichide nocive. Întocmit pe baza Convenției internaționale pentru prevenirea poluării marine (1973), J.C. cuprinde date privind caracteristicile caricului, descărcările efectuate în mare etc. Poate face parte din jurnalul de bord al navei.

**JURNALUL CRONOMETRELOR** Registru în care se înscriu stările absolute și marșele diurne ale tuturor cronometrelor bordului, precum și anumite evenimente în legătură cu acestea (*a nu se confunda cu carnetul cronometrului*).

**JUVELNIC** Unealtă pescărească în formă de coș, confecționată din plasă, nuiele, șipci etc. în care se păstrează peștele viu în apă.

# K

**K Pavilion** din Codul internațional de semnale care, ridicat izolat, are semnificația: „Doresc să comunic cu dv.“

**KAGOSHIMA** Oraș-port japonez situat pe Pen. Satsuma la Ins. Kyushu la țărmul de V al G. Kagoshima, în dreptul vulcanului Sakuradjima. Cca 330 mii loc. Centru al industriei cisorului și textile și renumit centru al ind. porțelanului. Centru de pescuit în apele din S Japoniei.

**KAI** Grup de insule din M. Arafura, parte a terit. Indoneziei. Face parte din lanțul de insule din E Arh. Sondele Mici. Este format din două insule mari (Marele K și Micul K) și câteva insule mici. Supr. totală 1 488 km<sup>2</sup>. Marele K, de origine vulcanică, este acoperit de păduri tropicale; Micul K, de origine coraligenă, cu înălțimi mici unde cresc cocotieri și palmieri. Pop. cca 60 mii loc. Culturi de tutun, orez, porumb, batate. Pescuit.

**KAITEN** *mil.*Torpilă japoneză condusă de un pilot sinucigaș până în momentul lovirii țintei (în japoneză, „zbor către cer“).

**„KAIVO-MARU“** Velier de tip barc cu velatură completă, construit în anul 1930 la Kobe în Japonia. Navă-școală a flotei japoneze. Caracteristici: depl. 2250 t; dim.: 97 x 13 x 6,91 m.; echipaj 186 oameni.

**KALIAKRA** (Caliacra) Cap pe litoralul bulgăresc al M. Negre în apropierea căruia la 31 iul. 1791 a avut loc bătălia navală în care Esc. rusă condusă de Am. F. Ușakov (20 nave de luptă și 19 nave aux.) a atacat prin surprindere Esc. turcă condusă de Kapudan Pașa Husein (35 nave de luptă și 43 nave aux.), provocându-i mari pierderi. Victoria flotei ruse la K. a grăbit sfârșitul războiului ruso-turc (1787–1791) și încheierea păcii de la Iași.

**„KALIAKRA“** („Caliacra“) Navă-școală cu vele, tip barchentină cu trei arbori, a marinei bulgare. Construită în 1984 la șantierul naval din Gdynia (Polonia). Depl. 386 t; dim. 49 x 8 x 3,5 m; motor de 310 C.P. Echipaj: 21 oameni. În 1992 a traversat Oc. Atlantic din Genova la Boston pentru a participa la festivitățile consacrate împlinirii a 500 de ani de la descoperirea Americii de către Cr. Columb. Între 1986–1996 a participat la 7 regate ale



Navă-școală „Kaliakra“

navelor cu vele, obținând 6 premii, iar în 2003 a vizitat principalele porturi ale Uniunii Europene într-o călătorie de instrucție.

**KALIMANTAN** (Borneo) Cea mai mare insulă din Arh. Malaez (grupul de insule Sondele Mari) în S Oc. Pacific. Supr. 735,7 mii km<sup>2</sup>; cca 7 mil. loc. Cea mai mare parte a insulei intră în componența Indoneziei, iar o parte din N și NV ins. aparține Malaysiei și statului Brunei (protectorat britanic). Partea centrală este preponderent muntoasă (alt. max. 4101 m ), înconjurată de dealuri și câmpii. Climă ecuatorială umedă; temp. med. este de +25–27°C. Cca 85% din supr. ins. este acoperită de păduri cu esențe prețioase. Este înconjurată de mările: Chinei de Sud, Sulu, Sulawesi, Jawa și de Str. Makasar. Bogății naturale: orez, cauciuc, petrol, material lemnos, cocos ș.a. Pr. porturi: Pontianak, Banjarmasin, Kuching, Balikpapan. *ist.* În al doilea RM, în timpul operației de cucerire de către japonezi a Ins. Sondele Mari, au avut loc în apropiere de portul Balikpapan două lupte navale (ian.–feb. 1942) între grupările japoneze și americano-olandeze, fără rezultat decisiv. În mai–iun. 1945, ins. au fost eliberate de forțele aliate fără a întâmpina practic rezistență din partea japonezilor.

**KALININGRAD** (până în 1946 – Königsberg) Oraș-port la M. Baltică cu care comunică printr-un canal de 40 km lungime. Cca 300 mii loc. Aparține Federației Ruse. Important centru industrial. Pr. ramuri industriale: constr. de mașini, vagoane, automobile, utilaje industriale, prelucrarea peștelui, a cărnii ș.a. Șantiere navale. *ist.* Fondat în 1225 de Ordinul Teuton; din 1701 a făcut parte din regatul Prusiei, din 1871 intră în componența Germaniei; din 1946, în urma hotărârii Conferinței de la Berlin (1945), face parte din terit. Rusiei.

**KALMAR** Oraș-port în SE Suediei situat la țărmul golfului K. din M. Baltică. Cca 50 mii loc. Centru industrial și de construcții navale. Ind. hârtiei, a chibriturilor și a utilajelor pentru prelucrarea peștelui. Unul din vechile orașe ale țării, care în sec. XIII a făcut parte din Uniunea Hanseatică.

**KAMCEATKA** Peninsula mare în NE Asiei. Teritoriu al Federației Ruse. Este scaldată la V de M. Ohotsk, iar la E de Oc. Pacific și M. Bering. Lung. 1200 km; lățimea: până la 450 km; supr. 370 mii km<sup>2</sup>. Este legată de continent printr-un istm cu o lățime de până la 100 km. Țărmul de E este dantelat în adâncime, formând mari golfuri și băi. Țărmul de V este slab dantelat. Relieful în partea de V reprezintă o câmpie joasă. Partea centrală este traversată de la N la S de două șiruri de munți paralele: central (alt. 3621 m) și estic (alt. 2485 m).

Numeroși vulcani dispuși între lanțul de munți estic și țărmurile Oc. Pacific și M. Bering. Ghețarii din vârful munților acoperă o supr. de 866 km<sup>2</sup>. Climă maritimă musonică cu temp. -11 -15°C în ian. +12 - +16°C în aug. Floră și faună bogate. Numeroase râuri, gheizere și ape termale. Bogate zăcăminte de cărbuni, turbă, petrol, mică, piatră ponce, aur, sulf ș.a. Pr. oraș-port - Petropavlovsk Kamceatskii.

**KAMIKAZE** Avion al marinei japoneze, care intra în țintă o dată cu pilotul sinucigaș.

**KAMSAR** Port din Rep. Guineea situat la țărmul Oc. Atlantic. Cel mai important port din lume pentru exportul de bauxită și alumină, cca 7 mil. t/an. Se exportă, de asemenea, cafea, banane, diamante; import: motoare, vehicule, textile.

**KANGAROO, Ins.** v. Cangurului, ins.

**KAPUDAN PAȘA** (Kaptan Pașa) v. Căpitan Pașa.

**KARA, Marea** ~ Mare în S Oc. Înghețat de Nord între țărmul asiatic al Rusiei și Insulele Novaia Zemlia, Franz Joseph și Severnaia Zemlia. Comunică prin Str. Karskie Vorota cu M. Barents și prin Str. Vilkički cu M. Laptev. Supr. 883 mii km<sup>2</sup>; ad. med. cca 113 m, max. 600 m. Numeroase insule cu supr. totală de 10 mii km<sup>2</sup>. Țărmurile insulelor sunt înalte, iar ale continentului joase, cu golfuri și estuare. Pr. golfuri: Enisei, Piasinsk, Obi. În Marea K. se varsă marile fluvii din Siberia: Enisei, Obi, Piasna, Kara. Temp. ape iarna: 1,5-1,7<sup>o</sup> C, vara 2-6<sup>o</sup> C. Salinitatea la vărsarea fluviilor: 10-12 ‰, iar la N 35‰. Prin M. K. trece pasajul maritim de N. Pr. port Dikson (pe țărmul G. Enisei). Porturile Dudinka și Igarka pe Fl. Enisei sunt accesibile pentru navele maritime.

**KARA-BOGAZ-GOL** Golf (lagună) în E M. Caspice pe teritoriul Turkmenistanului; comunică cu marea printr-o str. îngustă. Supr. cca 18 mii km<sup>2</sup>; ad. 4-7 m; temp. ape vara +35°C, iarna în jur de 0°. Se alimentează din M. Caspică și din precipitații care cad iarna. Datorită puternicii evaporării și salinității ridicate (30‰) la țărmuri și pe fund se depun săruri (cloruri și sulfai de sodiu, magneziu, potasiu etc.). Unele din cele mai mari zăcăminte de pe glob. Expl. de mirabil (sarea lui Glauber).

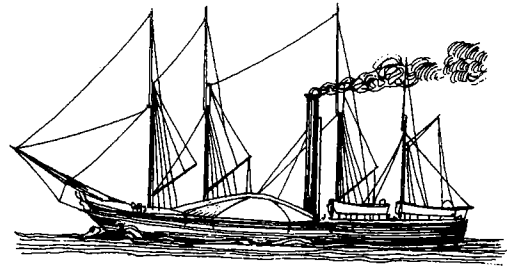
**KARACHI** (Caraci) Oraș din Pakistan, important port la M. Arabiei așezat la 100 km N de vărsarea Fl. Ind. Cca 5 mil. loc. Lung. frontului de cheuri 6,5 km, cu ad. până la 10,3 m, permițând acostarea navelor cu un pescaj de 9 m. Volumul traficului de mărfuri: cca 11,5 mil. t/an. Cel mai important centru comercial al țării. Importuri: cărbuni, prod. petroliere, mașini, prod. chimice, cereale ș.a. Exporturi: bumbac, piei, ceai, cafea ș.a. Pot acosta nave militare, incl. Cr. Două șantiere navale asigură reparația navelor de mare tonaj.

**KARAVOSKARO** Tip de cocă de navă cu pupa rotundă și foarte evazată. Navele cu acest tip de cocă se folosesc în Grecia pentru comerț și pescuit.

**KARLSKRONA** Oraș în S Suediei, port la M. Baltică. Este situat în adâncimea unei zone cu fiorduri la care conduc 3 pase de acces cu ad. de 10 m. Lung. frontului

de cheuri 3,6 km cu adâncimi de 7 m. Șantiere navale pentru reparația Ds., Sm. și VT. Școală militară de marină.

**„KARTERIA“** Corvetă de 233 tone, propulsată cu vele aurice (4 arbori) și cu zbuturi, construită în Anglia în 1825. A fost prima navă care a participat la Războiul de Independență al Greciei (1821-1829). Comandată de Guvernul Provizoriu a fost și primul vapor al marinei militare grecești. Totodată, a fost prima navă de luptă cu aburi din istorie care a participat la o bătălie navală (AETOLIKON, 1828). Avea două mașini de 85 CP, viteza 7 Nd. și 8 tunuri, dintre care trei de mare calibru (68 pfunzi, cca 130 mm). A distrus mai multe nave turcești.



„Karteria“

**KATAR** v. QATAR.

**KATTEGAT** Str. între Pen. Iutlanda și coasta de SV a Pen. Scandinave, făcând parte din sistemul de str. care leagă M. Baltică de M. Nordului. Lung. cca 145,5 Mm (270 km), lățimea 32,4-86,4 Mm (60-160 km). Ad. șenalului navigabil 17-124 m. Curentul de supr. în direcția NV are vit. de 0,4 Nd (0,7 km/h). Iarna îngheață lângă țărm. Pr. port Göteborg.

**KAUNAS** Oraș în Lituania situat la V de cap. Vilnius. Port pe fl. Neman ce se varsă în G. Kursk din M. Baltică. În apropiere se află un lac de acumulare cu o supr. de 64 km<sup>2</sup> și o hidrocentrală electrică. Intemeiat în sec. XIII, a devenit în decursul secolelor un important port și centru industrial și cultural.

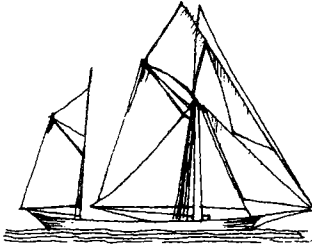
**KAUS AUSTRALIS** Steaua nautică ε Sagitarii (Săgetătorul), mărimea 2,0; în arabă și latină „Partea de sud a arcului“.

**KAWASAKI (I)** Tip de navă de pescuit punctată cu motor și vele și cu prova ascuțită folosită în Extremul Orient (Japonia, Coreea) pentru pescuit în zona costieră. Depl. 40-50 t; L 12-15 m; vit. 8 Nd; capac. de încărcare: peste 10 t.

**KAWASAKI (II)** Important port japonez situat pe țărmul vestic al G. Tokio. Lung. frontului de cheuri 17 km cu ad. până la 30 m. Pe insula artificială Oghisima sunt amenajate cheuri pentru acostarea tancurilor petroliere cu o capacitate de cca 250 mii t. Volumul traficului anual de mărfuri: 90 mil. t. Peste jumătate din acest volum revine prod. petroliere, iar cealaltă jumătate include cereale, mașini, prod chimice ș.a. Șantierele navale asigură reparația și construcția navelor civile și militare, incl. Cr.

**KAYAR** Denumire indiană dată fibrei de cocos din care se confecționează parâme.

**KECI (Ketch)** Tip de ambarcațiune de agrement cu vele aurice. Se deosebește de yawl prin faptul că arborele pupa este mai înalt și se află în prova timonei.

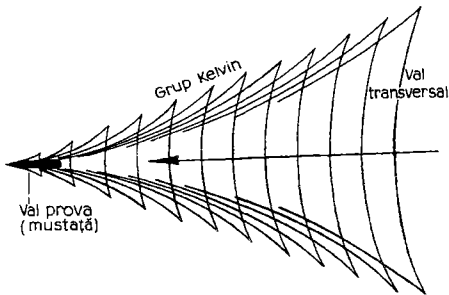


Keci

**KEFLAVIK** Port în Islanda la 30 km SV de cap. Reykjavik. Portul accesibil pentru navele cu tonaj mediu. Lung. frontului de cheuri 1 km, cu ad. de 13 m. Deschis pentru navigație tot timpul anului. Traficul anual: 0,3 mil. t.

**KELP** Iarbă de mare frecvent întâlnită în strâmtoarea Magellan.

**KELVIN, grup de valuri** Sistem de valuri provocate de o navă în mișcare. Se compune din valuri prova sau mustăți și din valuri pupa transversale pe direcția de înaintare a navei.



Grup de valuri Kelvin

**KERCI** Strâmtoare între pen. cu același nume la V și Pen. Tamani la E, care leagă M. Neagră de M. de Azov. Lung. 22 Mm (41 km), lățimea 2,2–24,3 Mm (4 – 45 km). Ad. șenalului navigabil 5–17 m. Pentru trecerea navelor de mare tonaj se folosește canalul artificial Kerci–Enikala cu ad. de 7,5 m. În partea îngustă a str. curentul de suprafață atinge vit. de 3 Nd (5,6 km/h). Îngheață în iernile geroase. Pe țărmul vestic al str. (Pen. Crimeea) se află portul Kerci. Din Pen. Crimeea spre Caucaz trecerea peste str. se face cu feribotul. *ist.* În decursul istoriei, în zona Str. K. s-au dat mai multe lupte între armatele rusă și turcă (1790), iar în al doilea RM au avut loc două operații de debarcare a forțelor navale și terestre sovietice (25 dec. 1941–2 ian. 1942 și 31 oct.–11 dec. 1943) cu scopul de a cucerii Pen. K. și a înainta în Crimeea ocupată de trupele germano-române.

**KERGUELEN** Arh. vulcanic nelocuit în S Oc. Indian, format dintr-o insulă mai mare (Kerguelen) și cca 300 ins. mici. Supr. 7000 km<sup>2</sup>. Relief de platou înalt cu alt. max. de 1965 m. Ghețari în zona montană. Climă subpolară umedă. Țărmuri cu fiorduri. Vânătoare de

balene și foci. Bază științifică. Aparține Franței din 1893. Descoperit de navigatorul francez Kerguelen Trémarec Yves Joseph.

**KERGUELEN, Tremarec Yves Joseph de** ~ (1734–1797). Navigator și explorator francez. A devenit cunoscut prin două călătorii de explorare în M. Nordului și a Groenlandei (1767–1768). Efectuează apoi o expediție cu corvetele „Fortune” și „Crosventre” de căutare a continentului sudic. Depășind paralela 48° lat S, a descoperit arh. care-i poartă numele (1772). Trimis să colonizeze pământurile descoperite, nu a putut îndeplini misiunea din cauza furtunilor puternice din zonă. A fost destituit, condamnat la închisoare și eliberat de puterea revoluționară a Franței (1793). Reprimit în marină cu gradul de amiral.

**KERMANDEC 1.** Arh. vulcanic în Oc. Pacific format din 4 insule situate la 740 km de Noua Zeelandă de care aparține. Supr. 33,7 km<sup>2</sup>. Climă tropicală. Pe Insula Raoul, singura locuită, se află o stație meteorologică. Poartă numele lui H. Kermadec, un membru al expediției conduse de navigatorul francez Bruni d'Entrecasteaux (1793). **2.** Depresiune submarină de mare adâncime ce se întinde de la N la S pe o distanță de 1100 km lângă versanții submarini ai Ins. Kermadec, atingând ad. max. de 10 047 m.

**KETCH** v. Keci

**KEULNAR** Navă cu lungimea de 20 m, cu vele pătrate și randă, folosită în mările nordice.

**KEVLAR** Material sintetic foarte ușor și rezistent, superior fibrelor poliamidice, folosit la confecționarea parămelor și pentru țesături de vele.

**KHAMSIN** Vânt cald de Sud-Est care bate pe coastele Egiptului în lunile februarie–iunie.

„**KHERSONES**” Velier de tip barc cu velatură completă, sub pavilion ucrainean. Navă-școală a flotei ucrainene, construită la Gdansk în Polonia. Caracteristici: depl. 2496 t; dim. 109,4 × 14 × 6,70 m. Echipaj: 199 oameni.

**KIEL (I)** Canal navigabil care unește M. Baltică cu M. Nordului (între G. Kiel din M. Baltică și gura Fl. Elba la M. Nordului). Traversează terit. Germaniei. Lung. 53 Mm (98,7 km); lățimea la supr. apei 103 m, la fund 44 m; ad. med. 11,3 m. Pentru încrucișare și întoarcerea navelor pe canal sunt amenajate 11 bazine speciale. Se admite accesul navelor pe canal cu un pescaj până la 9,5 m, lățimea până la 32,5 m, lungimea până la 235 m și înălțimea arborilor până la 40 m, iar vit. de deplasare pe canal 8 Nd (15 km/h). Pilotajul este obligatoriu. Distanța dintre M. Baltică și M. Nordului parcursă prin canalul K. este mai scurtă cu 370 Mm (685 km) decât prin str. daneze. *ist.* A fost construit între anii 1886–1895 în scopuri strategice. Regim internațional după primul RM.

**KIEL (II)** Port și BMM a Germaniei pe țărmul G. cu același nume la intrarea în canalul K. dinspre M. Baltică. Lung. frontului de cheuri 16 km, cu adâncimi până la 12 m și 11–14 m în radă. Este accesibil pentru toate clasele de nave. Important centru industrial: ind. metalurgică, chimică, constructoare de mașini ș.a.

Volumul traficului anual de mărfuri: 2 mil. t. Șantierelor de construcții și reparații nave dispun de 4 docuri uscate și 9 plutitoare unde se construiesc nave militare, incl. Cr. pentru MM a Germaniei. Portul este legat prin linii de feriboturi cu țărilor scandinave. Institute de învățământ superior ale MM. În partea de N a portului se află un aerodrom al aviației maritime.

**KII** Strâmtoare între Ins. Shikoku și Pen. Kii (în extremitatea de S a Ins. Honshu), care face legătura între M. Seto-no-uchi (mare interioară a Japoniei) și Oc. Pacific. Lățimea 34–55 km; ad. până la 74 m. Curenți de maree puternici (până la 17 km/h). Port – Wakayama.

**KILOMETRAJ** (la fluviu) Marcarea distanței la fluviu pe canale navigabile, din km în km prin borne cu panouri pe care este înscrisă distanța până la gura de vărsare. Pe Dunăre, K. este plasat pe malul stâng (începând de la Galați) la fiecare km al șenalului navigabil.

**KILOMETRU** 1. Distanță de 1 km măsurată pe axul șenalului și marcată pe malul stâng pe o tablă pe care este înscris numărul respectiv. 2. Tablă de marcaj a kilometrului în accepțiunea (1).

**KING, Ernest Joseph** (1878–1956) Amiral american, veteran al războiului hispano-american (1898) și al primului RM, în care a participat la organizarea apărării antisubmarine a convoaielor ce aprovizionau frontul de Vest. Comandant al flotei de PA (1938), al Flotei din Atlantic (1941), apoi șeful statului-major al Forțelor navale ale SUA (1942–1945). În al doilea RM, după atacul japonezilor asupra bazei americane de la Pearl Harbor (7 dec. 1941), a coordonat operațiile forțelor SUA din Oc. Pacific și Atlantic. A avut un rol important în Comitetul Intrunit al Șefilor de State-majore aliat în hotărâri care au dus la înfrângerea Japoniei și Germaniei. A organizat apărarea ASm. a convoaielor ce duceau materiale de război expediate prin Oc. Înghețat de Nord către porturile sovietice Arhanghelsk și Murmansk. Pionier al operațiunilor aero-navale și al acțiunilor combinate ale PA cu alte clase de nave.

**KINGSTON (I)** *sin.* valvulă de fund.

**KINGSTON (II)** Oraș-port situat pe coasta de S a Ins. Jamaica la M. Caraibilor. Pop. cca 400 mii loc. Centru industrial. Export: bauxită, rom, cafea, bumbac, tutun ș.a. Punct de bazare pentru navele flotei britanice și SUA. *ist.* Întemeiat în 1693, K. a devenit în 1872 cap. dominionului britanic Xaumaca, iar în 1962 a statului Jamaica independent.

**KINSHASA** Oraș-port fluvio-maritim situat pe malul stâng al fl. Congo; cap. Rep. Zair. Pe malul opus este așezat orașul Brazaville, cap. R.P. Congo. Pop. cca 2 mil. loc. Orașul este legat printr-o CF de portul Matadi accesibil pentru navele maritime. Important centru industrial: metalurgia fierului, cositorului, ind. petrochimică, construcții navale, prelucrarea bumbacului, a iutei ș.a. În apropiere de K. se află un aeroport internațional. *ist.* În 1482, navigatorul portughez Diego Cão descoperă estuarul fl. Congo pe care-l numește Zair (după denumirea locală); abia în 1883–1884 bazinul fluviului a fost explorat de H. Stanley. K. a devenit cap.

coloniei Congo Belgian (1926) sub denumirea de Leopoldville. Din 1960, cap. a R.P. Congo, iar din 1971 a Rep. Zair.

**KIRIȚESCU, Nicolae** (1875 – ? n. București). Comandor. Absolvent al Școlii de Aplicație a Sublocotenenților de Marină (1896–1897); efectuează un stagiu de un an în Marina de război italiană. Detașat în marina civilă, este ambarcat ca ofițer pe navele SMR „Turnu-Severin” și „România” (1907–1909). Revenit în MM, participă în primul RM în funcția de comandant al Apărării Maritime a Sectorului II Sulina unde, cu forțele din subordine (nave, artileria de coasta ș.a.), se distinge prin măsurile luate pentru asigurarea apărării zonei (1916) cooperând cu un grup naval al flotei ruse. După ocuparea Dobrogei de către inamic, este încadrat în Flota de Operații (1917), iar ulterior comandant militar al portului Chilia. După război este numit șef de Stat-Major al Diviziei de Dunăre. Comandant pe yachtul regal „Stefan cel Mare” în și la Depozitele fluviale. În rezervă din 1931. Semnează, împreună cu Eugeniu Botez (Jean Bart), volumul intitulat **Războiul pe Dunăre** (1905), o istorie originală a operațiilor fluviale din Războiul de Independență (1877–1878), care se numără printre cele mai valoroase lucrări românești de istorie navală.

**KIRCHEN, cârmă** ~ v. cârmă.

**KITAKYUSHU** Conurbație în Japonia pe Ins. Kyushu, port la Str. Shimonoseki cu o pop. de cca 1,5 mil. loc. Constituită în 1962 prin unirea orașelor Yawata, Kokura, Moji, Tobata și Wakamatsu.

**KIVU** Lac în Africa (Rep. Congo) situat într-o depresiune la alt. de 1460 m. Supr. cca. 2650 km<sup>2</sup>, lung. 100 km, lățimea până la 780 m. Țărmurile abrupte și dantelate. Pe țărmul de N se revărsă adesea lava din zona vulcanică Virunga. Deversează în lacul Tanganica.

**KLAIPEDA** (Memel până în 1919) Oraș din Lituania și important port maritim și fluvial situat la vărsarea Fl. Dange în G. Kursk din M. Baltică. Este legat printr-un canal de Fl. Neman. Cca 100 mii loc. Unul din centrele industriale importante ale Lituaniei: ind. de prelucrare a peștelui, a hârtiei, bumbacului ș.a. Șantiere de construcții și reparații navale. Portul este apărat dinspre mare de 2 moluri și un spargeval. La cele 15 cheuri construite la țărmul de E al G. și pe fluviu pot acostă nave cu un pescaj de până la 9,5 m. Portul este deschis navigației tot timpul anului. Traficul anual de mărfuri cca. 10 mil. t. Se transportă: petrol, cărbuni, material lemnos, metale, cereale, pește, bumbac ș.a. Legături prin feriboturi cu portul Kaliningrad (Rusia) și Ins. Rügen (Germania).

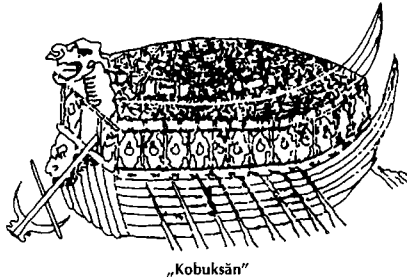
**KNOR** Navă de comerț vikingă folosită în sec. IX–X. Caracteristici: L 24 m; l 5,5 m.

**KOBE** Important port japonez în SV Ins. Honshu la M. interioară (Seto-no) pe o fâșie îngustă de litoral la G. Osaka. Pop. cca 1,5 mil. loc. Teritoriul și acvatoriul portului ocupă o supr. de 14 km<sup>2</sup>. Lung. frontului de cheuri 34 km, cu adâncimi de cca 13 m. Sunt amenajate cheuri pentru mărfuri generale, feriboturi și terminal pentru containere. Volumul traficului anual de mărfuri cca 160 mil. t. Lunar intră în port 300 de nave și tranzitează cca 200 mii de pasageri. Importuri: petrol,



minereu de fier, fier vechi, bumbac, cereale ș.a. Exporturi: mașini, oțeluri, chimicale ș.a. Șantierul de construcții și reparații nave dispun de docuri plutitoare și uscate și pot asigura construcția și reparația navelor comerciale de mare tonaj și a celor militare, incl. Cr. și Sm.

„**KOBUKSĂN**“ (în *l. coreeană* Kobuksăn - broască țestoasă). Primul cuirasat din lume, construit în 1591 de către amiralul coreean Li Sun Sin. Câteva unități de acest tip au acționat cu mare eficiență în războiul „imjin“ cu Japonia (1592–1598). Depl. peste 100 t; L 33,9 m, l. la centru 4,3 m. Propulsat cu vele sau, pe timpul luptei, cu rame. Vit. max. 6 Nd. Armament: tunuri cu diferite calibre (până la 100–102 mm).



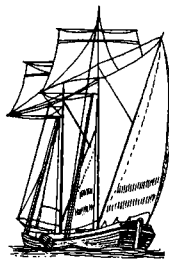
„Kobuksăn“

**KOCHAB** Steaua nautică β Ursae Minoris (Carul Mic), mărimea 2,2 ; în arabă, denumire prescurtată de la „Steaua Nordului“, botezată astfel când se afla în locul actual al Stelei Polare.

**KOCIA** *ist.* Ambarcațiune construită din lemn, având un catarg și o velă, folosită în sec. XVI–XVII de pomorii ruși (locuitorii zonei maritime din nordul Rusiei) pentru transport pe mare și fluvii. Putea ambarca 30 de oameni și 30 tone de marfă. Lung. 20 m și cca 2 m pescaj. Era propulsată cu ajutorul ramelor, iar pe vânt favorabil se folosea vela confecționată din piei de ren. K. au fost folosite pe scară largă pentru comerț navigând în apropierea coastei și intrând pe fluvii, precum și pentru explorarea țărmului de NE ale Asiei. v. S. Dejnev.

**KODIAK** (Kadiak) Arh. în N Oc. Pacific la țărmul Americii de Nord (parte a statului american Alaska), format din două insule mari – Kodiak și Afogniak și câteva insule mici. Supr. cca 12 mii km<sup>2</sup>. Țărmurile cu fiorduri; relief muntos, alt. max. 1361 m. Cea mai mare parte a teritoriului este acoperită de cenușă vulcanică (de la câțiva cm la 6 m, în urma erupției în 1912 a vulcanului Kaimai din Pen. Alaska), peste care se întind păduri de conifere. Climă temperată: 0° C în ian. și +13° C în iul. Centru ad-tiv: orașul-port Kodiak pe insula cu același nume. Portul, situat la 11 km de capitală, are un front de cheuri de 1 km, cu adâncimi de 8–9 m.

**KOFF** *ist.* Navă olandeză cu doi arbori și vele construită până în sec. XIX și folosită în mările nordice pentru transport marfă. Avea 20 m lungime și 1,5 m lățime.



Koff

„**KOGĂLNICEANU**“ Monitor v. „**MIHAIL KOGĂLNICEANU**“

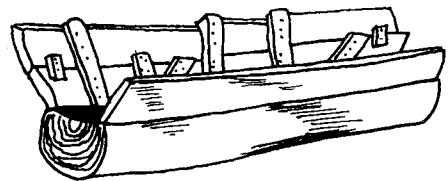
**KOKURA** Oraș-port situat în N Ins. Japoniei Kyushu pe țărmul Str. Shimonoseki. Unul din centrele industriale ale zonei. Peste 300 mii loc. Ind. siderurgică, de armament, textilă, de porțelanuri, chimică. Export de cărbuni.

**KOLA (I)** Golf în N Pen. Kola la M. Barents, având forma unui fiord lung de 57 km și lat de 7 km la intrare și 1 km în partea de S. Ad. 300 m. Țărmuri înalte, abrupte, cu vegetație de tundră. Iarna îngheață numai lângă coastă. Marea semidiurnă de 4 m înălțime. Pe țărmul de V, în apropiere de intrare, se află or. Poliarnâi folosit în al doilea RM ca punct de bazare a Flotei sovietice de Nord. Pe țărmul de E sunt situate or. Severomorsk și Murmansk; ultimul fiind un important port al Rusiei, accesibil navigației tot timpul anului.

**KOLA (II)** Pen. în NV părții europene a Federației Ruse, între M. Albă și M. Barents. Supr. 100 mii km<sup>2</sup>. Relief muntos în V (M-ții Hibini), alt. max. 1191 m și deluroso în S și centru. Numeroase lacuri glaciare. Climă blândă (între -5 și +14° C ) datorită influenței Golfstromului. Vegetație de tundră și păduri de conifere. Expl. de apatite, nefelin (aluminosilicat de sodiu) și nichel.

**KOMANDOR** Arh. de origine vulcanică format din 4 insule, situat la limita între M. Bering și Oc. Pacific, la 200 km E de Pen. Kamciatka. Aparține Federației Ruse. Supr. totală 1848 km<sup>2</sup>. Relief cu alt. până la 751 m. Țărmuri stâncoase slab dantelate. Ins. pr.: Bering cu or. Nîkolsk. Temp. aerului: +10° C aug., -4° ian. Vănat, pescuit. Denumire dată în memoria navigatorului rus Vitus Bering care l-a descoperi în 1741 și avea gradul de comandor.

**KOMIENGA** *ist.* Luntre construită dintr-un singur trunchi de copac (monoxilă), folosită de vechii slavi.

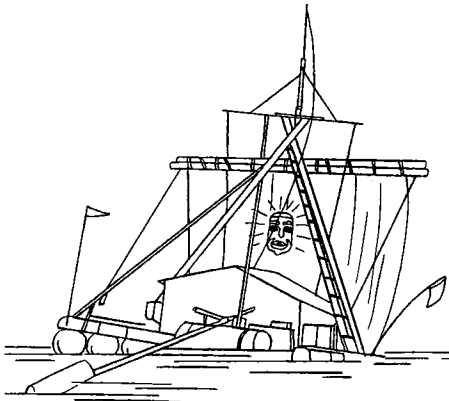


Komienga

„**KONSTANTIN**“ (Velikiî kniaz Konstantin) *ist.* Navă comercială rusă transformată în 1876 în navă-bază și de sprijin pentru șalupe torpiloare. Putea ambarca 4 șalupe armate cu torpile de școndru, torpile remorcate sau torpile automobile tip Whitehead, mărind astfel raza lor de acțiune. În timpul războiului ruso-româno-turc (1877–1878), a executat cu șalupele sale un atac asupra escadrei otomane care era ancorată în rada portului Sulina, atac condus de cpt. lt. S. O. Makarov (3 mai 1877). Alte atacuri au mai fost executate la Batumi, dar vigilența echipajelor turcești și imperfecțiunile materialului de torpile, la acea vreme aflat la începuturile folosirii sale, nu au adus succese pe măsura

eforturilor depuse. Caracteristici: depl. 2500 t; vit. 12,7 Nd; tunuri 1/150 mm (mortier); IV/107 mm (ghintuit).

„KON-TIKI“ Plută (purtând numele unui conducător incaș despre care se crede că în sec. V d.Hr. ar fi traversat cu armata sa pe plute Oc. Pacific) cu ajutorul căreia șase oameni temerari, în frunte cu savantul norvegian Thor Heyerdahl, au făcut una din cele mai originale expediții ale secolului nostru, traversând Oc.



Kon-Tiki

Pacific din America de Sud în Polinezia. Pluta a fost construită din bușteni de balsa cu lungimea de 14 m, fără a folosi cuie sau legături metalice, având toate detaliile plutei vechilor peruani, chiar și acelea despre a căror destinație s-a aflat abia în cursul călătoriei (de ex., derivorul mobil). Participanții la această expediție și-au propus să confirme ipoteza potrivit căreia locuitorii Polineziei și ai altor arhipelaguri vecine ar fi la origine indieni din America și nu descendenți ai locuitorilor Asiei de Sud-Est. Ambarcațiunea a părăsit portul Callao (Peru) la 28 aprilie 1947 și după o sută de zile, timp în care a parcurs 4 300 Mm, fiind purtată de curentul ecuatorial de sud și de alizee, a ajuns, la 7 august 1947, la insula Raroia (arh. Touamotou). Deși problema provenienței populației din Polinezia nu a fost încă elucidată, posibilitatea ca unii indieni din Peru să fi ajuns în aceste insule pe mijloace folosite cu peste un mileniu în urmă a fost pe deplin confirmată prin reușita expediției.

**KORO, Marea** ~ Mare interinsulară în Oc. Pacific situată între Ins. Fiji și Ins. Lau. Limitele mării nu au fost stabilite. Ad. dominante 1500–2500 m. Clima și regimul hidrologic sunt identice cu spațiile adiacente ale oceanului. Marea abundă de insule și recifuri coraligene care prezintă pericole pentru navigație.

**KOS, Ins.** (*gr.* – Kos, *turc.* – Istanıköy) Insulă grecească în M. Egee din grupul Ins. Sporadele de Sud în apropierea litoralului turcesc. Supr. 257 km<sup>2</sup>; cca 30 mii loc. Relieful reprezintă un platou de cca 100–130 m alt. iar în partea estică sunt munți de 864 m alt. Culturi de viță de vie, tutun, citrice, bumbac, pescuit. Pr. oraș: Kos.

**KOSAVA** Vânt local puternic dinspre SV în zona Baziaș–Porțile de Fier care poate produce valuri de peste 2 m înălțime.

**KOSLINSKI** Familie de ofițeri de marină români descendenți dintr-o familie nobiliară din Polonia. **K. Emanoil** (1853–1909 n. București). Contraamiral (1906). După absolvirea liceului Sf. Sava, a urmat cursurile Școlii Navale din Brest (Franța). Între 1875–1877 s-a specializat în arme sub apă la Kronstadt (Rusia). În 1877, în timpul Războiului pentru Independență, instalează primul baraj de mine pe Dunăre la Nedeia, destinat să împiedice mișcările monitoarelor turcești. A organizat Corpul Apărării Submarine și prima secție de torpilor din Flotila Română. În 1890 devine comandant al bricului „Mircea I”, iar în 1894 al Cr. „Elisabeta”. Comandant al MM (1901–1909). **K. Gheorghe** (1889–1950) Viceamiral (1945). Fiu al CAM K. Emanoil. Specializat în arme submarine la Toulon. Cu gradul de cpt. cdor este numit adjutant al regelui Ferdinand. În perioada 1927–1931 supraveghează la Fiume (Italia) construcția navei-bază „Constanța” și a primului Sm. românesc, „Delfinul”. În 1940 este numit subsecretar de stat pentru marină. Gheorghe K. a fost promotorul armii submarine în Marina Română. S-a pensionat în 1941. În 1948 este condamnat pe motive politice și a decedat la închisoarea de la Aiud. **K. Nicolae** (1921–2003). Comandor. Fiu al VAM K. Gheorghe. Absolvent al Școlii Navale Constanța promoția 1942 și al Școlii de Aplicație a ofițerilor de marină la Turnu-Măgurele. În al doilea RM este ambarcat pe Ds. „Mărăști” și pe Mon. „Lahovary” și a participat la misiuni în zona Bosforului, la Odessa și Sevastopol. După război, în diferite funcțiuni la Comandamentul Apărării Litoralului și profesor la Școala Navală. Reputat istoric naval. După trecerea în rezervă, publică o serie de lucrări, între care: **Războiul naval de-a lungul veacurilor**, lucrarea de referință **Marina Română în al doilea RM**, în colaborare cu CAM. Raymond Stănescu ș.a.

**KOSS, prismatică** v. prismă Koss.

**KÖRT, ajutoraj/diuză** Dispozitiv fixat în jurul elicei la navele portuare și fluviale și folosit pentru sporirea randamentului acesteia.

**KOTLIN** (*fin.* Kattila) Ins. în G. Finic situată la 27 km V de Sankt-Petersburg. Supr. 15 km<sup>2</sup>. *ist.* În 1703, pe insulă a fost construită de împăratul Rusiei Petru I fortăreața Kronşlot (azi Kronstadt).

**KOTZEBUE, Otto Efstafievici** (1787–1846) Navigator și explorator rus de origine germană. Participă la prima sa expediție în jurul lumii (Krusenstern 1803–1806) ambarcat pe velierul „Nadejda”. Participă la războiul ruso-suedez (1808–1809) la comanda unei nave de transport. Între 1815–1818 (cu bricul „Riurik”) a efectuat a doua călătorie în jurul lumii, soldată cu descoperirea a numeroase insule în Oc. Pacific și cercetări care au contribuit la completarea cunoștințelor geografice asupra unor arii întinse. A explorat o parte a țărmului Pen. Alaska (500 km) necunoscută până atunci și unde un G. îi poartă numele. În a treia expediție în jurul lumii (1823–1826) descoperă alte noi insule din Polinezia și Micronezia (din Arh. Hawaii, Marshall, Tuamotou și alte zone). Autor al lucrărilor: **Călătoria în Oc. sudic și Str. Bering pentru descoperirea pasajului de NE, Noua călătorie în jurul lumii** ș.a.

**KRAKATAU** *Ins.* situată în Str. Sund din Oc. Pacific între Insulele Jawa și Sumatra, cunoscută prin vulcanul activ cu același nume, aflat pe insulă. Supr. 10,5 km<sup>2</sup>, alt. 813 m. În aug. 1883 s-a produs o erupție extrem de puternică a vulcanului K. sub formă de explozie, care a distrus 2/3 din ins. vulcanice din zonă, formând un crater submarin gigantic. Valul seismic (tsunami) provocat de explozie a ajuns pe coastele altor insule, în special Jawa și Sumatra, și a făcut 36 mii de victime omenești și pagube uriașe. Volumul produselor erupției a fost estimat la 19 km<sup>3</sup>. Aruncată la o înălțime de cca 80 km, cenușa vulcanică s-a menținut în atmosferă câțiva ani. În 1927–1929, în urma unei erupții submarine s-a format o nouă ins. vulcanică: Anak Krakatau (*indonez.* „Copil al lui Krakatau”) cu o înălțime de 132 m. Ultima erupție s-a produs în 1950–1952.

**KRAKEN** *ist.* Monstru marin fabulos care ar fi trăit în apele de pe coastele Americii și Norvegiei.

**KRASNOVODSK** (Nebit Dag) Oraș-port în E Rep. Turkmenistan, situat la țărmul G. cu același nume din M. Caspică (al treilea port ca mărime din Caspică după Mahaci-Kala și Baku). Fondat în 1869 de Rusia ca fort militar. Din 1899 a devenit un punct important în urma construcției liniei de CF care traversează Asia Centrală pornind de la K. și se leagă printr-o linie de feribot Krasnovodsk–Baku cu magistrala de CF care traversează Caucazul. Prin port se realizează un intens trafic de mărfuri și pasageri în ambele sensuri. Intrepr. metalurgice, de prelucrare a țigăiului, alimentare. Șantier naval.

**KRISTIANSAND** Oraș-port în sudul Norvegiei (260 km SV de cap. Oslo) situat pe țărmul de V al golfului Kristiansand – Fjord la Str. Skagerrak. Lung. frontului de cheuri peste 2 km; ad. 12 m; ad. în locurile de staționare la ancoră 40 m. Volumul traficului anual de mărfuri 1 mil. t. Șantierele navale asigură reparația diferitelor categorii de nave civile și militare. Lung. frontului de cheuri 1,6 km cu ad. până la 18 m. Depozite subterane de combustibil, tehnică de luptă și ateliere subterane.

**KRONSTADT** Oraș-port și bază a flotei militare a Rusiei din M. Baltică situat pe Ins. Kotlin din G. Finic la 15,6 Mm (29 km) de Sankt-Petersburg. Peste 40 mii loc. *ist.* Întemeiat de țarul Petru cel Mare în 1703 drept fortăreață de apărare a Petersburgului și centru de pregătire a specialiștilor flotei. În al doilea RM, între anii 1941–1945, forțele Flotei Baltice bazate la K. au participat la apărarea Str. Tallin și Leningrad, la luptele de la Ins. Hanko și Moonsund și la bătălia pentru înfrângerea armatei hitleriste pe frontul de la Leningrad.

**KRUSENSTERN, Ivan Fiodorovici** (1770–1846) Amiral. Navigator rus de origine estoniană (Krusenstern Adam Johann). A participat la războiul ruso-suedez (1788–1790). A urmat cursuri de pregătire în marina britanică (1793–1799). A explorat sudul Oc. Atlantic și partea de N a Oc. Pacific (1803). Între 1803–1806 a condus o expediție în jurul Pământului cu velierele tip corvetă „Nadejda” și „Neva”. Membru fondator al Societății de Geografie din Rusia. Autor al unei descrieri a călătoriei în jurul lumii și al unui atlas geografic.

Numele său îl poartă o str. din Arh. Kurile, o ins. din grupul Ins. Marshall și un atol din Arh. Touamotou. (Tuamatu).

„**KRUSENSTERN**” Unul dintre cele mai remarcabile veliere din lume de tip navă-barc, cu patru arbori, având corpul de oțel; lansat în 1926 în Germania sub numele de „Padua”, fiind ultima navă de acest tip construită vreodată pentru transport mărfuri. A fost folosită inițial de către un armator din Hamburg pentru comerțul cu nitrați, iar apoi pentru transportul de grâne din Australia. După ce în 1930 a pierdut 4 oameni căzuți în mare într-o furtună la C. Horn, a fost practic scoasă din serviciu (1932). În 1946 a fost preluată de URSS în cadrul despăgubirilor de război și amenajată pentru pregătirea ofițerilor din marina civilă. I s-a dat numele navigatorului rus de origine estoniană Adam Johann Krusenstern (1770–1846) Caracteristici: capac. 5725 tone, L 115 m; l 14 m; înălțimea magaziei 7,9; supr. velelor 3400 m<sup>2</sup>; echipaj 265 de oameni (nume scris și Krusenshtern sau Krusenstern).

**KUNIKE, Adolph** Autor austriac al unui album cu desene de nave, porturi etc. de pe Dunăre, publicat la Viena în 1826. Albumul este intitulat **Donau Ansichten** și cuprinde 264 de planșe alb-negru, între care și porturile de pe Dunărea românească, plus descrieri topografice, istorice și etnografice.

**KURDOGLU** (sau **KURTOGLU**), **Fevzi** Ofițer de marină, cercetător și istoric naval turc. A predat istoria la Școala Militară de Marină a Turciei. Este cunoscut în România prin lucrarea sa „**Operații navale în războiul ruso-turc din 1877–1878**” (1877–78 **Türk-Rus Harbinde Deniz Harekâti**) publicată în 1935.

**KURILE, Ins. ~ 1.** Lanț de insule vulcanice ce se întind pe o distanță de 1200 km între Pen. Kamceatka (Rusia) și Ins. Hokkaido (Japonia). Separă M. Ohotsk de Oc. Pacific, dar fac legătura dintre cele două întinderi de apă prin 26 de strâmtoiri dintre insulele arhipelagului. Supr. totală 15,6 mii km<sup>2</sup>. Aparține Rusiei. Arh. este format din 30 insule mari și numeroase insule mici dispuse pe două șiruri. Ins. pr. sunt Paramusir, Kunasir, Iturup, Urup. Seismicitate accentuată. Pe insule se află cca 38 de vulcani activi. Relieful, cu mici excepții, muntos; alt. max. 2339 m. Țămurile înalte abrupte sunt numai pe alocuri joase și nisipoase. Puține golfuri și băi favorabile acostării navelor. Climă temperată musonică mai rece datorită curentului rece Oja-Sivo. Temp. med. ian. –6 –7° C, în aug. +10° C la N și +17° C la S. Pr. porturi: Severo Kurilsk (Ins. Paramușir); Lujno Kurilsk (Ins. Kunașir) *ist.* Cunoscute de pescarii ruși încă din sec. XVII, au fost explorate în sec. XVIII–XIX de navigatorii ruși Kozărevschi (1711), Krusenstern (1805), Golovnin (1811) ș.a. și trecute pe harta Rusiei. În 1875 trec în stăpânire Japoniei. În 1945, în urma înfrângerii Japoniei în al doilea RM, sunt luate în stăpânire de URSS (azi Rusia).

**2.** Groapa K. Fosă submarină în apropiere de arh. cu același nume. Ad. max. 10542 m. La 15 iul. 1962 batiscaful francez „Archimede” a atins aici adâncimea de 9545 m.

**KURILELOR, curentul** – v. curentul OJA-SIVO.

**KURO-SIVO** (*jap. „Kuro“ - negru, „Sivo“* curent) Curent cald în Oc. Pacific la țărmurile de S și E ale Japoniei, reprezentând o continuare a curentului Vânturilor Alizee de Nord după intrarea acestora prin str. dintre Ins. Taiwan și Ins. Ryukyu din M. Chinei de Sud. Partea principală a curentului se consideră sectorul de la ieșirea în ocean prin str. de N a Ins. Ryukyu și până la 36° lat. N și 145° long. E, unde se abate spre E și trece în curentul Pacificului de N. O ramificație a curentului K.S. întâlnește la 40° lat. N curentul rece al Kurilelor, formând numeroase vârtejuri de apă. La S de C. Shimonoseki (extremitatea sudică a Ins. Honshu) are lățimea de 170 km și pătrundere în adâncime de cca 700 m. Transferul de apă se ridică aici la 75 m<sup>3</sup>/oră. Către 35° lat. N puterea curentului se reduce. Temp. apei este de +28° C la S și +25° C la N în aug. și +18° +12° C în febr. Vit. curentului la S 6 km/h și la N 1–2 km/h. Asemănător curentului Golfstream din Oc. Atlantic, curentul K.S. formează în Oc. Pacific un sistem de curenți calzi care exercită o puternică influență asupra climei și condițiilor hidrologice în partea de N a acestui ocean.

**KUWAIT** (Kuwait) Oraș-port v. Al Kuwait.

**KUZNEȚOV, Nicolai Gherasimovici** (1904–1974) Amiral de Flotă. Absolvent al Școlii Navale (1926) și al

Academiei Militare de Marină (1932). Din 1932 comandant de Cr. în flota din M. Neagră. În 1936, atașat naval și șeful grupului de consilieri militari în armata republicană din Spania. Din 1937, comandant al flotei URSS din Pacific. În perioada 1939–1946, comandant suprem al flotei militare maritime a URSS. A participat la Conferința de la Ialta și Potsdam a șefilor de state ale coaliției antihitleriste (1945). Între 1953–1956, prim locțiitor al ministrului Apărării pentru probleme de marină. În 1956 este îndepărtat din marină în mod abuziv de către Stalin. Reabilitat în 1988 (post-mortem). **KYUSHU** Ins. în S Arh. Japoniei, a treia ca mărime. Înconjurată la E de Oc. Pacific, la NE de M. Seto-no-uchi (M. interioară a Japoniei) și la V de M. Chinei de Est. Supr. (cu cele 373 insulițe din vecinătate) 42,6 mii km<sup>2</sup>; pop. cca 13,5 mil. loc. Țărmul în partea de E este înalt și drept. Țărmurile de NE și V sunt dantelate cu golfuri ce pătrund adânc în uscat. În partea de S C. Kagoshima formează două peninsule. Relief muntos cu înălțimi medii și câmpii litorale. Pe platoul vulcanic se află vulcani stinși și activi care au erupt ultima oară în 1958. Climă subtropicală musonică. Temp. iarna 0° C în munți și +10° C la poalele munților; vara: +15° și +28° C. Vegetație abundentă. În S, vegetație tropicală. Culturi de orez, ceai, trestie de zahăr. Expl. de cărbuni. Pr. orașe și porturi: Fukuoka, Kumamoto, Nagasaki, Sasebo, (BMM) Kagoshima.

# L

**L** Pavilion din Codul internațional de semnale care, ridicat izolat, înseamnă: „Opriți imediat nava dv.”.

**LABĂ DE AMARARE** Armătură metalică în formă de U, având la un capăt un lanț cu întinzător care se prinde de copastia bărcii. Întinzătorul se întinde pentru a amara bărcile așezate pe cavaleți; v. *fig.* cavalet.

**LABĂ DE BULINĂ** *inv.* Labă de găscă ce prinde bulina de velă; v. *fig.* bulină.

**LABĂ DE GĂSCĂ** Ansamblu format din două sau mai multe capete de parămă matisite la un loc, care prind același obiect. Când are două brațe inegale L.d.G. se mai numește și gură de zmeu.

**LABĂ DE PISICĂ** Încrețitură a mării, abia vizibilă la orizont, semn al unui început de vânt pe care velele nu îl simt încă.

**„LA BELLE POULE”** Velier de tip schooner; navă-școală a flotei franceze. Construit în 1932 la Kiel în Germania. Caracteristici: depl. 275 t; dim. 32,45 × 7,40 × 3,65 m; echipaj 50 oameni. Poartă numele unei fregate a marinei militare franceze (30 tunuri) care s-a distins în războiul de independență a coloniilor americane într-o luptă victorioasă împotriva unui inamic superior (1779).

**LABRADOR (I)** Mare de bordură din Oc. Atlantic, între Ins. Groenlanda și Canada, mărginită la V de Pen. Labrador și Ins. Newfoundland, (Terra Nova) limitată la E (în mod convențional) de linia de la C. Farwell (Groenlanda) la C. Saint Francis (țărml de SE al Ins. Newfoundland), iar la N de paralela 60° lat. N. Supr. 841 mii km<sup>2</sup>; ad. medie 1898 m, max. 4316 m. În N și V mării L. tot timpul anului se întâlnesc aisberguri. Temp. apei -1° C iarna; + 8-10° C vara. Salinitatea 30-32‰. **2.** Curent rece în N Oc. Atlantic ce se formează în Str. Denis în urma contopirii curentului din bazinul arctic cu cel din V Groenlandei; se deplasează către S de-a lungul Pen. Labrador până în zona de convergență cu ramificația de NE a curentului Golfstream. Vit. 1,5 Nd (2,8 km/h). Temp. sub 1° C, salinitatea 30-32‰. Poartă ghețuri marine și aisberguri care periclitează navigația în zonă.

**LABRADOR (II)** Peninsula a continentului nord-american în NE Canadei. Se mărginește la E cu Oc. Atlantic și G. acestuia Sf. Laurențiu, la N cu Str. Hudson și la V cu G. Hudson. Țărmlurile de V și N sunt joase și drepte, iar cele de E crestate de fiorduri. Supr. 1,4 mil. km<sup>2</sup>. Relieful este în mare parte deluros, cu alt. med. de 600 m și max. de 1670 m. Climă subarctică aspră, puternic influențată de Oc. Înghețat de Nord și curentul rece al Labradorului. Temp. med. -20 -25° C, iar în iernile geroase temp. atinge -50° C. O mare parte a teritoriului este acoperită de ghețuri veșnice. Vegetație

specifică tundrei. Bogată în zăcăminte de fier, nichel, cupru. Populație rară care se ocupă cu vânătoarea de vulpi, jderi, râși ș.a. pentru blănuri. *ist.* Primii descoperitori ai Pen. L. au fost normanzii (sec. X d.Hr.). La sfârșitul sec. XV, țărmlurile Pen. L. au fost explorate de navigatorul britanic de origine italiană John Cabot.

**LAC** Bazin de apă dulce, salmastră sau sărată cu diferite forme și mărimi, format în adânciturile (depresiunile) uscatului în care circulația apei este redusă. L. pot fi: închise, cu scurgere și intermediare. Unele L. sunt legate de mare formând lagune, limanuri, ghioluri sau de fluvii formând bălți, gârle. Pot fi de origine tectonică (cele mai mari și mai adânci), vulcanică, carstică, glaciară ș.a. Sunt situate la altitudini diferite față de nivelul mării (L. Arport din Tibet ajunge la 4400 m alt.) și sub nivelul mării (L. (M.) Moartă la -392m). Suprafața totală a lacurilor naturale de pe glob, în mare parte navigabile, se ridică la cca 2,7 mil. km<sup>2</sup> (cca 1,8% din supr. uscatului). Unele din cele mai mari lacuri naturale de pe glob sunt date în anexă.

**„LAC MOLDOVENESC”** (despre M. Neagră, până la venirea pescilor) Denumire păstrată în timpul domniei lui Alexandru cel Bun și Ștefan cel Mare când flota Moldovei, în colaborare cu cea geneveză, dominau vestul M. Negre.

**„LAC TURCESC”** (despre M. Neagră, dominată de turci în Evul Mediu).

**LACCADIVE, Ins.** ~ (în *sanscrită* – o sută de mii de ins.) Arh. în M. Arabiei la V de Pen. Industan. Terit. indian (statele Minicoy și Amindivi); se compune din două grupuri principale (de la N la S): Amindivi și Laccadive; în extremitatea de S a acestora se află Ins. Minicoy. Supr. 1000 km<sup>2</sup>; pop. cca 30 mii loc. Reprezintă atoluri tipice coraligene cu lagune. Înălțimea depășește nivelul mării cu 3-4,5 m. Climă subecuatorială musonică, maritimă. Cresc palmieri, cocotieri, arbori de pâine ș.a. Export: nuci de cocos, batate, copra, carapace de broaște țestoase. Pescuit.

**LA CORUÑA** Oraș-port în NV Spaniei (Galicia) pe țărml g. cu același nume din Oc. Atlantic. Important port comercial și de pescuit. Intreprinderi de construcții navale, de prelucrare a metalelor, de conservare a peștelui, ind. sticlăriei și de armament. BMM a flotei spaniole și importantă bază de buncheraj pentru navele în tranzit.

**LACRIMĂ 1.** Picătură de apă care apare lângă niturile bordajului sau ale unui perete. **2. arg.** Picătură de pitură care cade de pe pensula unui marinar începător în piturare sau picătură ce se scurge pe un perete vertical

când stratul de pitură este gros și insuficient de bine întins.

**LADĂ DE BARCĂ DE SALVARE** Ladă pentru obiectele de armament ale bărcii de salvare, care nu au post fix.

**LADOGA** Cel mai mare lac din Europa situat în NV Federației Ruse, în apropiere de St. Petersburg. Supr. 18 400 km<sup>2</sup>; ad. med. 51 m; max. 225 m. Țărmlul în partea de NV este abrupt și dantelat, iar în rest este ușor înclinat. Alimentat de numeroase cursuri de apă. Din L. izvorăște Fl. Neva. În timpul iernii îngheață. Prin râuri și canale comunică cu M. Baltică, M. Albă și bazinul Fl. Volga, integrându-se în sistemul navigației interioare a Federației Ruse. În al doilea RM (1941–1945), pe gheața lacului s-a construit un drum auto pe care s-a aprovizionat orașul Leningrad asediat de trupele germane, numit „drumul vieții”.

**LAGAN** Marfă aruncată peste bord și marcată cu o geamandură sau cu o căpățână pentru a putea fi recuperată ulterior.

**LAGOS** Oraș-port și cap. Nigeriei situat pe țărmul G. Guineii la Oc. Atlantic. Instalațiile portuare ocupă malul lagunei și al ins. legate cu poduri și un canal de partea continentală. Al doilea oraș ca mărime și pr. port al Nigeriei. Cca 350 mii loc. Portul este protejat de 2 moluri și un dig. Ad. pasei de acces cca 9 m. Lungimea frontului de cheuri 7,8 km. Volumul traficului anual de mărfuri 5,5 mil. t. Se importă: mașini, prod chimice, petrol, ciment ș.a. Se exportă: cauciuc, cacao, ulei de cocos, arahide, bumbac ș.a. Șantierele navale asigură reparația navelor civile și militare de tonaj mediu. BMM a flotei nigeriene. Aerodrom la 18 km NE de L.

**LAGUNĂ** *hd.* 1. Porțiune din bazinul unei mări cu apă sărată sau salmastră, separată printr-un cordon de litoral sau printr-un banc de nisip, putând însă comunica uneori cu marea printr-o trecere îngustă; *sin.* lac litoral, ghiol. 2. Bazin de apă, de obicei de formă rotundă, situat în mijlocul unui atol.

„**LALAGE**” *spt.* Clasă internațională de yachturi de 6 m construită la Gosport (Anglia) în 1936 de către firma Comer Nicholson după proiectul lui Charles E. Nicholson pentru a reprezenta Marea Britanie la Jocurile Olimpice. Perfecționarea construcției, îmbunătățirea echipamentului și regulile stricte de navigație impuse de proprietari au făcut din „Lalage” cea mai bună ambarecațiune din clasa „șase metri” din perioada respectivă.

**LA MANCHE** *v.* Marea Mânecii.

**LAMBRIU** Panou din lemn așezat pe bordaj de-a lungul unei cușete pentru a apăra de umezeală și răceală.

**LAMPĂ** *inv., sin.* felinar.

**LAMPĂ DE SIGURANȚĂ** Lampă cu flacără deschisă, folosită pentru controlul anumitor compartimente ale navei (santine, magazii, tancurile de produse petroliere, tancurile de gaze lichefiate și la cele de balast și apă) după curățirea lor, în scopul stabilirii conținutului de oxigen din acestea, înainte de intrarea oamenilor pentru lucrări de întreținere. Se află în dotarea obligatorie a navelor.

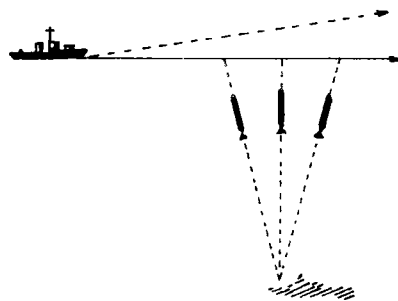
**LAMPIST** Marinar care are în primire lampisteria.

**LAMPISTERIE** Cheson sau încăpere în care se țin felinarele navei ce nu sunt la post fix și felinarele de rezervă.

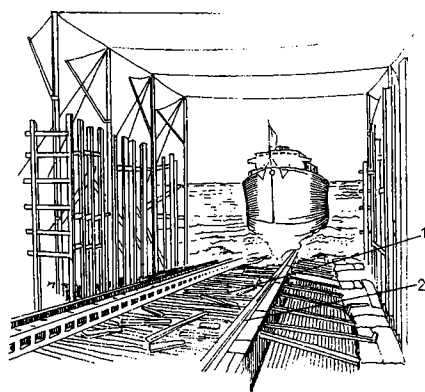
**LANCE DE BALENIER** *inv.* Lance cu fierul alungit, cu ajutorul căreia se omorau, în momentul ieșirii la suprafață, balenele atinse de harpoane.

**LANG, răscuire;** *v.* parâmbă.

**LANSARE 1. mil.** Acțiunea de propulsare și de îndreptare spre țintă a unui anumit gen de armament: rachetă, torpilă, bombă, grenadă antisubmarină etc. **L. în jerbă** L. mai multor torpile, formând un fascicul, împotriva aceleiași ținte. **2.** Operațiune prin care o navă



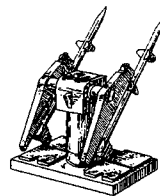
Lansarea torpilelor în jerbă



Lansarea longitudinală a unei nave:  
1 – cale de lansare; 2 – filă de lansare.

construită pe cală este adusă la apă. Când nava este construită într-un doc uscat, L. constă doar din umplerea docului cu apă.

**L. laterală** Operațiune de L. a unei nave având axa longitudinală paralelă cu malul cu ajutorul unor cărucioare cu care este trasă la apă, îndeosebi pe fluviu. **L. longitudinală** L. obișnuită a unei nave având axa longitudinală perpendiculară pe mal, cu ajutorul unui leagăn care alunecă pe căi de lansare până la apă.



Lansator de rachete de tip naval

**LANSATOR** *mil.* Instalație destinată lansării diferitelor categorii de armament: rachete, grenade antisubmarine etc. Cele mai multe instalații au un sistem de acționare și unul de dirijare la țintă.

**LANSATOR DE GRENADE ANTISUBMARINE** Instalație montată pe nave de suprafață destinată lansării grenadelor antisubmarine. Constă dintr-o platformă înclinată de obicei în pupa navei cu un sistem de lansare a grenadelor ASM.

**LANȚ-CĂLĂUZĂ** v. lanț de ancoră.

**LANȚ DE ANCORĂ** Lanț compus din segmente cu lungimea de 25 m, denumite chei, care sunt legate între ele prin chei de împreunare de tip obișnuit sau patent (brevetate). La lanțurile cu chei de tip comun, după cheia de împreunare urmează o za terminală fără pod. Ancora se fixează cu inelul de o cheie de ancoră, după care urmează o za fără pod, o cheie cu țâțână și una-trei zale obișnuite; acestea se prind la cheia de împreunare a primei chei de lanț. La navele fluviale lanțul nu este împărțit în chei, având, de regulă, zale fără pod; pot exista însă două lanțuri: **L. gros**, cu zale de calibru mai mare, prins la inelul ancorei, și **L-călăuză** sau erchet, legat de diamantul ancorei; v. cap de șarpe. ♦ „Lanțul apic/la pic” Formulă prin care se raportează că lanțul este vertical. „Lanțul întinde înainte/la travers” etc. Formulă prin care santinela la ancoră raportează direcția în care întinde lanțul.

**LANȚ DE CĂLCĂI** Lanț de greement pe care se reazemă călcăiul săgeții bompresului.

**LANȚ DE CORP MORT** Lanț care unește între ele ancorele unei instalații de corp mort. Este așezat pe fundul apei și se compune din brațe de lanț care pornesc câte unul de la fiecare ancoră a instalației, unindu-se la un inel central; de acesta se leagă printr-o cheie de împreunare lanțul de ancorare al geamandurii.

**LANȚ DE FUND 1.** v. geamandură. **2.** v. paiet de gaură de apă.

**LANȚ DE GEAMANDURĂ** Lanț cu zale cu secțiune pătrată, care servește la ancorarea geamandurilor.

**LANȚ DE GHIORDELE** Procedeu de scoatere a apei dintr-un compartiment inundat sau de aducere a apei la locul unui incendiu, unde nu se poate acționa cu pompele, folosind două-trei ghiordele care se trec din mână în mână de marinari înșiruiți în lanț, începând din compartimentul inundat și până la copastie, unde apa se deșartă în mare, respectiv, de la mare la locul incendiului.

**LANȚ DE GREEMENT** Lanț cu zale fără pod, folosit la unele manevre curente sau fixe. Poate avea zale scurte sau zale lungi.

**LANȚ DE MĂSURARE** Lanț cu zale plate, cu care se măsoară perimetrul navei pentru a calcula tonajul registru.

**LANȚ DE SART** *inv.* Lanț fixat cu un capăt de bordajul navei la un fier de sart asigurat cu un contrafier, iar cu celălalt, de zbirul capului de berbec inferior al unui sart; v. lanțuri.

**LANȚ DE SIGURANȚĂ** Lanț fixat cu un capăt pe pana unei cârme din lemn, iar cu celălalt pe bordajul navei, pentru a nu se pierde pana în cazul ruperii axului cârmei.

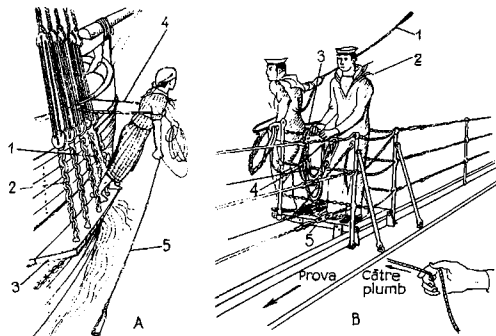
**LANȚ DE TROȚĂ** Bucată de lanț care face legătura între timonă și echea cârmei, ca element din transmisiile cârmei.

**LANȚ GROS** v. lanț de ancoră.

**LANȚ HIPERBOLIC** Sistem format din cel puțin o stație de emisie principală și două stații secundare pentru sistemele de navigație hiperbolice. În funcție de sistemul de navigație, există lanț „Decca”, lanț „Loran” etc.

**LANȚANĂ** Parămă obținută prin răsucirea a trei sau a patru șuvițe cu sau fără inimă centrală; v. parămă. răsucire.

**LANȚURI 1.** *inv.* Loc pe portsart, între lanțurile sarturilor din care se sonde pe vremea navelor cu vele. **2.** Platformă mică, rabatabilă la prova, fixată prin două L.; de pe această platformă se sondează cu sonda de mână, sondorul fiind înclinat în afara bordului și ținut de o chingă. „Doi oameni la L.!” Comandă pentru ca doi sondori să treacă la L. pentru a sonda.



Lanțuri:

A - lanțuri pe o navă cu vele; 1 - lanțuri; 2 - lanț de sart; 3 - portsart; 4 - chingă; 5 - sondă balansată; B - lanțuri pe o navă fără vele; 1 - sondă balansată; 2 - sondor gata să treacă la sondă; 3 - chingă; 4 - sondă făcută colac; 5 - lanțuri.

**LANZAROTE** Cea mai vestică Ins. din Arh. Canare. Aparține Spaniei. Supr. 844,3 km<sup>2</sup>; cca 30 mii loc. Ins. vulcanică cu relief muntos și alt. până la 670 m. Vulcanul activ Montañas de Fuego a erupt puternic în 1730 și 1825. Climă tropicală musonică. Vegetație veșnic verde. Cereale, viță de vie, citrice. Pr. oraș-port: Arrecife.

**LA PÉROUSE, Jean François de Galup, conte de** ~ (1741-1788). Navigator și explorator francez. Din 1756 în marina militară. În 1785-1788 a condus o expediție în V Oc. Pacific, unde a explorat țărmurile de V ale Americii de Nord și pe cele din E Asiei. Aici a descoperit str. dintre Ins. Hokkaido și Ins. Sahalin care-i poartă numele. A cercetat coastele Australiei și Tasmaniei. Ieșind din portul Sidney, a dispărut fără urmă în zona Arh. Noile Hebride. Rămășițele expediției au fost descoperite în timpul operațiunilor de căutare din anii 1820, 1828 și 1964 pe Ins. Vanikoro (grupul Ins. Santa Cruz).

**LA PÉROUSE** (Soya) Str. între Ins. Sahalin (Rusia) și Hokkaido (Japonia) care face legătura între M. Ohotsk și M. Japoniei. Lățimea 23,2-110 Mm; ad. șenalului navigabil 27-118 m Curentul de suprafață se deplasează din M. Japoniei în M. Ohotsk și are vit. de 1-2 Nd. Maree diurnă care atinge 1,5 m înălțime. Iarna și

primăvara apar ghețuri plutitoare și numai în iernile geroase Str. este acoperită de gheață. Din mai și până în aug. sunt cețuri; în sept. băntuie taifunuri. Numele a fost dat în amintirea exploratorului francez La Pérouse care a descoperit str. în 1787.

**„LA PIC“** În manevra de plecare de la ancoră a navei se anunță că ancora este „la pic“ atunci când lanțul are poziția verticală, iar ancora este pe punctul de a se smulge; se spune la „pic lung“ despre poziția lanțului de ancoră, pe timpul virării, când este întins înainte, aproape paralel cu direcția straiului, făcând deci un unghi ascuțit cu suprafața apei. De la această poziție, continuând virarea, se ajunge în poziția „la pic“.

**LA PLATA** Oraș-port în E Argentinei situat pe țărmul sudic al estuarului (golfului) cu același nume la Oc. Atlantic. Cca 400 mii loc. Important port pentru exportul produselor din pampa Americii de Sud: cereale, carne, lână, piei brute. Rafinărie de petrol, mori, șantiere navale. Nod de cale ferată.

**LA PLATA** (sp. Rio de la Plata—Fl. de argint) Golf în Oc. Atlantic în partea de SE a coastei Americii de Sud, estuar al Fl. Paraña. Lățimea 220 km; se întinde în interiorul uscatului pe o distanță de 320 km; ad. cca 10–12 m. În estuar se varsă și Fl. Uruguay. Marea neregulată de 1 m înălțime. La țărmul g. se află pr. orașe: Buenos-Aires, La Plata (Argentina), Montevideo (Uruguay) *ist.* La 13 dec. 1939, în apropiere de L.P. s-a desfășurat o luptă între Cr G german „Admiral Graf von Spee“ și un grup de nave britanice (1 CrG și 2CrU). Cr. german a acționat pe comunicațiile maritime britanice din Oc. Atlantic și Indian reușind să scufunde, între 9 sept.—7 dec. 1939, 9 nave comerciale britanice. După o îndelungată operație de căutare, grupul britanic a descoperit CrG german la 300 Mm de țărm și l-a atacat. În duelul de artilerie CrG ale ambelor părți au fost avariate și au ieșit din luptă. Pentru a-și repara avariile, „Graf von Spee“ a intrat în portul neutru Montevideo unde a fost blocat de navele britanice. Neputând străpunge blocada, nava a fost scufundată în rada portului Montevideo de propriul echipaj.

**LAPTEV, Dimitrii Iacovlevici** (n ? – d ?) Navigator rus, explorator al Arcticii. În serviciul flotei ruse din 1718. A condus o mare expediție nordică (1736–1742) când a explorat și a descoperit țărmurile Oc. Înghețat de la Fl. Lena la estuarul fl. Anadâr. Numele său îl poartă str. dintre Ins. Novosibirsk, Ljanov și continentul asiatic.

**LAPTEV, Hariton Procopievici** (n ? – 1763). Navigator rus, explorator al Arcticii. Cpt. comandor. Între 1739–1742, pe nava tip dubas „Irkutsk“ (navă cu rame de dimensiuni mici: 25 × 6 × 2 m; 20 perechi de rame, un catarg rabatabil și o velă pătrată; câteva tunuri cal. mic), a explorat țărmul Oc. Înghețat la gura fl. Lena până la fl. Piasina. În 1740 a atins punctul 75°26' lat. N, unde a rămas blocat de ghețuri continuând expediția cu săniile trase de căini. A întocmit cea mai precisă descriere a Pen. Taimâr. După terminarea expediției a continuat serviciul în flota M. Baltice. Numele lui,

împreună cu al lui Dimitrii Laptev, îl poartă M. Laptev pe care au explorat-o.

**LAPTEV 1.** Mare de bordură din bazinul Oc. Înghețat de Nord, între țărmul de N al Asiei (Siberia), Pen. Taimâr (Tajmyr), Arh. Severnaia Zemlia și Ins. Novosibirsk. Supr. 662 mii km<sup>2</sup>; ad. med. 533 m, max. 3385 m. Comunică la V prin Str. Vilkiĵkii, Sokolskii cu M. Kara și la E prin Str. Laptev, Sannikov cu M. Siberiei Orientale. Pr. G.: Hatanga, Anabar, Oleniek, Omoloĵ și Iana. Clima pe mare este una din cele mai aspre. În perioada oct.–iul. este acoperită de ghețari plutitori, iar la țărm stratul de gheață are o lățime de 30–460 km și 2 m grosime. Temp. aerului în ian. este de -34° C, atingând și minima absolută de -61° C. Temp. apei iarna -1,5° C, iar vara până la +7° C. Marea semidiurnă cu o ampl. max. de 2 m. Ghețarii și ceața (100 zile pe an) îngreunează navigația. Port arctic Tiksi. 2. Strâmtoare între Ins. Novosibirsk, Ins. Ljanov și țărmul de N al continentului asiatic, care face legătura între M. Laptev și M. Siberiei Orientale. Lung. 62 Mm (115 km), lățime 27–33 Mm (50–61 km); ad. șenaliului navigabil 11–16 m. Acoperită de gheață în perioada oct.–iul. Cețuri frecvente vara. Denumire dată în memoria exploratorului polar H.P. Laptev, conducătorul unei expediții nordice (1739–1742).

**LARG, în ~ 1.** În accepțiunea uzuală, la distanță apreciabilă de coastă ◊ „La larg!“ Răspuns dat la somația „Cine este?“ sau „Alo barca!“ de un șef de barcă care trece pe lângă o navă de război, fără a avea intenția de a acosta la aceasta. 2. „În largul mării!“ În afara apelor teritoriale.

**LARG ȘI STRĂNS** *arg.* „De la vânt larg la vânt strâns“, adică în orice situație.

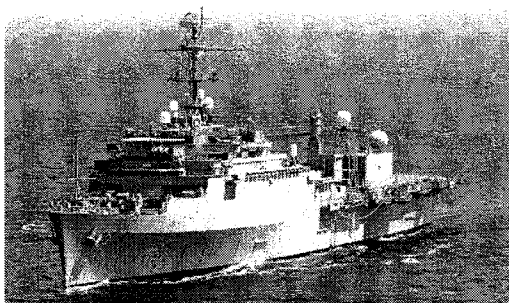
**LARGUL MĂRII** MC Zonă maritimă sau oceanică de larg, dincolo de limitele apelor teritoriale. În sens general, L.M. se referă la zona în care observatorul, înconjurat de apă până la orizont, nu are uscatul în vedere, sau zonă cu adâncimi mari care permit navigația în orice direcție (*sin.* M. largă, M. liberă). Referitor la dreptul de suveranitate, L. M. este zona în care navigația este liberă pentru navele tuturor statelor și asupra căreia nici un stat nu-și poate exercita dreptul de suveranitate. În sens mai restrâns, „M. deschisă“ se referă la mările în care accesul și libertatea de navigație sunt permise oricăror nave, inclusiv celor militare, indiferent de naționalitate, spre deosebire de „M. închisă“ în care navelor militare ale statelor neriverane accesul le este reglementat prin convenții. v. libertatea mării.

**LA ROCHELLE** Oraș-port în SV Franței la țărmul G. Biscaya din Oc. Atlantic. Peste 78 mii loc. Important port comercial și de pescuit. Traficul anual de mărfuri cca 2 mil. t. Constr. de aparataj electrotehnic, prod. textilă, chimică și alim. Șantier de reparații nave.

**„LA SALLE“** Navă de comandament a marinei militare americane. Construită în 1964 la New York, inițial ca doc de desant și apoi amenajată ca navă de comandament pentru Flota a 6-a americană din M. Mediterană. Este dotată cu mijloace sofisticate de legături și transmisiuni. A participat în cadrul unor misiuni ale flotei americane în Irak, Kuwait, Bahrein ș.a.



Caracteristici: depł. 13 900 t; dim. 157 × 25 × 6 m; turbine cu vapori, vit. 21,6 Nd; echipaj 445 oameni; statul-majör ambarcat 138 oameni, din care 48 ofițeri. Puternică apărare AA asigurată de 2 instalații MK-16, fiecare compusă din câte un tun cal. 20 mm cu 6 țevi și instalațiile radioelectronice aferente. La 15 aug. 1995, de Ziua Marinei Române, a vizitat portul Constanța. Poartă numele exploratorului francez Robert Cavellier de la Salle (1643–1687), care a străbătut cu barca Fl. Mississippi până la vărsarea acestuia în G. Mexic.



„La Salle” (AGF - 3)  
Nava-comandant a Flotei a 6-a SUA

**LÁSCA!** 1. MC Comandă pentru a slăbi sau a fila o parâmă ori un curent, astfel încât să existe o relație corectă între distanța de ia navă la cheu, diametrul și tensiunea parâmei etc. 2. fl. Comandă echivalentă cu „Fila”, folosită uneori de piloții de pe Dunărea Maritimă.

„LASCĂR CATARGIU” 1. *ist.* Monitor din seria de 4 unități identice („I. C. Brătianu”, „Al. Lahovari”, „M. Kogălniceanu”) intrate în serviciul Marinei Militare Române în 1907. Primul comandant al monitorului armat în 1908 a fost Lt Cdr. Zaharia Ionescu. În campaniile anilor 1916–1917 și 1918, în cadrul Escadrei de monitoare, a luat parte la bătăliile de la Turtucaia și Rașova și la luptele de la Hârșova și Topalu (sept.–nov. 1916) asigurând cu focul artileriei flancul trupelor româno-ruse ce luptau în Dobrogea, precum și recuperarea porturilor basarabene (ian.–feb. 1918). Renovat și modernizat în perioada interbelică, monitorul „L.C.” participă în al doilea RM la operațiunile Flotei de Dunăre pe fluviu și în deltă. Scufundat de aviația sovietică la 24 aug. 1944, a fost ranfluat după război și a făcut parte din divizionul 407 monitoare primind indicativul M 402 (1953). Casat în 1956. Caracteristici: v. Mon „Kogălniceanu” 2. Monitor dintr-o nouă serie lansat în nov. 1996 la Brăila și intrat în componerea Flotei de Dunăre.

**LASER** (primele litere din *engl.* Light amplification by stimulated emission of radiation—amplificarea luminii prin emisia stimulată a radiației). Dispozitiv amplificator sau generator cuantic de radiații electromagnetice din spectrul vizibil, bazat pe emisia forțată a luminii de către unele sisteme atomice în urma iradierii cu o sursă de radiații secundare. L. constituie o sursă de fascicule luminoase coerente foarte intense și înguste cu mare directivitate. Coerența radiației permite obținerea concentrării în foarte scurt timp de energie cores-

punzătoare unor temperaturi de zeci de mii de grade. Realizarea L. (1960) a deschis noi perspective de aplicație în domenii ca metalurgie, fizică nucleară, telecomunicații, chimie, chirurgie ș.a. Din anii 70 ai sec. trecut s-au experimentat în unele țări arme de luptă cu laser în sistemul de apărare antirachetă, în detectarea Sm. și păstrarea legăturii cu acesta ș.a.

„LASER” Tip de ambarcațiune cu vele.  
**LASH** (*engl.* Lighter Aboard Ship) Tip de navă portbarje, având o macara-portal de cca 800 t pentru ridicarea și coborârea la apă a barjelor; poate lua la bord 70–80 de barje.

**LAS PALMAS** Port din Ins. Canare aparținând Spaniei. Portul situat pe Ins. Gran Canaria este accesibil pentru navele de mare tonaj. Lung. frontului de cheuri cca 11 km, cu ad. până la 16 m. Volumul traficului anual de mărfuri 6,5 mil. t. Important port de tranzit vizitat anual de peste 16 mii de nave pentru aprovizionare și reparații. A fost port de tranzit pentru pescadarele românești. Șantierul naval asigură reparația navelor de tonaj mediu. Export: tutun, banane, tomate, pește.

**LATAKIA** Port al Siriei la M. Mediterană. Cuprinde rada și avanportul protejate de 2 moluri și 2 bazine înteroiare. Este accesibil pentru navele cu un pescaj de până la 8 m. Lung. frontului de cheuri 2 km cu ad. până la 9 m. Volumul traficului anual de mărfuri 2,5 mil. t. Pot acosta la dane simultan 18 nave. Se importă: mașini, prod. petroliere; se exportă: bumbac, bitum, tutun ș.a. Ateliere de reparații nave, doc plutitor. Folosit și ca BMM.

**LATIN, sistem** ~ Sistem de construcție a navelor sau ambarcațiunilor, la care filele (scândurile) de bordaj nu se suprapun.

**LATITUDINE** Arc de meridian cuprins între ecuator și un punct dat pe globul terestru. Se măsoară de la Ecuator câte 90° spre Nord și Sud, purtând denumirea de nordică sau Nord și sudică sau Sud. În calcule se notează cu +(N) și –(S). L. **astronomică** Unghiul dintre direcția gravitației și planul ecuatorului. L. **geografică/geodezică** ( $\psi$ ) Unghiul dintre normala la elipsoidul terestru și planul ecuatorului. L. **geocentrică** ( $\psi$ ) Unghiul dintre raza care unește punctul considerat cu centrul Pământului și planul ecuatorului. Diferența între L. geografică și cea geocentrică este de max. 11,6' la L. de 45°. L. **circummeridiană** L. calculată cu o observație la Soare când acesta este în apropierea culminației. L. **meridiană** L. calculată cu o observație la Soare când acesta culminează. ♦ „L. joasă” L. apropiată de ecuator; „L. înaltă” L. apropiată de zonele polare; „L. medie” Semisuma a două L.

**LATITUDINE CRESCĂNDĂ** Distanța, în raport cu ecuatorul, la care trebuie trasat pe harta Mercator un anumit paralel; *sin.* latitudine Mercator, părți meridionale.

**LATITUDINE CU POLARA** Latitudine calculată pe baza înălțimii Stelei Polare deasupra orizontului.

**LATITUDINE FICTIVĂ** Coordonată analogă latitudinii geografice, dar raportată la un ecuator fictiv (*denumire*

folosită pe unele hărți în proiecție Mercator oblică).

**LATITUDINE GEOMAGNETICĂ** Arc de meridian geomagnetic, cuprins între ecuatorul geomagnetic și un punct dat. Se notează cu litera  $\phi$ .

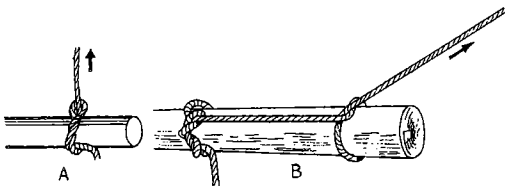
**LATITUDINE MAGNETICĂ** (a unui punct) Unghi a cărui tangentă este egală cu jumătate din tangenta înclinației magnetice în punctul dat.

**„LATITUDINILE CAILOR”** *ist.* Denumire dată în sec. XVII–XVIII zonei de calmuri tropicale din Oc. Atlantic, situată între latitudinile 30° și 35° N, caracterizată prin presiune ridicată și vreme calmă timp îndelungat, întreruptă de grenuri. Reținute adeseori din cauza calmului din această zonă, velierele care trasportau în acele timpuri cai spre Indiile occidentale îi aruncau peste bord când se terminau rezervele de apă și de hrană destinate animalelor. Prin analogie, uneori aceeași denumire este atribuită latitudinilor de 30°–35° nordică și sudică din toate oceanele.

**LA TRAVERS** Direcția indicată la obiecte de pe coastă sau de pe mare când acestea se văd de la nava proprie în relevment prova 90° într-un bord sau altul.

**LAȚ** Nod marinăresc folosit pentru a prinde o parâmă pe un școndru.

**LAȚ CU JUMĂTATE OCHI** Nod marinăresc folosit pentru a remorca un școndru; *sin.* nod de lemn/școndru.



Laț:

A – laț simplu; B – laț cu jumătate ochi (nod de școndru).

**LAZAREV, Mihail Petrovici** (1788–1851) Amiral rus, comandant de flotă, explorator al Antarctidei. Participă la războaiele ruso-suedeze (1808–1809) și împotriva armatei lui Napoleon (1812). În 1813–1825 a condus trei expediții în jurul lumii. În 1826, fiind la comanda navei de linie „Azov”, a participat în 1827 la bătălia navală de la Navarin și la blocarea Str. Dardanele în războiul de eliberare a poporului grec (1821–1829). Între anii 1833–1851 a fost comandant al flotei M. Negre. A inițiat dotarea flotei pe care o comanda cu primele nave de luptă cu vapori și corpul de metal. De numele lui este legată denumirea dată unor insule, golfuri și C. menționate pe harta oceanului planetar.

**LĂCRIMĂ** (*despre un perete*) A face apă sub forma de picături la nituri.

**LĂCRIMAR** Cornier la îmbinarea centurii cu tabla lăcrimară.

**LĂCRIMARĂ** Prima filă de tablă a punții, care se îmbină cu centura.

**LĂPTAȘ** Plasă de pescuit în ape curgătoare, confecționată din fire de cânepă sau de bumbac, în

formă de sac, și prevăzută pe latura superioară a guri cu plute, iar pe latura inferioară cu bile de plumb.

**LĂRGIREA HARMUZULUI** Operațiune de deschidere a harmuzului efectuată cu o daltă lucrătoare sau cu o patarață.

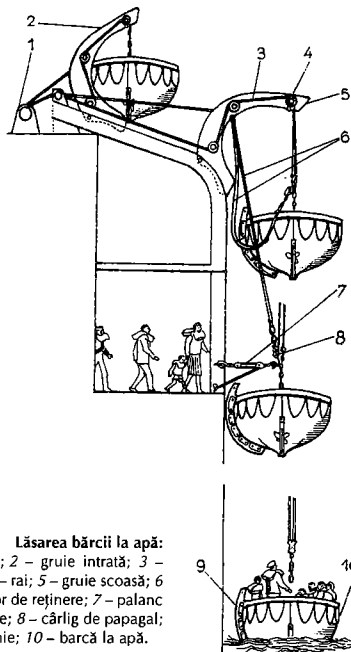
**LĂSĂ LA BABORD/TRIBORD** A manevra astfel încât un obiect de pe apă (o geamandură, o altă navă etc.) să rămână la babord/tribord.

**LĂSĂ SĂ MEARGĂ** A lăsa o barcă să meargă în virtutea inerției, ramele fiind ținute cu mâna de-a lungul bordajului. ♦ „Las’ să meargă!” Comandă pentru a lăsa barca să meargă.

**LĂSĂ SĂ POARTE** A abate sub vânt pentru a umple velele.

**LĂSARE DIN MERS** Molarea remorcii unui șelp dintr-un convoi, șlepul ancorând sau acostând cu gangul.

**LĂSARE LA APĂ** Manevră de coborâre la apă a unei bărci de pe punte sau de la grui. Manevră de lăsare de la grui se execută filând palancurile, barca fiind lipită de parâmele de rului cu ajutorul boțurilor alunecătoare și,



Lăsarea bărcii la apă:

1 – vinci; 2 – gruie intrată; 3 – curent; 4 – rai; 5 – gruie scoasă; 6 – atârănător de reținere; 7 – palanc de reținere; 8 – cârlig de papagal; 9 – sanie; 10 – barcă la apă.

eventual, cu parâme de reținere date peste curenții palancurilor. Pe navele de pasageri pot fi necesare palancuri și atârănători de reținere pentru a nu lăsa barca să balanseze. Bărcile de salvare au și o apărătoare de bord, denumită sanie. Șalupele se lasă la apă, îndeosebi de pe navele de război cu ajutorul unei bigii, ambarcațiunea fiind ținută cu o labă de găscă.

**LĂSĂTURĂ 1.** Lungime de saulă ce trebuie filată în afara bordului la un loch ordinar, pentru ca barca lochului să fie remorcată orizontal, adică să dea indicații corecte. **2.** Depuneri lăsate de marea pe plajă, marcând locul unde a ajuns apa înaltă.

**LĂSTUIRE 1.** Cusătură a două bucăți de pânză de vele, îndoind marginile a două ferțe și trecând acul prin ele,

după care se netezește cu netezitorul. **2. (rar)** Coaserea a două ferțe cap la cap.

**LĂȚIME DE TONAJ** Distanța măsurată pe lățimea unei nave între fețele interioare ale coastelor perechi sau ale fardajului când acesta nu depășește 3 cm. Pentru calculul volumului diferitelor spații, măsurarea lățimilor de tonaj se face după instrucțiuni speciale.

**LĂȚIMEA NAVEI 1.** Distanța orizontală între tangentele extreme duse la bordajul exterior (*accepțiune uzuală pentru navigație*). **2.** Distanța între tangentele duse la coaste (adică în interiorul bordajului) la navele metalice și între tangentele extreme la navele de lemn (*definiție folosită în construcțiile navale*). **Lățimea la cuplul maestru** Lățimea maximă a navei; *sin.* lățime de construcție.

**LEAHY, William Daniel** (1875–1959). Amiral de Flotă american (1944). A participat ca ofițer la războiul hispano-american (1898) și în primul RM. În 1937–1939 a fost șef de stat-major al Forțelor Navale ale SUA. În al doilea RM, șef de stat-major în Comandamentul Suprem al Forțelor Armate ale SUA și, în același timp, președinte al Comitetului șefilor de Stat-Major (din 1942). A participat la lucrările Conferinței de la Ialta și la cea de la Potsdam. A publicat memorii arătând și rolul SUA în al doilea RM.

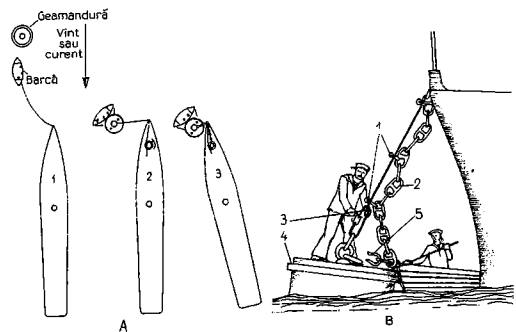
„**LEBĂDA**” *ist.* Șalupă cu vele construită în anul 1875 în atelierul Flotilei din Galați, sub îndrumarea locot. ing. Ion Izvoranu. Avea forme fine și elegante fiind cu nimic mai prejos decât navele de același tip construite în străinătate. După Războiul de Independență, șalupa „L” a fost folosită ca anexă a canonierei „Fulgerul” în serviciul Școlii copiilor de marină, care se înfiinșase în 1881 la Galați. După armarea bricului „Mircea” (I) în 1883, șalupa a fost subordonată Școlii de Marină, fiind folosită ca anexă a bricului alături de canoniera „Alexandru cel Bun”.

**LEFTERESCU, Angela** (n. 1924 Fălticeni) Prima româncă, care a primit brevet de comandant de lungă cursă. Din tinerețe a fost atrașă de marină. A renunțat la Facultatea de medicină unde era studentă din dorința părinților și s-a ambarcat pe remorcherul „Filimon Sârbu”. După o pregătire asiduă desfășurată pe parcursul mai multor ani de navigație pe navele Marinei civile, a îndeplinit funcția de șef de echipaj iar apoi de ofițer III maritim. Ambarcată fiind pe nava-bază pentru colectarea peștelui „Octombrie Roșu” a fost numită în echipajul trimis să preia din șantierul naval Volkswerft (RDG) traulerul „Trotuș” cu care a participat la operațiuni de pescuit oceanic. Au urmat funcțiile de căpitan pe traulerele „Trotuș” și „Dorna” iar din febr. 1982 comandant pe supertraulerul „Ceahlău”, calitate prin care a depășit performanțele înaintașelor sale principesa Ileana și Irina Canstantziu Vlassopol. Pensionată în 1984.

**LEGARE** Ultima fază a unei manevre de acostare, constând din fixarea navei cu ajutorul parâmelor de legare la babalele de pe cheu sau la altă navă. Nava poate fi legată cu bordul sau cu pupa la cheu, în ultimul caz fiind asigurată spre larg cu una-două ancore sau cu o ancoră și o geamandură. Din punct de vedere al Regulilor pentru prevenirea coliziunilor, o navă legată

la cheu, chiar cu pupa, adică având și ancoră la apă, nu se consideră că este ancorată; ca atare, nava nu trebuie să ridice bula de ancoră. Totuși este practic, deși nu obligatoriu, ca aceasta să fie ridicată, pentru a-i preveni pe ceilalți că nava are un lanț la apă. **L. în patru:** a) L. unei nave cu bordul la cheu, având spre larg o ancoră și un ancorot. b) (*la lucrările de salvare a navelor*) Fixarea navei salvatoare deasupra epavei cu ajutorul a patru ancore. Ancorele sunt legate cu câteva zale de lanț, apoi cu o sârmă având la capăt o cheie rotundă de care se prind un atârănător scurt și un boț, cu ajutorul cărora se leagă de o bucată de lemn ce îndeplinește funcția de căpățână de ancoră. Cele patru ancore se așază pe punte și se fundariscă cu biga, urmând drumuri în jurul geamandurii care marchează locul epavei.

**LEGARE LA GEAMANDURĂ** Manevră al cărei scop constă în a asigura nava la o geamandură de legare.



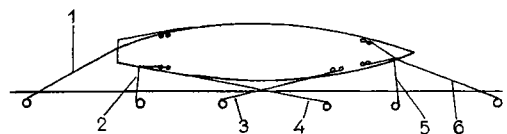
Legare la geamandură:

A – manevra navei; B – prinderea lanțului; 1 – chei; 2 – lanț; 3 – boț de legare la geamandură; 4 – geamandură; 5 – cheie de legare la geamandură.

Nava se prezintă cu prova la înălțimea geamandurii; apoi se lasă la apă o barcă ce acostează la geamandură în bordul opus navei, asigurând-o temporar cu un boț de L.I.G.; în cele din urmă se coboară un lanț de ancoră pe boț și se prinde cu cheia la nivelul geamandurii. În cazul unui corp mort nava prinde căpățâna care marchează locul acestuia și virează prin nara ancorei sârma și lanțul intermediar până ce lanțul de legare ajunge pe punte și se prinde cu o cheie la lanțul ancorei. Legarea la un corp mort poartă și denumirea de luarea unui corp mort.

**LEGĂTOR DE NAVĂ MC** Barcagiu care ajută la legarea navelor.

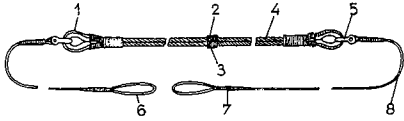
**LEGĂTURĂ 1.** Parâmă de legare a navei la cheu. Distingem: legătura/parâma prova, traversele prova și



Legăturile navei:

1 – legătură (parâmă) pupa; 2 – traversă pupa; 3 – spring prova; 4 – spring pupa; 5 – traversă prova; 6 – legătură (parâmă) prova.

pupa (denumite pe Dunăre trese) care se dau perpendicular pe navă, şpringurile, care se dau de la prova înapoi şi de la pupa înainte şi legătura/parâma pupa. În cazul legării cu pupa la cheu, nava nu are decât L. pupa, care se dau uneori încrucişate. **L. elastică**



10 Legătură elastică:

1 – rodanţă; 2 – legătură; 3 – matisăală scurtă (sub legătură); 4 – lanţană; 5 – cheie; 6 – gaşă; 7 – patronare; 8 – sfârc de sârmă.

L. din parâmă vegetală de cca 6 m, dată în dublin şi matisită scurt, fiind asigurată la mijloc cu o L. lată, iar la capete cu ochiuri cu rodanţe în care se prind cu chei sfârcuri de sârmă. **L. de uragan** Idem, dar făcută din garlin şi având la capete ochiuri înfăşurate pe care se prind sfârcuri cu un ochi matisit. Ambele servesc la legarea navelor pe vreme foarte rea, eventual, cu remorci improvizate. **2.** Prindere cu ajutorul unei parâme subţiri a două parâme mai groase, a unei parâme pe un şcondru, a doi şcondri. În mod frecvent se întâlnesc următoarele tipuri de L.: **L. lată**, ale cărei volte se strâng cu un mai de matisit sau cu un vinci spaniol, după care capătul se trece prin ochiul iniţial şi se face un nod (L. lată simplă) sau se face o traversă care se asigură cu o foarfecă şi o coroană cu nucă ori cu un nod lat. **L. rotundă**: a) L. care continuă cu un al doilea strat de volte, denumite călăreţe, ce se strâng cu mâna, după care operaţiunea se încheie ca în cazul L. late simple sau cu o traversă; b) L. dublu traversată ce se utilizează la macaralele cu zbir dublu. **L. portugheză**, denumită simplu portugheză, care se face cu volte încrucişate şi cu volte călăreţe terminate cu o traversă; dacă numărul de volte este mare, traversa poate avea două părţi. L.P. poate fi făcută şi pe şcondri. În afară de acestea, se mai folosesc: **L. de matisor** L. care începe ca şi L. dublă, adăugându-se volte călăreţe, după care se trece prin ochiul iniţial, între cele două rânduri de volte, se scoate sub două volte şi se termină cu un nod lat sau jumătate de ochi, în funcţie de grosimea L. **L. încrucişată** L. care se face pe două parâme încrucişate. **L. în cruce** L. care se face pe două parâme în unghi drept. **L. pentru arbori** L. servind la legarea arborelui gabier de coloană în caz de avarie. **L. de capră** L. care se face la vârful unei capre; v. fig. capră. **L. de tripod** L. care se face la vârful unui tripod; v. fig. tripod. **L. de întăritură** L. ce serveşte la prinderea unui tacht. **L. dreaptă** L. ce se utilizează pentru legarea a doi şcondri perpendiculari. **L. diagonală** L. folosită pentru legarea a doi şcondri ce formează un unghi ascuţit. **L. găuită** Orice legătură de apropiere a două parâme, strânsă cu un vinci spaniol. **L. de pescar** L. ce serveşte la legarea de un şcondru. **L. de aşă de vele** L. ce se face pe parâme subţiri cu aşă în dublin, trecându-se apoi pe sub volte până când extremităţile

se întâlnesc, după care se ia o voltă (traversă) în jurul L. şi se împreunează capetele cu un nod lat. **L. de pensulă** L. folosită pentru a ţine drepte firele pensulei. **L. de sfilată** Se iau câteva volte, după care capetele se trec pe sub acestea, procedându-se ca la L. de aşă de vele. L. pe sârme şi cu sârmă se fac, ca şi cele late sau rotunde, dar se întind cu un întinzător.

**LEGĂTURĂ DE BOMPRES** *inv.* Legătură cu parâmă pentru prinderea bompresului de taie-mare pe vechile nave cu vele; v. fig. navă de 74.

**LEGEA PAVILIONULUI** Dreptul unei nave la pavilion, conform legii statului căruia îi aparţine. Convenţia de la Geneva din 1958 privind marea liberă stipulează că orice navă are drept la un singur pavilion şi la o singură naţionalitate.

**LEGEA BONNER MC** Lege maritimă americană din decembrie 1963, în baza căreia Comisia federală maritimă a SUA este împuternicită să ceară tuturor armatorilor străini, care efectuează transporturi maritime în porturile americane, să declare beneficiile realizate în urma acestor tranzacţii.

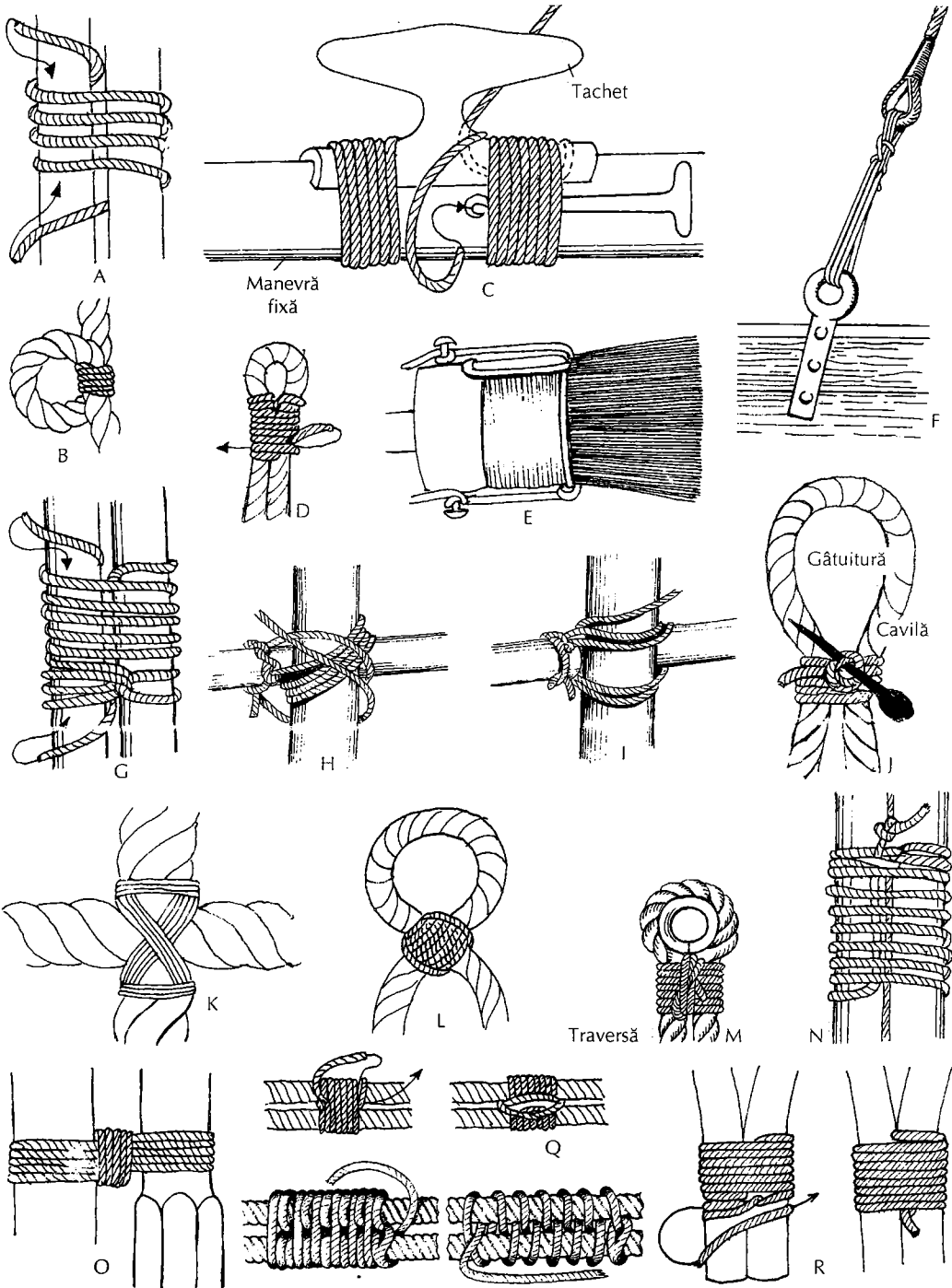
**LEGEA BUY BALLOT** *meteo.* Lege enunţată de profesorul Buy Ballot, prin care se stabileşte circulaţia generală a vânturilor în raport cu centrele de înaltă şi joasă presiune (centre de acţiune ale atmosferei). Conform acestei legi, vântul se roteşte în emisfera nordică în jurul centrelor de înaltă presiune în sens retrograd, iar în jurul centrelor de joasă presiune – în sens direct. În emisfera sudică, fenomenele se petrec invers. Această lege este foarte importantă pentru navigatori, deoarece permite ca în funcţie de direcţia vântului să se stabilească direcţia centrului de joasă presiune. Astfel, în emisfera nordică, un observator care primeşte vântul din faţă va avea centrul de joasă presiune la 8–12° spre dreapta, iar în emisfera sudică 8–12° spre stânga. Pe această bază se poate determina traiectoria centrului şi respectiv semicercul periculos al unui ciclon.

**LEGEA TEMPESTELOR** *inv.* Reguli de măsură în ciclon.

**LEGHE MARINĂ** *inv.* 1. Unitate de măsură a distanţelor pe mare şi pe uscat, care variază în funcţie de sistemul adoptat în diferite ţări. Astfel, Anglia, SUA, Franţa şi Spania au adoptat pentru L.M. lungimea de 5 554,9 m, valoarea medie fiind 5 500 m (aproximativ 3 Mm). 2. Unitate de măsură egală cu 3 Mm (5 536 m).

**LEIF (Leiv), Eriksson** (Leif cel fericit) (?970–1021 n. Islanda). Navigator şi călător normand (viking), fiul lui Erik cel Roşu, descoperitorul Ins. Groenlanda. După relatările din „Saga Groenlandezilor” şi „Saga lui Eric cel Roşu”, L. E. ar fi descoperit în anul 1000 continentul american, unde ar fi iernat înainte de a se întoarce în Groenlanda. În ce priveşte locaţia zonelor indicate (Helluland, Markland şi Vinland), opiniile cercetătorilor diferă între coasta de E a Pen. Labrador, litoralul de NE al continentului american în zona Noii Anglii şi Ins. New Foundland.

„LEIF ERIKSSON” Navă construită de norvegieni după modelul drakkar-ului aparţinând vikingilor, care a fost descoperit în 1893 în urma unor săpături. Cu această navă a fost traversat Oc. Atlantic în 40 de zile în condiţii meteorologice variate, viteza maximă atingând 11 Nd.



Legături:

A - de ajă de vele; B - de gât; C - de întăritură; D - de matisor; E - de pensulă; F - de sart; G - de sfilăță; H - diagonală; I - dreaptă; J - gâtuită; K - în cruce; L - încrucișată; M - lată cu traversă; N - lată; O - pentru arbori; P - portugheză; Q - rotundă dublu traversată; R - traversată.

În acest mod au fost confirmate în practică calitățile nautice ale navelor construite de vikingi.

**LEMN DE FIER** Lemn de esență tare, din specia eucaliptului, folosit la construcții navale.

**LEMN MORT 1.** Piese de legătură între etrava sau etamboul unei nave din lemn și chilă. **2.** Porțiune a corpului navei între chilă și etambou. **3.** Porțiune de catarg care nu are vele.

**LEMN MORT TĂIAT** Porțiune de pe fundul de la pupa al unei nave, când aceasta nu este suficient de proeminentă.

**LEMN SFÂNT** *inv., sin. gaiac.*

**LEMNOS** Ins. grecească în M. Egee în apropiere de intrarea în Str. Dardanele. Supr. 482 km<sup>2</sup>; pop. cca 30 mii loc. Relief deluros cu alt. max. de 430 m. Țămurile dantelate în partea de S, unde G. Mudros oferă condiții favorabile adăpostirii navelor. Culturi de viță de vie, măsline, grâu ș.a. Creșterea ovinelor. Pr. orașe: Kastron și Mudros.

**LENE** Defect al unui compas magnetic, care constă în orientarea lentă în meridianul magnetic sau în meridianul compas. Cu toate acestea, compasurile pe navele cu vele, care guvernează după vânt, trebuie să fie ușor leneșe pentru a nu varia frecvent capul la micile abateri de la drum, inerente unor astfel de nave.

**„LENIN“** Prima navă civilă din lume cu propulsie nucleară (construită în 1957 la St. Peterburg), destinată asigurării navigației în zona arctică. Caracteristici: depl. 16 000 t; dim: 134 x 27,6 x 9,2 m; propulsia este asigurată de trei reactoare nucleare; puterea mașinilor 44 000 CP; vit. 18 Nd. Pentru spargerea gheții folosește, pe lângă forța de izbire, instalații ultrason de mare putere, precum și fuzee (bombe termice) lansate de un elicopter ambarcat.

**LENINGRAD** Oraș-port pe Fl. Neva din Federația Rusă (denumire din timpul URSS). v. Sankt-Peterburg.

**LENTILE FRASNEL** Sistem de lentile care se folosesc pe scară largă în aparatura optică a farurilor și care au înlocuit total reflectorul parabolic. Numărul și dispunerea acestor lentile în jurul focului realizează o anumită dirijare a luminii pe diferite sectoare ale

orizontului. Dacă aparatul optic este format din asemenea lentile, concentrează lumina în mai multe fascicule distincte și se rotește sau, dacă în fața lui se rotește un ecran cu fante, se obțin sclipirile și eclipsele necesare producerii caracteristicii luminii farului.

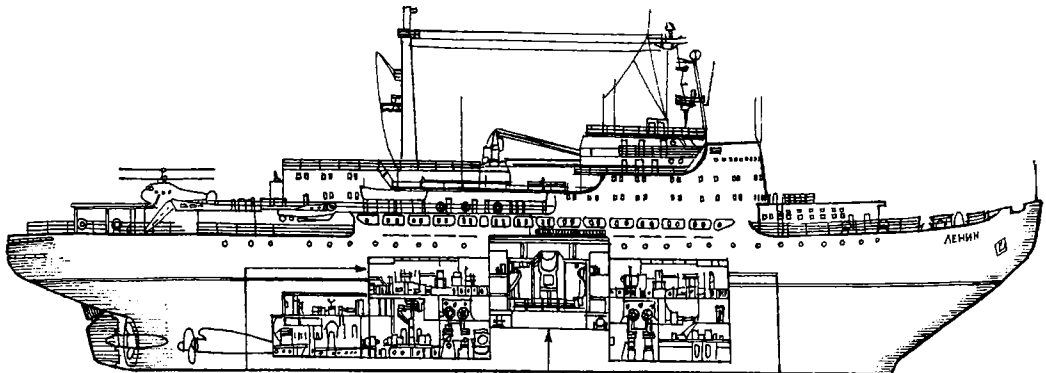
**LEO** Constelație cu stelele nautice Denebola și Regulus; în latină „Leul“.

**LEOPOLDVILLE** Oraș-port din Rep. Zair. v. Kinshasa.

**LEPANTO** (azi Năupactos) Oraș în Grecia, pe țărmul de N al G. Corint. *ist.* În apropiere de L. a avut loc la 7 oct. 1571 o mare bătălie navală în care flota „Ligii Sfinte“ (Veneția, Spania, Vatican, Malta, Genua ș.a.) condusă de Don Juan de Austria, a înfrânt flota turcă sub comanda lui Ali Pașa. Bătălia a fost prilejuită de așa-numitul război al Ciprului (1570–1573). Flota Ligii avea 213 galere și galease, 25 mii oameni; flota turcă 270 galere și galiote și 25 mii oameni. Flota Ligii, trimițând în față 6 galease dotate cu artilerie puternică, a reușit să dezorganizeze formația de luptă turcă. A urmat lupta de abordaj care a provocat turcilor mari pierderi. Flota turcă a pierdut 215 nave, iar aliații 15. Cauzele înfrângerii s-au dovedit a fi slaba pregătire a echipajelor turcești și insuficienta dotare a navelor lor cu arme de foc. Bătălia de la L. a demonstrat rolul crescând al artileriei în acțiunile pe mare și a grăbit dezvoltarea flotelor cu vele.

**LEPRI, Remus** (1886–1916 n. București din părinți originari din Italia) Absolvent al Școlii de artilerie, geniu și marină (1910). Locotenent specializat în arme sub apă încadrat în grupul de nave port-mine din cadrul Apărărilor sub Apă. Erou al Războiului de Întregire căzut la datorie în timp ce pregătea instalarea unui baraj de mine la ostrovul Mecica (km 515 pe Dunăre) pentru a împiedica o intervenție a navelor austro-ungare în timpul trecerii fluviului de către trupele armatei române, în operația ofensivă de la Flămânda (1 oct. 1916). În semn de recunoaștere a eroismului său, încă în primul RM, unui ponton de mine i s-a dat denumirea de „Lt. Lepri“, iar după război, una din cele 4 canoniere care au intrat în serviciul MM.

**LESSEPS, Ferdinand** (1805–1894) Diplomat și om de afaceri francez. A înființat Compania Internațională a Canalului de Suez, iar între 1859 și 1869 a condus lucrările de construcție a acestuia.



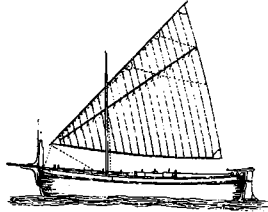
Spărgătorul de gheață „Lenin“

**LEST 1.** Greutate amplasată pe fundul unei ambarcațiuni pentru a-i spori stabilitatea. Nu se recomandă să se utilizeze lest metalic, ci butoaie cu apă amarată, care, la nevoie, pot fi golite pentru a spori flotabilitatea ambarcațiunii. **2.** Greutate amplasată la baza unui obiect care trebuie să plutească în poziție verticală (de ex., la barca lochului ordinar se utilizează ca L. o fâșie de plumb). **3.** Greutăți ambarcate într-un bord în vederea efectuării probelor de înclinare. **4.** *sin.* balast, savură.

**LESTĂ** A prevedea cu lest.

**LEUT** Ambarcațiune de pescuit folosită în M. Adriatică.

**LEVANT** (*fr.* levant-răsărit) **1.** Denumire dată în trecut de francezi țărilor musulmane de la litoralul răsăritean al M. Mediterane, în-deosebi Siria, Liban, Egipt. Comerțul cu L. a



Leut

fost dominat de negustorii europeni, în special italieni (din Veneția și Genova) până la sfârșitul sec. XV când supremația a trecut de partea turcilor otomani. **2.** Vânt care bate dinspre Est în strâmtoarea Gibraltar în timpul lunii martie și în perioada iunie–octombrie.

**LEVANTER** Vânt care bate cu putere dinspre Nord-Est în M. Mediterană; *sin.* evrocyclodon, meltem.

**LEYTE** Ins. în g. cu același nume din Arh. Filipinelor la N de Ins. Mindanao. Supr. 7213 km<sup>2</sup>. Relief muntos vulcanic cu alt. până la 1349 m. Vegetația tropicală. Pop cca. 1 mil. loc. Or. pr. Takloban. *ist.* În apropierea ins., în al doilea RM a avut loc la 24–25 oct. 1944 o bătălie navală de mare amploare între forțele americane și cele japoneze. În bătălie flota japoneză a pierdut 26 de nave, din care 4 PA, iar americanii 7 nave, din care 3 PA. Asigurându-și supremația pe mare și în aer, flota americană a sprijinit debarcarea forțelor terestre care au cucerit Ins. (20 dec. 1944) pe care au folosit-o drept cap de pod pentru a lua în stăpânire Arh. Filipinelor.

**LIAODONG** (Liaotung) **1.** Golf în M. Galbenă între țărmul asiatic și Pen. Liaodong, parte a G. Bohai. Pătrunde în uscat pe o distanță de 220 km; lățimea la intrare 175 km; ad. 10–50 m. Iarna se formează ghețuri la țărm. Marea neregulată cu ampl. de cca 4,4 m. **2.** Pen. în NE Chinei între G. Coreii și G. Liaodung din M. Galbenă. Lung. 225 km; lățimea max. 130 km. Țărmurile de SE și NE sunt joase și drepte cu o fâșie de litoral care se deseacă la marea joasă. Relief colinar cu alt. max. de 300 m, alcătuit din formațiuni nisipoase, cristaline, bazaltice ș.a. Culturi de porumb, gaolean. Pescuit. Pr. orașe-porturi: Dalian și Lushun.

**LIBER** Comandă indicând terminarea unei manevre sau a altei activități. ♦ „L. la mașini!” „L. de la posturile de luptă!” „Liberă garda!” etc. „Liberă pupa/proval!” Formulă de raport la plecarea navei indicând că toate paramele au fost intrate; astfel, se evită cazurile în care elicea ar putea prinde o parămă.

**LIBER PE BORD** MC v. F.O.B.

**LIBER DE CHELTUELI** (*engl.* franco) MC Termen de comerț prin care se înțelege că cumpărătorul nu va avea de plătit peste prețul mărfii nici un fel de speze sau alte cheltuieli uzuale.

**LIBERĂ PRACTICĂ** MC Permișiunea de a lua contactul cu uscatul ce se acordă unei nave care are patenta de sănătate curată.

**LIBERA PRACTICĂ PRIN RADIO** MC Permișiunea de a intra în anumite porturi dată de autoritățile sanitare portuare navelor comerciale și cu deosebire navelor de pasageri, fără a mai fi oprite pentru controlul sanitar. Înainte cu 12–24 ore de sosirea în port navele respective trebuie să transmită prin radio starea sanitară de la bord. „LIBERTAD” (*sp.* Libertate) Cruciator al flotei spaniole construit în 1926 (până în 1931 „Principe Alfonso”). Caracteristici: depl. 9145 t; vit. 33 Nd; tunuri: VIII × 152 mm, IV × 102 mm, II × 47 mm; 12 tuburi lanstorpilă; un hidroavion. În timpul războiului civil (1936–1939), echipajul a trecut de partea republicanilor împotriva rebeliunii fasciste și împreună cu alte nave a sprijinit trupele republicane care acționau de-a lungul coastei G. Biscaya. A acționat în M. Mediterană și a executat transporturi de materiale de război. În 1939 s-a internat în portul Bizerta (Tunis) luând numele de „Galicia”. Scos din serviciu în 1966.

**LIBERTATE DE MANEVRĂ** Ordin (semnal) al navei-comandant prin care se lasă fiecărei nave libertatea de a executa o anumită manevră. L.d.M. poate fi acordată și pentru un anumit interval de timp (de ex., L.d.M. pentru noapte).

„LIBERTATEA” Yacht. v. „Lucaefărul”.

**LIBERTATEA MĂRII** Principiu potrivit căruia largul mării nu este supus suveranității nici unei țări, fiind deschis în mod egal tuturor statelor. Din acest principiu derivă cele patru libertăți stabilite prin Convenția de la Geneva (1958), de care beneficiază toate statele, indiferent dacă sunt sau nu riverane; a) libertatea de navigație; b) libertatea de pescuit; c) libertatea de survol (navigație aeriană deasupra mării libere); d) libertatea de a instala cabluri și conducte submarine.

**LIBRA** Constelație având steaua nautică Zuben el genubi; în latină „Balanză”.

**LIBREVILLE** Cap. Rep. Gabon din Africa Ecuatorială și port pe malul estuarului Fl. Gabon la G. Guineii din Oc. Atlantic. Cca 25 mii loc. Portul este protejat împotriva valurilor de moluri. Ad. în port este de cca 8 m. Lung. frontului de cheuri 2,8 km. Navele de mare tonaj staționează la ancoră în radă unde sunt operate. Volumul traficului anual de mărfuri peste 1 mil. t., ponderea revenind transportului de cabotaj. Principalele produse de export: petrol, lemn prețios, cacao, copra, cauciuc. Ateliere de reparații pentru nave de tonaj redus.

**LIBURNĂ** *ist.* Navă ușoară cu un singur rând de rame, folosită pentru luptă în Roma antică.

**LICEUL MILITAR DE MARINĂ „ALEXANDRU IOAN CUZA”** Institut de învățământ de marină. S-a înființat la 10 noiembrie 1950 la Galați sub denumirea de Școala Medie Militară de Marină ca succesor al Școlii Copiilor

de Marină înființată în 1881 la Galați și al Școlii Copiilor de Marină din cadrul Institutului maritim creat în 1921. În anul 1972 se înființează Liceul Industrial de Marină, subordonat Ministerului Transporturilor și Telecomunicațiilor; în anul 1973 trece în subordinea Ministerului Apărării Naționale. Desființat în 1998.

**LICHID DE COMPAS** Amestec format din 43% alcool și 57% apă distilată, aflat în interiorul cutiei unui compas magnetic în care plutește roza. Are rolul de a asigura stabilitatea rozei la balans și schimbări de drum.

**LICHIDARE VAMALĂ LA PLECARE MC** Declarație de plecare depusă la vamă și la căpitania portului, precum și lichidarea tuturor formalităților la vamă și la celelalte autorități portuare, efectuate de navă prin agentul ei, cu scopul de a obține „permisul de plecare”, adică documentul prin care se atestă că nava a îndeplinit toate formele legale, că s-au plătit toate taxele și că este liberă să părăsească portul.

**LICOSTOMO** Numele sub care apare în scrierile italiene din sec. XIII–XIV portul Chilia.

**LIEPAJA** (Libava) Oraș și port maritim al Letoniei la M. Baltică. Este deschis navigației tot timpul anului. Așezat pe un istm care separă lacul Liepaja de mare. Un canal navigabil care leagă lacul L. de M. Baltică împarte orașul în cartierele vechi și nou. Al doilea oraș ca mărime din Letonia. Centru al industriei metalurgice, ușoare și alimentare *ist.* L. a primit statutul de oraș în 1625 și este menționat ca port din anul 1263. În 1919 a fost ocupat de trupele germane. În 1940 a intrat în componerea URSS. În 1941 a fost teatrul unor puternice lupte între forțele germane și sovietice la care au participat forțe navale și aeriene.

**LIGA MAIȘTRILOR MILITARI DE MARINĂ** Formă de asociere socio-profesională a maiștrilor militari de marină. Prima Școală militară de Maiștri de Marină a fost înființată în 1897. Corpul maiștrilor militari de marină s-a constituit oficial prin decret regal în ziua de 6 mai 1909, dată care se serbează ca „zi a maiștrilor militari de marină”. Liga maiștrilor Militari de Marină s-a format în febr. 1922 la Galați (Cercul maiștrilor militari din Divizia de Dunăre) și în 1928 la Constanța (Cercul maiștrilor militari din Divizia de mare) și a funcționat până în 1948, reluându-și activitatea la 16 octombrie 1990. Președinți: Miron Domnaru (1990–1999) veteran de război și al L.M.M.M. și M.m.p. (r) Dumitru Mihăilescu al cărui mandat a început în 1999. În anul 1996 a apărut publicația „Timona”, organul oficial al Ligii maiștrilor Militari de Marină.

**LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ (LNR)** Organizație națională, neguvernamentală, non-profit, de utilitate publică, înființată în anul 1928 la inițiativa unui grup de reprezentanți ai Marinei Militare și Marinei Civile în frunte cu viceamiralul Vasile Scodrea cu scopul de a contribui la formarea în mase și îndeosebi în rândurile tineretului a unei opinii favorabile dezvoltării marinei Militare și Civile a României. Din grupul de inițiativă au mai făcut parte contramiral I. Coandă, Cdor A. Negulescu, prof. univ. M. Ștefănescu, Cdor. I. Bălănescu, Cdor M. Negru ș.a. Primul președinte al LNR a fost ales

generalul Paul Angheliescu pe atunci ministru de război. Din 1933 Șeful Statului – regele – a luat asupra sa conducerea directă a LNR În 1948 președinte al Ligii a fost ales contraamiralul Nicolae Păiș. În 1949, sub regimul instaurat la 23 august 1944, liga a fost în mod nejustificat și abuziv desființată. La 28 februarie 1990 din inițiativa Viceamiralului Gheorghe Sandu activitatea LNR a fost reluată, calitatea de persoană juridică fiindu-i recunoscută printr-o hotărâre a Judecătoriei Sector I București. După reluarea activității s-a trecut la organizarea filialelor, în primul rând la București și Constanța, în principalele orașe-porturi precum și în alte orașe. Președinte al Ligii a fost ales Viceamiralul Gh. Sandu (1990–1994) iar după retragerea sa din motive de sănătate, în funcția de președinte a fost ales VAm Victor Bogdan. Președinți ai filialelor: București – Cdr. Gheorghe Popescu (1990–1991), Cdr. Emilian Munteanu (1991–1998), CAm Ioan Chiril (din 1998); Constanța – CAm Ștefan Ilie (1991–2005), CAm Corneliu Cristescu (din 2005). Și-au reluat apariția organele de presă ale L.N.R. „Marea Noastră”, „Marea Noastră” pentru Tineret” (înclocuită din 2004 cu „România Maritimă și Fluvială” și alte publicații între care: rev. „Actualitatea pe Dunăre” (Galați), rev. „Dunărea Maritimă” (Tulcea) ș.a.

**LIGAN** *ist.* Primul torpilor din lume (1877), având deplasamentul de 40 t și viteza de 19 Nd.

**LIGURICĂ, Marea** ~ (*it.* Mare Ligure) Parte a M. Mediterane cuprinsă între Ins. Corsica, Elba și țărmurile Franței (Riviera) și Italiei. Supr. 15 mii km<sup>2</sup>. Ad. med. 1200 m, max. 2546 m (G. Genova). Temp. apei la supr. iarna este de +13–14° C, vara +22–24° C; salinitatea 38‰. Marea semidiurnă de 0,3 m. Pr. porturi: Genua, Spezia, Livorno (Italia), Nisa (Franța).

**LIMAN** *hd.* (din gr. limen) Estuar cu o formă alungită, adâncime mică și țărmuri joase în general abrupt, care se formează prin inundarea văii fluviilor de șes de către mare și separat parțial de aceasta prin limbi de nisip (aluvionii). Ex. Limanul Nistrului.

**LIMASOL** Oraș-port pe țărmul sudic al Ins. Cipru. Cca 35 mii loc. Prod. de vinuri, ciment, fructe, textile, covoare. Traficul anual de mărfuri cca 2 mil. t. Import: mașini, utilaje, combustibil, mijloace de transport; export: ciment, băuturi, țigări.

**LIMB 1.** Operație de descărcare parțială a unei nave pentru a face posibilă trecerea sa peste bara unui fluviu; *sin.* alimbare, limbuire. ♦ „A face L.” A executa o astfel de operație. **2.** Nava (șalanda, șlepul) cu care se face L. **3.** v. sextant.

**LIMBAJ MARINĂRESC** Totalitatea cuvintelor și expresiilor oficiale, familiare și argotice folosite în marină având o anumită semnificație izvorâte din practica și tradiția marinărească și specificul tehnicii navale. Deși are o tradiție îndelungată, L.M. românesc a început să se extindă în limba comună și cea literară în sec. XIX. Un rol important în acest sens l-au avut comandorul Eugeniu P. Botez (cunoscut sub pseudonimul literar Jean Bart) și alți oameni de literă. Cu toate acestea, L. M. românesc este adesea neînțeleș și folosit greșit de marele public (din mai multe cauze, între care necunoașterea problemelor de marină, introdu-



cerea eronată în enciclopediile și dicționarele generale a unor termeni de marină fără consultarea specialiștilor în domeniu marinari, adoptarea în contradicție cu latinitatea și tradițiile L. M. românesc a unor termeni artificiali și inutili împrumutați din limbi străine, în locul unor termeni necesari care nu au corespondent în l. română.

**LIMBĂ 1.** Porțiune îngustă de uscat cu baza legată de țărâm ce înaintează în mare, fiind adeseori prelungită, pe sub apă, cu o întinsură sau un pinten. **2.** *fl.* Fâșie de uscat ce pornește oblic de la malul unei ape curgătoare, înaintând spre aval. **3.** Prolungirea pe apă a unui ghețar ce se află pe uscat; *sin.* limbă glaciară. **4.** *v.* Malta, ordin.

**LIMBĂ SUBMARINĂ** *sin.* pinten submarin.

**LIMBUIRE** *sin.* limb (1).

**LIMITA DE STABILITATE** Valoarea unghiului de înclinare transversală pentru care stabilitatea inițială a navei devine zero.

**LIMITA GHEȚURILOR** *hd.* Linia variabilă ca poziție, reprezentată pe hărți pentru a marca limita de coborâre a aisbergurilor și câmpurilor de gheață din regiunile polare. În emisfera nordică, limita medie a ghețurilor corespunde cu latitudinea de cca 62° în apr. și de cca 77° în sept., iar în emisfera sudică cu cca 56° în sept. și cca 62° în feb. În Oc. Atlantic aisbergurile coboară uneori până la lat. de 40° în emisfera nordică și până la lat. de 30° în emisfera sudică, ajungând chiar până la C. Bunei Speranțe și până în estuarul Fl. La Plata.

**LIMITA MARITIMĂ A APELOR TERITORIALE** Linia imaginară trasată pe apă, care se găsește la o anumită distanță de linia costieră și care corespunde cu marginea dinspre larg a apelor teritoriale. De la această linie limită se întinde „largul mării”. *v.* ape teritoriale.

**LIMITA PERICOLULUI** Linia, de regulă punctată, trasată pe hărțile de navigație în jurul unui pericol, în interiorul căreia nu este prudent să se navighe.

**LIMITATOR DE UNGHII DE CĂRMĂ** Stope mecanice, fixate pe punte în ambele borduri spre a limita unghiularea echei și a evita intrarea în funcțiune a stopelor de etambou sau avarierea cârmei când unghiul de cărmă ar depăși valorile normale.

**LIMPOPO** Fl. în Africa australă (Africa de Sud, Mozambic); lung. 1600 km. Supr. bazinului cca 440 mii km<sup>2</sup>. Izv. din M-ții Witwatersrand de la alt. de 1300 m și se varsă în Oc. Indian. Cursul superior al fl. în zona de podiș are numeroase praguri și repezișuri. În această zonă se află cascada Taló-Azime. Navigabil pe 150 km pentru nave medii iar în sezonul ploilor și pentru navele mari. Irigații pe cursul mijlociu unde are mulți afluenți.

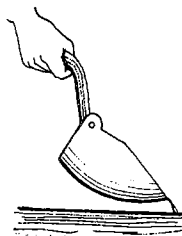
**LINCOLN, Marea** ~ Mare de bordură în Oc. Înghețat de Nord, mărginită de țărmul de NV al Groenlandei și cel de N al Ins. Ellesmere, iar la nord de linia care unește C. Columbia și C. Morris Jemp. Prin sistemul de strâmtoari (Robeson, Kennedy, Smith) comunică cu G. Baffin. Supr. 38 mii km<sup>2</sup>; ad. med. 289 m, max. 592 m. Țărmurile stâncoase, abrupte, tăiate adânc de fiorduri de unde coboară ghețari. Curentul străbate M. către E. Marea semidiurnă cu ampl. de 0,8 m. Tot timpul anului este acoperită de ghețari plutitori. Poartă numele președintelui SUA Abraham Lincoln (1809–1865).

**LINE** Lanț de ins. coraligene în centrul Oc. Pacific situat de o parte și alta a ecuatorului, aparținând Marii Britanii și SUA. Supr. totală 670,8 km<sup>2</sup>; pop 4 mii loc. Ins. pr: Fanning, Ocean, Cristmas, Maiden, Caroline, Flint, Palmyra, Kingman.

**LINGGA, Arh.** ~ Grup de insule coraligene în M. Chinei de Sud, între Ins. Sumatra și Str. Kaimata. Aparține Indoneziei. Supr. 2178 km<sup>2</sup>; alt. până la 1163 m. Pop. cca 40 mii loc. Ins. pr.: Lingga (826 km<sup>2</sup>) și Sinkep (828 km<sup>2</sup>).

**LINGURĂ** *v.* tub lanstorpile; *v.* aruncător de grenade ASm.

**LINGURĂ DE CĂLĂFĂTUIT** Lingură cu coadă lungă și cu gât, servind la turnarea smoalei în harmuz.



Lingură de călăfățuit



Lingură de înfășurat

**LINGURĂ DE IUBLOU** *sin.* pâlnie de iublou.

**LINGURĂ DE ÎNFĂȘURAT** Unealtă pentru înfășurat parâme, mai mică decât maiul de înfășurat.

**LINIA APEI** Linia de-a lungul căreia se întretaie suprafața uscatului cu cea a mării pe mare calmă. L.A. se află în permanentă schimbare datorită variației de nivel cauzată de înaintarea și retragerea apei sub influența vânturilor și a marelui, de depunerea și spălarea aluviunilor ca urmare a acțiunii valurilor și a curenților. *sin.* linia țărmului.

**LINIA DE SCHIMBARE A DATEI** Linie convențională de pe suprafața Terrei care servește la delimitarea locurilor de contare a datelor calendaristice diferențiate cu 24 de ore. Traseul său trece peste Oc. Pacific și corespunde în cea mai mare parte cu meridianul 180° (antimeridianul Greenwich). În apropierea L.S.D., pe ambele părți ale acesteia, orele și minutele fusului orar corespund, iar datele calendaristice diferă cu o unitate (o zi). La nava sau avionul care traversează L.S.D. în direcția de la V la E, în contarea datelor calendaristice se scade o zi; la trecerea de la E la V în contarea datelor calendaristice se adaugă o zi. (*v.* harta fuselor orare).

**LINIA RUMBULUI** *sin.* loxodromă.

**LINIA ȚĂRMULUI 1.** Linie de întâlnire a uscatului cu apa pe mare calmă, la nivelul mediu al acesteia. **2.** Linia convențională între țărm și bazinul acvatic trasată pe hartă. Se determină (trasează) pe linia îmbinării apei cu uscatul la nivelul mediu al mării, când aceasta nu are maree, sau la nivelul marelui înalte în cazul mărilor cu maree. Noțiunea de L.Ț. se folosește în special în cartografie.

**LINIE 1.** *Inv., sin.* ecuator terestru. **2.** Rută parcursă în mod regulat de navele unei anumite companii de

navigație.

**LINIE CENTRALĂ** Dreaptă normală pe centrul liniei de bază la sistemele de navigație hiperbolice.

**LINIE DE APĂ** Linie formată la intersecția planului orizontal al suprafeței apei cu corpul navei.

**LINIE DE ARBORI** Ansamblu din două sau mai multe tronsoane confecționate din bare cilindrice de oțel, cuplate între ele prin flanșe și buloane, prin intermediul cărora se transmite mișcarea de rotație de la mașină la elice. Capătul din interiorul navei al L.d.A. este cuplat cu arborele motor, iar pe capătul exterior este montată elicea. După modul de amplasare, tronsoanele poartă denumirea de arbore intermediar sau arbore port-elice. L.d.A. este menținută în poziție corectă cu ajutorul cuzinetilor de sprijin (de pat) și al presetupei de etanșare montată în etambou, la ieșirea din navă a arborelui port-elice.

**LINIE DE BAZĂ 1.** Linie ce coincide cu muchia inferioară a chilei. **2.** Dreaptă care unește stația principală și o stație secundară aparținând unui lanț de navigație hiperbolică.

**LINIE DE BRIZANȚI** Linie – mai mult sau mai puțin dreaptă – ce marchează fundurile mici de care apa mării se sfărâmă formând brizanți.

**LINIE DE BULINĂ** Dreaptă ce marchează drumul limită pe care îl poate lua o ambarcațiune sau o navă cu vele pentru a atinge un punct dat, strângând vântul; *sin.* linie de vânt strâns.

**LINIE DE CREDINȚĂ** Linie marcată pe cutia compasului, care materializează axul navei și la care se citește capul acesteia; *v. fig.* compas.

**LINIE DE CUSUT** Linie marcată printr-un fir colorat, la câțiva centimetri de marginea unei ferțe, pentru a putea fi cusută cu altă ferță; *v. fig.* cusături.

**LINIE DE FRONT** Formație în care navele se deplasează pe drumuri paralele, relevându-se reciproc la travers; *v. fig.* formații.

**LINIE DE GRENURI** Zonă aflată la o anumită distanță de fața unui front de aer rece (până la 200 Mm) de-a lungul căreia se produc grenuri.

**LINIE DE ÎNCĂRCARE** Intersecția planului de plutire a unei nave cu bordajul exterior, marcând bordul liber minim, de vară, de iarnă, de iarnă în Atlanticul de Nord, la tropice, în apă dulce, pentru caric obișnuit și pentru chereștea; *v. marcă de bord liber.*

**LINIE DE MARGINE** *sin.* linie de supraimersiune.

**LINIE DE PLUTIRE** Linie formată la intersecția planului apei cu bordajul navei la un moment dat.

**LINIE DE PLUTIRE DE DEPLASAMENT** Linie de plutire a unei ambarcațiuni cu aripi portante sau cu pernă de aer atunci când plutește pe apă ca o ambarcațiune obișnuită.

**LINIE DE PLUTIRE PURTATĂ PE ARIPI** Linie de plutire a unei ambarcațiuni cu aripi portante, în momentul utilizării acestora.

**LINIE DE POZIȚIE** Loc geometric al punctelor de pe glob în care se poate afla o navă ce folosește un anumit procedeu de navigație. Astfel, o navă de pe care se iau relevmente se va afla pe o L.d.P. de forma unei drepte

în cazul utilizării hărților Mercator; dacă se folosește o înălțime la un astru sau dacă se măsoară distanța la un reper de la uscat, L.d.P. va avea forma unui cerc.

**LINIE DE RELEVMENT** Formație în care navele se deplasează pe drumuri paralele relevându-se sub un unghi între 91°-179°; poate fi normală sau eșalonată *v. fig.* formații.

**LINIE DE SONDE/SONDAJ** Linie urmată de ambarcațiunea sau de nava care execută sondaje pe timpul unei ridicări hidrografice. L.d. S. sunt, de regulă, paralele sau radiale.

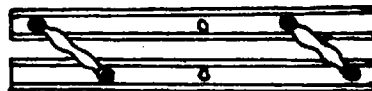
**LINIE DE SPUMĂ 1.** Dără de spumă ce marchează linia de contact între doi curenți marini. **2.** Dără de spumă provenită de la brizanți și aflată, de regulă, mai aproape de mal în raport cu punctul de sfărâmare a valului.

**LINIE DE SUPRAIMERSIUNE** (definiție SOLAS) Linie trasată pe bordaj la o distanță de cel puțin 76 mm de la suprafața exterioară a învelișului punții pereților etanși în bord. La navele cu centura rotunjită, L.d. S. este trasată pe bordaj la o distanță de cel puțin 76 mm în raport cu intersecția dintre prelungirea suprafeței exterioare a învelișului punții de oțel și prelungirea suprafeței bordajului lateral. L.d. S. servește la efectuarea calculelor necesare în caz de gaură de apă.

**LINIE DE ȘIR** Formație în care navele merg una în pupa celeilalte, **L.d.S deschisă** Formație în care fiecare navă abate puțin într-un bord pentru a ieși din siajul navei precedente; *v. formații.*

**LINIE DE VÂNT STRÂNS** *sin.* linie de bulină.

**LINII PARALELE** Instrument de lucru pe hartă. Tipul cel mai simplu de L.P. constă din două rigle legate articulat. Una din ele se așază pe roza hărții, la gradația corespunzătoare drumului sau relevmentului ce urmează a fi trasat, iar cu cealaltă, utilizând sistemul articulațiilor, se efectuează translația direcției în punctul prin care va trece drumul sau relevmentul. Uneori L.P. sunt gradate, ceea ce permite folosirea lor pe oricare dintre meridiane. În locul tipului prezentat anterior, se recomandă a se utiliza L.P. cu role (*v. fig.* trasare), cu zimți sau L.P. Weems, a căror precizie este mult mai mare.



Linii paralele

**LINIȘTE** Calitatea rozei unui compas magnetic de a nu vibra.

**LINIȘTIT, Oceanul.** ~ *v.* Oc. Pacific.

**LION** (*fr.* Golfe du Lion) Golf din M. Mediterană la coasta de S a Franței. Lung. 93 km; lățimea la intrare 245 km; ad. peste 1000 m. Țărurile în partea de V și N sunt joase, la E înalte și abrupte. Marea neregulată 0,2 m. În g. se varsă Fl. Ron. Port important Marsilia.

**LIPARE** (*it.* Lipari) Arh. de origine vulcanică în SE M. Tireniene la N de Ins. Sicilia aparținând Italiei. Supr. 115 km<sup>2</sup>; cca 25 mii loc. Format din 17 ins. din care Ins. Stromboli și Volcano au vulcani activi. Climă și vegetație mediteraneene. Expl. de sulf, viticultură, pomicultură, pescuit. Cunoscut și sub denumirea de Ins.

Eoliene. *ist.* Lângă Ins. L: în perioada primului război punic (264–241 î.Hr.) a avut loc în anul 260 î.Hr. bătălia navală de la Ins. L. între flotele cu rame ale Romei Antice (113 pentere) și Cartaginei (140 pentere). Deși navele cartaginezilor aveau aceleași calități ca și cele ale romanilor, victoria flotei romane s-a datorat faptului că pe navele lor erau montate punți de abordaj (corvi) cu care se prindeau de nava inamică, iar echipajele erau mai bine pregătite pentru lupta de abordaj. Această înfrângere a subminat puterea militară și maritimă a Cartaginei.

**LISABONA** (Port Lisboa) Capitala, și important port al Portugaliei, situat pe țărmul Fl. Tajo la 15 km de Oc. Atlantic. Cca 1 mil. loc. Din ocean în port se intră pe două pase: Barra Grandi 1,5 km lățime și 9,4 m ad. și Barra Norti 227 m lățime și 5,7 m ad. Portul cu instalațiile sale este așezat pe malul dr. al fluviului și prin poziția sa a devenit portul prin care trec cele mai importante linii oceanice. Volumul anual al traficului de mărfuri cca 14 mil t. Se importă: cărbuni, ștei, metale feroase, mașini, bumbac ș.a. Se exportă: minereuri, vinuri, conserve, plută ș.a. Portul dispune de terminale containere, nave Ro-Ro, cărbuni, petrol. BMM este situată pe malul st. al fl. Șantierul de construcții și reparații nave dispun de 11 docuri uscate care asigură construcția și reparația navelor civile de mare tonaj (până la 326 mii t) și navelor militare de toate clasele. *ist.* Portul s-a dezvoltat în perioada marilor descoperiri geografice și a coloniștilor din sec. XV–XVII, devenind centru comercial al întinsului imperiu portughez. În 1775 L. a suferit un cumplit cutremur.

**LISSA** Ins. în M. Adriatică (în prezent ins. Vis) unde la 20 iul. 1866 a avut loc prima mare bătălie a flotelor cu mașini cu aburi, între escadrelle Italiei (19 nave între care 11 cuirasate) și Austriei (21 nave între care 7 cuirasate) (bătălia de la Lissa). Încercarea flotei italiene la 18 iul. de a debarca un desant pe insula apărată de o garnizoană cu 3000 de militari și 7 baterii de coastă (88 tunuri), cu scopul de a o cucerii, a dat greș din cauza slabului efect al focului artileriei de pe nave asupra bateriilor de coastă și dărâniei apărătorilor. Venită în ajutor la 20 iul. escadra austriacă a angajat duelul de artilerie cu flota italiană, fără a avea efect împotriva navelor cuirasate. Soarta bătăliei a fost decisă de pînarea de către nava comandant austriacă a navei comandant italiană care s-a scufundat cu echipajul de 400 de oameni; un alt cuirasat italian a fost incendiat de focul artileriei de pe navele austriace și a sărit în aer. Celelalte nave ale flotei italiene s-au retras la Ancona.

**LISTĂ DE ECHIPAJ** MC Tabel nominal al echipajului ambarcat, care corespunde rolului de echipaj. Face parte din documentele de bord cerute de organele de control la sosirea și plecarea din port. L.d.E. cuprinde: numele și prenumele, funcția la bord, actul de calificare, locul și data nașterii, naționalitatea, data ambarcării.

**LISTĂ DE ÎNCĂRCARE** MC Tabel cu mărfurile ce urmează a fi încărcate pe o navă, pe care încărcătorul este dator să-l predea navei în timp util, astfel încât comandantul să poată întocmi planul de încărcare. Lista trebuie să cuprindă: cantitățile de marfă pe partizi,

destinația lor, descrierea succintă a mărfurilor și indicații asupra felului de ambalaj și mărcilor de predare, a volumului și greutatei. *sin.* listă de mărfuri.

**LISTĂ NEAGRĂ** MC Listă întocmită de autoritățile portuare sau de guvernele unor state, în care sunt incluse navele considerate indezirabile.

**„LISTOPIRAT”** Denumire dată de Ion Ghica (1816–1897) grecilor din Arhipelagul grecesc care, pe timpul războiului Crimeii (1853–1856), acționau ca haiduci și corsari împotriva intereselor Imperiului Otoman și ale aliaților săi.

**LI SUN SIN** (1545–1598) Amiral coreean, creatorul primului cuirasat din lume (v. Kobuksăn) și care a condus cu succes lupta împotriva flotei japoneze invadatoare în războiul „Imjin” (1592–1598).

**LITKE, Feodor Petrovici** (1797–1882) Navigator și geograf rus, explorator al Arcticii. A participat la expediția în jurul lumii (1817–1819) a amiralului rus Golovnin pe velierul de 300 t „Kamceatca”. A condus expediția de explorare a Ins. Novaia Zemlia, M. Barents, și M. Albă și a unor insule din N. Oc. Pacific făcându-le o descriere amănunțită. A fost unul din fondatorii și apoi președinte al societății ruse de geografie (1856–1873). Amiral (1855).

**LITORAL** Fâșie a uscatului alăturată mării și supusă efectelor curenților, acțiunii valurilor și mareelor. Pe L. sunt amplasate instalațiile portuare, farurile și alte repere de navigație, precum și forțele și mijloacele de apărare ale unui stat.

**LIVERPOOL** Oraș și important port al Marii Britanii situat la vărsarea Fl. Mersey în M. Irlandei. Cca 1 mil. loc. Lung. frontului de cheuri 40 km; ad. până la 15,5 m; 40 bazine de maree. Portul este accesibil navelor de 200 mii t. Prin port se derulează până la 60% din exporturile țării. Se importă: petrol, bumbac, metale neferoase, cauciuc, cherestea, cereale. Se exportă: oțeluri, mașini și utilaje, țesături ș.a. Volumul traficului anual de mărfuri cca 12 mil. t. Cele 13 docuri uscate și plutitoare asigură construcția și reparația tuturor categoriilor de nave civile și militare. Este legat printr-un canal de 58 km lungime de portul Manchester.

**LIVORNO** Important port italian la M. Ligurică. Cca 180 mii loc. Protejat dinspre mare de două spargevaluri și un mol. Acvatoriul cuprinde avanportul, trei băi și două bazine portuare. Are două pase de trecere a navelor cu un pescaj de până la 9 m. Lung. frontului de cheuri peste 11 km, cu adâncimi de 4–11,3 m. Volumul traficului anual de mărfuri cca 13 mil. t. Pr. importuri: petrol, cărbuni, cereale, celuloză, metale neferoase ș.a.; exporturi: marmură, ciment, vin, sticlărie ș.a. Șantierul naval dotat cu docuri uscate asigură construcția și reparația navelor mari civile și militare.

**LIVRĂ** Unitate de măsură engleză pentru greutate, egală cu 0,453 kg. *sin.* pfund (simbol lb.).

**LIVRET DE MARINAR** MC Document eliberat de o căpitanie de port unui marinar ambarcat, pentru a-l folosi ca act de identitate. În acest document se înscriu: numele și prenumele posesorului, prenumele părinților,

locul și data nașterii, funcția la bord, diplomele pe care le posedă și data ultimei ambarcări.

**LLOYD'S, The** ~ Societate engleză de asigurări maritime (cea mai veche din lume) și centru mondial de informații maritime; creată către sfârșitul secolului XVII în cafeneaua al cărei proprietar era Lloyd (a nu se confunda cu *Lloyd's Register*).

**LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING** Societate de clasificare engleză; a luat naștere, ca și The Lloyd's, în cafeneaua cu același nume.

**LNG** (*engl.* Liquid Natural Gas) Navă pentru transportul gazelor naturale lichificate.

**LOAD LINES** Convenție internațională elaborată în anul 1966, asupra liniilor de încărcare ale navei. Intră în vigoare pe plan internațional la 21 iunie 1968, iar în România la 3 septembrie 1971. Ratificată în 137 de țări. v. Linie de încărcare.

**LOARA** (*fr.* Loire) Cel mai lung fl. al Franței. Izv. din M-jii Cevenni, se îndreaptă spre N, străbate masivul central francez, partea de S a bazinului parizian și se varsă printr-un estuar în G. Biscaya din Oc. Atlantic parcurgând o distanță de 1010 km. Supr. bazinului fluvial 120,5 mii km<sup>2</sup>. Afleuși pr. Allier și Maine. Regim hidrologic variabil; de la izv. curge prin defileuri adânci, iar pe cursul inferior printr-o albie largă inundabilă, din care cauză este indiguit pe o distanță de 500 km cu diguri înalte de 5–7 m. Este legat prin canale cu Fl. Sena și Saône. Navigabil în aval de Nantes pentru navele oceanice (53 km de la vărsare), iar pentru cele fluviale în aval de confluența cu Maine. Orașele de pe Loara: Orleans, Blois, Tours, Nantes, Saint-Nazaire.

**LOBITO** Oraș-port din Angola situat pe țărmul G. cu același nume din Oc. Atlantic. Portul este protejat contra valurilor de o limbă de nisip de 5,6 km lungime. Lungimea frontului de cheuri 1,9 km cu adâncimi până la 12 m. Ad. în partea centrală a bazinului portuar 25–33 m. Volumul anual al traficului de mărfuri 2,6 mil. t. Se importă: produse petroliere, mașini, mărfuri generale, prod. alimentare; se exportă: minereu de fier, metale neferoase, cafea, sisal ș.a. Șantierul naval asigură reparația navelor de tonaj mediu.

**LOC DE FĂCUT APĂ** *ist.* Radă sau ancoraj cu o sursă de apă bogată (de regulă, o gură de fluviu), unde se putea face apă dulce pentru uzul navelor. Pe vremea navelor cu vele, cunoașterea locurilor de făcut apă prezenta o importanță deosebită.

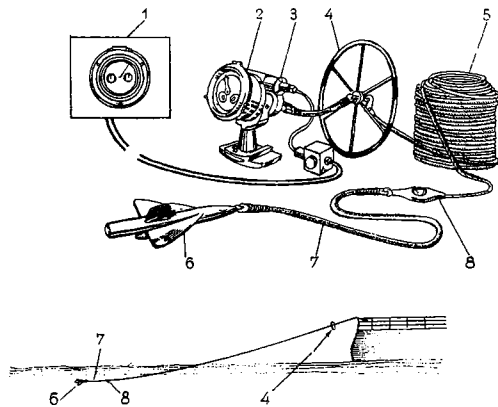
**LOC DE ÎNTÂLNIRE** *fl.* Loc pe un fluviu sau canal, în care lărgimea șenalului sau a canalului permite trecerea a două convoaie, unul pe lângă celălalt.

**LOC DE POZIȚIE** *sin.* linie de poziție.

**LOC DE RONDOU** *fl.* Loc în care lărgimea șenalului sau a canalului permite executarea unui rondou.

**LOCH 1.** Aparat de navigație folosit pentru măsurarea directă sau indirectă a vitezei navei. Tipurile mai vechi de L. nu măsurau viteza navei direct, ci distanța parcursă într-un interval de timp dat. Astfel, **L. improvizat sau olandez** nu era decât o singură bucată de lemn ce se arunca spre prova, după care doi observatori notau ora exactă a trecerii sale prin dreptul

a două repere de pe punte aflate la o distanță cunoscută. Împărțind această distanță la timpul înregistrat, se obținea viteza navei. **L. de fund** *inv.* Greutate legată cu o saulă, care era aruncată la pupa, lăsându-se apoi saula să fileze un anumit interval de timp. Împărțind lungimea saulei fileate la timpul cunoscut, se obținea, de asemenea, viteza. **L. ordinar** Folosit în prezent numai pe veliere, L. O. constă dintr-un sector de lemn, denumit barca lochului, lestat cu plumb la partea inferioară și legat cu o labă de gâscă la o saulă engleză având noduri la anumite intervale. Pentru a măsura viteza, se aruncă barca în apă și se filează saula până când peste copastie trece o fâșie de astar, denumită semn, care se află la o astfel de lungime de saulă încât tracțiunea să fie orizontală. Lungimea saulei cuprinsă între laba de gâscă și semn se numește lungime moartă sau lășătură. În momentul în care semnul trece peste copastie se răstoarnă un nisipar (de regulă, de 15 sau 30 s). După scurgerea nisipului, se dă stop și se determină, în funcție de numărul de noduri de pe saulă (care se găsesc la distanța de 14,53 m unul de altul), viteza navei. De aici derivă și nodul ca unitate de măsură pentru viteză, precum și expr. „A fila... noduri”; v. nod (1) și (2). Dintre L. patente, adică brevetate, cel mai obișnuit este **L. mecanic** ce constă dintr-o elice atașată cu un capăt de saulă engleză la o piesă, denumită pește, de la care o altă saulă engleză transmite – în scopul uniformizării – rotația elicei la un volant, iar

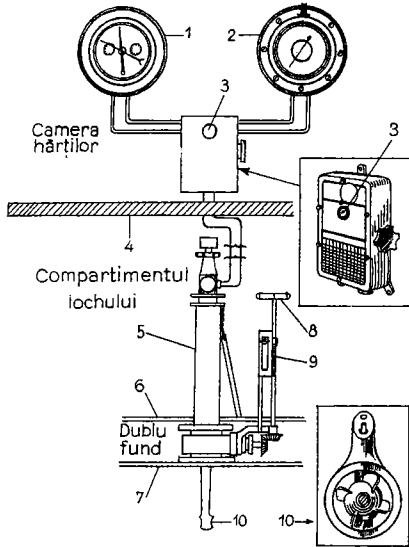


**Loch mecanic:**

1 – repetitor în comandă; 2 – contor; 3 – transmisie electrică; 4 – volant; 5 – saulă; 6 – elice; 7 – lășătură; 8 – pește.

de la acesta la un contor de mile marine, fixat cu piciorul la o talpă de pe coronament; uneori el este însă fixat la un tangon scurt așezat într-un bord, în dreptul comenzii, pentru a putea fi văzut. Unele tipuri de L. M. sunt echipate și cu sistem de transmisie electrică la un repetitor din comandă. O variantă a L.M. îl constituie **L. harpon**, la care mecanismul înregistrator este montat chiar pe elice, fiind necesar, pentru a citi L., să se intre elicea la bord. Cele mai moderne tipuri de L. sunt cele instalate pe fundul navei, de unde și numirea de **L. de fund** (a nu se confunda cu L. *descriș mai sus*). La tipul de L.d.F. prevăzut cu elice, mișcarea imprimată acesteia de curentul apei este transmisă unui motor electric. Măsurând intensitatea curentului electric, se obține viteza navei. Pentru citirea vitezei pot fi, de asemenea, numărate sclipirile unei lămpi, produse într-o unitate de timp. **L. de presiune** se bazează pe măsurarea diferenței

dintre presiunea statică a apei și presiunea dinamică a acesteia cu ajutorul unui tub Pitot și al unui sistem de burdufuri. **L. electromagnetic** se bazează pe variația tensiunii într-un conductor deplasat prin apă într-un câmp magnetic. Tensiunea este captată de două butoane din metal moale și transmisă unui amplificator, apoi unui contor care indică viteza în noduri. Pe iahturile cu motor se folosește un **L. cu paletă** care permite ca în urma abaterii unei țije mobile, din cauza înaintării navei, să se determine viteza. **L. fals** Dispozitiv de transmitere către un trasor de drum a vitezei rezultate din numărul de rotații, atunci când nu este posibilă transmiterea de la L. Lochurile moderne electronice de diferite sisteme indică automat viteza navei **2. Lac scoțian**



Loch de fund cu elice:

1 - contor de distanță; 2 - contor de viteză; 3 - lampă; 4 - puntea comenzii; 5 - locaș cilindric; 6 - bordaj interior; 7 - bordaj exterior; 8 - stea de ridicare; 9 - indicator închis/deschis; 10 - elice.

**LOCH NESS** (loch - lac scoțian) lac în Scoția de origine glaciari-tectonică. Lung. cca 40 km; lățimea 1,4 km; ad. 230 m. Țărmurile înalte și abrupte. Nu îngheață iarna. Din lac apa se varsă prin Fl. Ness în M. Nordului. Navigabil.

**LOCSTAR** Sistem de radionavigație ce se bazează pe măsurarea timpului de propagare a semnalelor (distanțe între utilizator și satelit). Semnalul emis de utilizator este recepționat de doi sateliți și retransmis la stația centrală, unde este analizat intervalul de timp astfel creat. Se determină, cu o eroare de sub 100 m, poziția utilizatorului care este comunicată acestuia prin intermediul bazei de control.

**LODINĂ MC** Cherestea de esență moale și secțiune rotundă, cu diametrul de maximum 15 cm. Asemenea bile se folosesc pentru catarge mici, tangoane, ghiuri și ca școndri în diferite împrejurări. Intră în dotarea navelor și mai ales a velierelor, ca material de rezervă.

**LODOS** Denumire dată de pescari vântului de Sud-Est care bate pe coasta de Vest a M. Negre.

**LOFOTEN** Arh. în M. Norvegiei separat de țărmurile Pen. Scandinave de Str. Vest Fjord. Aparține Norvegiei. Compus din ins. pr. Austvågøy, Vestvågøy, Flakstade, Moskenec și multe alte insule mici. Insulele sunt separate între ele prin str. înguste; țărmurile puternic crestate; relief muntos acoperit de ghețari; alt. max. 1161 m (Ins. Estvågøy); pop cca 36 mii loc. Climă maritimă umedă; temp. în ian. 0°-1° C, în iul. +12° C. Vegetație de tundră. Important centru piscicol al Norvegiei. Pr. port. Svolver.

**LOH** *sin.* loch.

**LOL** Instabilitate a navei drepte care se înclină într-un bord sau altul sub acțiunea forțelor exterioare (a nu se confunda cu canarisirea).

**LOLLAND** Ins. în M. Baltică făcând parte din grupul Ins. daneze. Terit. puțin ridicat deasupra nivelului mării. Este separată de Ins. Langeland prin Str. Beltul Mare și de Ins. Falster printr-o str. îngustă peste care s-a construit un pod de CF. Supr. 1235 km<sup>2</sup>; pop. cca 90 mii loc. Relief deluros cu alt. sub 50 m și cu numeroase mlaștini. Culturi de cereale. Creșterea animalelor.

**LOM** Rangă servind la manevrarea lanțului ancorei sau a altor greutăți.



Lom

**LONDRA** (*engl.* London)

Capitala Marii Britanii și cel mai mare port al țării situat pe Fl. Tamisa, la 80 km de vărsarea sa în M. Nordului. Pop. cca 8,5 mil. loc. Lung. frontului de cheuri peste 44 km cu ad. până la 14,5 m. Portul este accesibil pe orice timp pentru nave cu pescaj de 12 m, iar la marea înaltă pescajul poate fi de 15 m. Prin port trec anual peste 55 mii de nave. Volumul anual al traficului de mărfuri cca 60 mii. t. Prin portul L. se exportă 2/5 din producția industrială și tranzitează 1/3 din traficul maritim de călători. Se importă 1/4 din produsele petroliere, cereale, cauciuc, material lemnos, prod alimentare. De-a lungul malurilor Fl. Tamisa sunt amplasate șantierul de construcții și reparații nave alcătuind 5 sisteme de docuri uscate și plutitoare care poartă diferite denumiri. În port sunt amplasate 400 de rezervoare de prod. petroliere (900 mii m<sup>3</sup>). Pentru transportul încărcăturilor, la danele întreprinderilor portuare sunt folosite cca 7000 de șlepuri. L. este considerat cel mai important nod de comunicații maritime, aeriene, de CF și rutiere din Anglia.

**LONG** Str. între Ins. Vranghel și țărmul de N al Asiei care face legătura între M. Siberiei de E și M. Ciukotsk. Lung. 77,5 Mm (143,4 km), lățimea 79-139 Mm (146-257 km); ad. suprafeței navigabile 35-50 m. Este acoperită cu gheață în lunile oct.-iun., în rest sunt ghețuri plutitoare. Poartă numele navigatorului arctic american Long Thomas, care a explorat-o la bordul unei baleniere în 1867.

**„LONG BEACH“** Primul crucișător din lume cu propulsie nucleară (SUA, 1961). Caracteristici: depl. 15 947 t; L 214 m; B 21,30 m; două reactoare și turbine cu vapori de 80 000 CP; vit. 30,5 Nd; două rampe

pentru lansarea rachetelor Regulus (navă-navă), una dublă pentru rachete Talos (navă-aer) și două duble pentru rachete Terrier (navă-aer).

**LONGITUDINALĂ** Element longitudinal al osaturii unei nave în sistemul de construcție longitudinal.

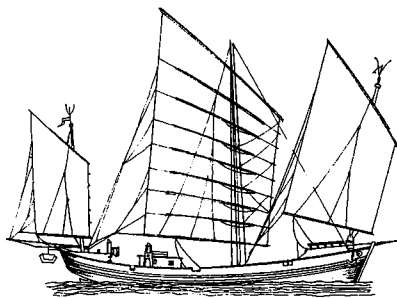
**LONGITUDINE** Unghiul dintre primul meridian și meridianul unui punct dat sau arcul de ecuator dintre cele două meridiane. Se măsoară de la primul meridian (meridianul zero) spre Est sau Vest până la 180° și se notează cu  $\lambda$ . **L. astronomică** Unghiul dintre meridianul zero și meridianul ceresc; **L. geodezică/geografică** Unghiul dintre planul definit de axa lumii și normala la sferoid și planul primului meridian; se deduce din L. astronomică corectată cu componenta longitudinală a abaterii/inclinării verticale; **L. geomagnetică** Coordonată asemănătoare cu L., dar raportată la meridianele geomagnetice; se notează cu **A L. fictivă** L. raportată la meridianele fictive. Multă vreme navigatorii nu au dispus de un procedeu științific de determinare a L. Aceasta a fost posibilă numai după inventarea cronometrului. ♦ „A lua o L”. arg. A se culca.

**LOPĂȚICĂ DE ÎNFĂȘURAT** Instrument servind la înfășurare în cazurile în care nu poate fi utilizat un mai de înfășurat.

**LOPĂȚICĂ DE STRÂNS** Instrument servind la strângerea legăturilor.

**LORAN** (engl. Long Range Navigation) Sistem de radionavigație hiperbolică cu impulsuri la distanțe mari.

**LORCHA** Navă folosită în mările Chinei, dar având corp de navă europeană și vele de joncă. A fost introdusă, probabil, de portughezi pe la mijlocul sec. XVIII.



Lorcha

**LORIENT** Port al Franței la Oc. Atlantic pe țărmul de S al Pen. Bretagne. Intrarea în port se face prin două pase: de V de 278 m lățime și de S 120 m lățime. Acvatoriul portului include rada exterioară, două rade interioare cu ad. de 5–15 m, două bazine deschise și două bazine de maree cu ecluze. Lung. frontului de cheuri cca 4 km cu ad. de 4–9,5 m. Volumul anual al traficului de mărfuri cca 3 mil. t. Șantierelor de constr. și reparații nave dispun de 3 docuri uscate și 3 cale de lansare unde se construiesc Sm. și Ds. și se repară alte categorii de nave. În zona portului s-au păstrat adăposturile din beton armat construite de germani pentru camuflarea Sm. lor

și care se folosesc și în prezent. Folosit și ca BMM a flotei franceze.

**LOS ANGELES** Port și centru industrial al SUA pe țărmul de V al G. San Pedro din Oc. Pacific. Ad. paselor de intrare în port 10–15 m. Lung. frontului de cheuri peste 22 km cu adâncimi de 15 m. Bazinul petrolier este accesibil pentru navele cu un pescaj de până la 15 m. Pop. orașului cu suburbiile: peste 6 mil. loc. Volumul anual al traficului de mărfuri cca 40 mil. t. Se importă: produse petroliere, cauciuc, oțel, prod. chimice, prod. generale; se exportă: minereu, cărbuni, cereale, prod. industriale. Șantierelor navale dotate cu 2 docuri plutitoare și 8 cale asigură construcția și reparația navelor civile cu un tonaj de cca 22 mii t și militare, incl. Cr.

**LOSTROM** *sin., fl. nostrom.*

**LOTCĂ** (rus. Lotka) Barcă pescărească din lemn, cu prova și pupa ascuțite și arcuite. Are 18–25 crivace. Este propulsată cu vâsle sau cu o velă ridicată la un catarg fixat într-un orificiu de la chilă. Folosită îndeosebi în Delta Dunării și pe mare în apropiere de coastă. La unele lotci poate fi adaptat și un motor.



Lotcă

**LOȚ** Persoană brevetată care asigură pilotajul în zona fostelor cataracte ale Dunării (Porțile de Fier); *sin.* pilot de cataracte.

**LOUSIADE** Arh. în M. Coraliilor la SE de Ins. Noua Guinee (Oc. Pacific). Face parte din Papua-Noua Guinee în cadrul Commonwealth-ului Australian. Format din 10 insule mici vulcanice și numeroase recife de corali. Supr. totală 2,2 mii km<sup>2</sup>. Pr. insule: Tagula, Rossel, Mizima. Relief muntos, până la 1000 m alt. Climat subecuatorial umed. Păduri veșnic verzi. Pop cca 3000 loc. Zăcămintele aurifere, cocotieri, pescuit. A fost descoperit în 1606 de navigatorul spaniol Vaez Torres.

**LOVITURĂ 1.** Manipulare a ramei de la poziția de drepți până la revenirea în aceeași poziție. **2.** Bătaie de clopot. Se deosebesc: **L. simplă**, care marchează jumătățile de oră, și **L. dublă**, care marchează orele; v. și a bate carturile.

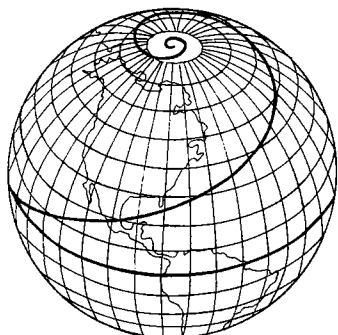
**LOVITURĂ DE AVERTISMENT** Lovitură de tun executată fără proiectil pentru a atrage atenția unei nave sau pentru a o soma.

**LOVITURĂ DE MARE** Val ce lovește cu putere bordajul navei.

**LOVITURĂ DE VÂNT** Vreme rea trecătoare, cu durata de la un gren până la circa o zi.

„LOWESTOFF” Fregată, prima navă militară din Marea Britanie care a vizitat România, printr-o vizită de protocol în portul Constanța, după cel de al doilea RM (1966).

**LOXODROMĂ** Curbă pe suprafața globului, care taie toate meridianele sub același unghi (cu excepția cazurilor particulare, când se confundă cu meridianele sau cu ecuatorul), reprezentând un arc de cerc mare. L. este o curbă elicoidală tangentă asimptotic (la infinit) la



Loxodromă

pol. Această curbă este urmată de nave cu ajutorul compasului, permițându-le să mențină un unghi constant cu meridianele. Pe harta marină în proiecție Mercator L. apare ca o dreaptă **L. fictivă** Curbă pe suprafața globului, care taie sub același unghi toate meridianele fictive.

**LPG** (*engl.* Liquid Pressure Gas) Navă servind la transportul gazelor sub presiune.

**LUA APĂ CU BORDUL** A ambarca apă pe punte pe mare rea.

**LUA BANDĂ** A se înclina temporar într-un bord din cauza vântului și a mării.

**LUA LA REMORCĂ/URECHE** v. remorcă.

**LUA MAREA/LARGUL** A ieși în mare/larg.

**LUANDA** (São Paulo de Loandu) Oraș-port și cap. Angolei situat pe țărmul de SV al G. cu același nume din Oc. Atlantic. Cca 300 mii loc. Lungimea frontului de cheuri 4 km cu ad. până la 10 m. Volumul anual al traficului de mărfuri 2 mil. t. În radă pot fi operate petroliere cu un pescaj până la 16,8 m. Se importă: mașini și utilaje, cărbuni, ciment; se exportă: petrol, cafea, sisal, bumbac ș.a. Șantierul și atelierele navale asigură reparația navelor de tonaj mediu. Aeroport.

**LUA O ÎNĂLȚIME** A măsura înălțimea unui astru cu sextantul.

**LUA RELEVEMENTE** A determina relevmentele unui obiect.

**LUA VÂNTUL** A masca o navă/ambarcațiune cu vele, trecând prin vântul acesteia.

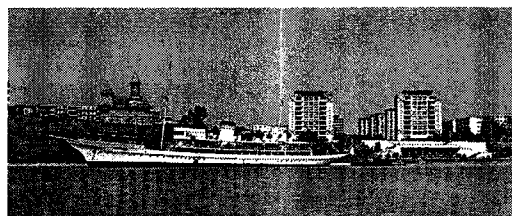
**LUA VOLTA** A fixa capătul unei parâme de o baba, de un tchet, de o cavilă etc. printr-o voltă.

**LUAREA UNUI CORP MORT** v. legare la geamandură.

**LÛBECK** Oraș-port în NE Germaniei (landul Schleswig-Holstein), în zona estuarului R. Trave, la 20 km de vărsarea acestuia în G. Lûbecker din M. Baltică. Pop. cca 250 mii loc. Dezvoltarea orașului și portului s-a datorat în principal comerțului și transporturilor maritime. Volumul anual al traficului de mărfuri cca 4 mil. t. Este realizată legătura pe feribot între L. și Ins. Lolland (Danemarca) și portul Trelleborg (Suedia). Prin

canalul Trave Elba se face legătura între L. și cursul inferior al Fl. Elba. Pr. ramuri industriale: constr. de nave și avioane civile și militare, constr. de mașini și aparate de precizie, ind. chimică și farmaceutică. *Ist.* întemeiat în 1143, orașul a devenit din 1226 centrul principal al organizării Hansei și al comerțului hanseatic, ajungând la maximă înflorire în sec. XIV–XV, după care decade. Își menține statutul de oraș liber până în 1937. În al doilea RM (1939–1945), centrul orașului a fost serios avariat de aviația anglo-americană și în mai mică măsură zonele industriale de la periferia orașului.

**„LUCEAFĂRUL”** (ex. „Nahlin”) Yacht construit în Anglia (1930) și achiziționat de Casa Regală Română în 1937. Caracteristici: depl. 2050 t; dim: 75,5 × 10,8 × 4,42 m; turbine cu abur de 4000 CP; 2 elici; vit. 17,5 Nd. În perioada interbelică a executat voiaje oficiale în M. Neagră și M. Mediterană. După 1948 a primit numele de „Libertatea” și a revenit Marinei Militare care l-a folosit ca navă-școală pentru elevii Școlii de ofițeri marină. În 1956 a fost transferat întreprinderii de



NMS „Lucafărul”

navigație NAVROM – Constanța și a executat curse de pasageri între Galați și Constanța până în 1963 când trece în administrația Comitetului de Stat al Apelor, devenind navă de protocol. În 1972 a fost scos din exploatare și transformat în hotel plutitor în portul Galați. În 2002 a fost cumpărat de o firmă britanică.

**ÎLCRĂRI HIDROTEHNICE** *hd.* Construcții executate pe cursurile de apă pentru regularizarea debitelor, prevenirea inundațiilor, stăvilirea apelor în scopul creării lacurilor de acumulare sau inundării unor zone de teren, precum și pentru a împiedica acțiunea apelor în anumite zone.

**ÎLCRĂRI MARINĂREȘTI** Ansamblul lucrărilor executate cu ajutorul parâmelor: noduri, împletituri, legături, matiseli, patronări, confecționări de scări, de plase sau de baloane de acostare etc.

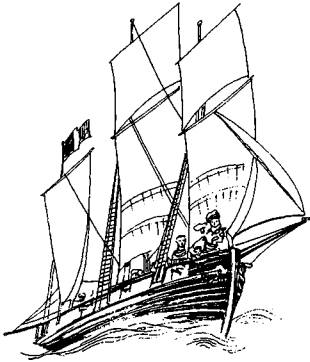
**ÎLCRUL PE HARTĂ** Lucrare grafică executată pe harta marină, constând în trasarea de drumuri sau relevmente cu echerle sau liniile paralele ori cu alte diferite rigle brevetate, în măsurarea distanțelor cu gheara de compas, în punerea unui punct pe hartă ori scoaterea sa cu ajutorul echerelor, liniilor paralele și stațiografului, în trasarea curbei de girație etc.

**ÎLCRUL ZILEI** Totalitatea calculelor și lucrului pe hartă ce se execută zilnic la bordul unei nave aflate în mare. Când se navigă în vederea coastei, L.Z. constă din a face punctul navei cu ajutorul mijloacelor navigației costiere și a efectua schimbările de drum necesare.

Când se navigă în larg, L.Z. începe în zori, în cursul crepusculului nautic, făcându-se punctul astronomic cu ajutorul a doi-trei aștri; apoi, în cursul dimineții, se face o dreaptă de înălțime cu Soarele, la ora 12,00 (timp adevărat) se efectuează calculul latitudinii meridiane sau circummerdiane, după-amiază se face cel puțin o dreaptă cu Soarele, iar seara, în timpul crepusculului nautic, se face din nou punctul astronomic; uneori punctul navei se poate face și ziua cu ajutorul a doi aștri, atunci când se observă bine Luna, Venus sau Jupiter; în tot cursul L.Z. se controlează deviația și, dacă este posibil, se face punctul navei prin radiogoniometrie și mijloace de navigație hiperbolică, ținându-se, totodată, în permanență estima. Aparatura modernă permite ca în L.Z. punctul navei să fie continuu ținut la zi prin satelit.

„LUDWIG“ *ist.* Prima navă cu aburi care a trecut în amonte pe la Porțile de Fier în anul 1864.

**LUGHER** *ist.* Navă punctată, cu trei arbori și cu vele la treime. Pe vremea navelor cu vele era utilizată pentru transmiterea ordinelor, efectuarea unor operațiuni costiere, atacarea navelor de comerț ale adversarului (război de cursă).



Lugher corsar

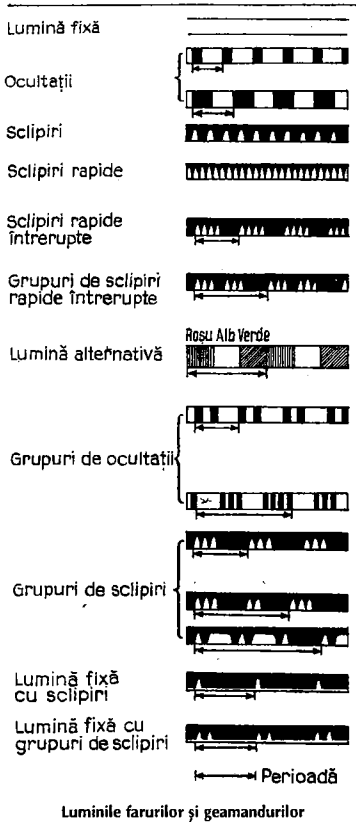
**LUME** *inv.* În expr. Nordul lumii, Sudul lumii etc. avea sensul de „adevărat“.

**LUMINĂ 1.** Radiație luminoasă a unei surse de lumină montate pe o barcă, un far, o geamandură, o navă etc. și folosită pentru semnalizare și asigurarea navigației pe timp de noapte. **L. alternativă** L. care își schimbă periodic culoarea, cu sau fără faze de întuneric (eclipsă) între culori, pe același relevment. **L.A. cu ocultații** L.A. care își schimbă periodic culoarea și la care faza de lumină este mult mai lungă decât faza de întuneric. **L.A. cu sclipiri** L.A. care are între sclipiri faze de întuneric mai mari decât cele de lumină. **L.A. fixă cu sclipiri** L.A. care prezintă mărimi ale intensității luminoase la intervale regulate. **L. cu sclipiri** L. la care faza de lumină, de durată constantă, este mult mai scurtă decât faza de întunecare. **L. cu grup de sclipiri** L. la care faza de lumină se prezintă sub forma unui grup de două sau mai multe sclipiri, durata unei sclipiri fiind mai mică

decât cea a întunericului. **L. cu ocultații** L. la care faza de întuneric, cu o durată constantă, este mult mai scurtă decât faza de lumină. **L. cu grup de ocultații** L. la care ocultațiile sunt reunite în grupuri ce se succed cu regulatitate. **L. cu sectoare** L. care are sectoare cu caracteristici diferite; sectoarele în care lumina este vizibilă marchează un drum, o zonă periculoasă, un aliniament sau un punct de întoarcere. **L. cu semnale Morse** L. la care sclipirile sunt grupate astfel încât să formeze un semn din alfabetul Morse. Durata fazei de lumină, în fiecare perioadă, este mai scurtă decât durata totală a întunericului. **L. de aliniament** Două L. care formează un aliniament. L. mai apropiată de mal se numește anterioară, iar cea mai îndepărtată, posterioară. **L. de avertisment** L. instalată pe căile navigabile sau în apropierea acestora pentru a marca un pericol. **L. de ceață** L. folosită în condiții de vizibilitate redusă. **L. de zi** L. utilizată și în timpul zilei. **L. direcțională** L. cu un sector foarte îngust, având același rol ca și un aliniament. **L. fixă** L. cu intensitate luminoasă și culoare constante. **L. fixă cu sclipiri**. L. care își menține culoarea, intensitatea luminoasă crescând la intervale regulate. **L. fixă cu grupuri de sclipiri** L. fixă cu un grup de două sau mai multe sclipiri cu intensitate mai mare la intervale regulate. **L. isofazică** L. cu faze alternante egale de lumină și întuneric. **L. ritmică** L. cu succesiuni de intervale de lumină și de întuneric (eclipsă) denumite faze. Timpul necesar unei succesiuni complete se numește perioadă. **2.** L. purtată de nave în mers ori la ancoră sau de cele puse pe uscat. **L. albastră de pupa** L. purtată la pupa de navele de război aflate în formație, celelalte lumini fiind stinse. **L. cu sclipiri** L. pe navele cu pernă de aer, având o frecvență de cel puțin 120 de sclipiri pe minut. **L. de ancoră** L. albă vizibilă pe tot orizontul, pe care o arată navele ancorate. În funcție de lungimea navei. L.d.A. are o bătaie de 2–3 Mm. **L. de amiral** L. de pupa, de regulă, pe spardec, purtată la ancoră de navele care au la bord un amiral; în funcție de gradul comandantului – contraamiral, vice-amiral sau amiral – se utilizează una, două sau trei lumini orizontale. **L. de catarg** L. albă instalată în axul navei și vizibilă pe un arc de 225° (de la dreapta în prova până la 22°5' înapoia traversului); în funcție de lungimea navei, vizibilitatea este de 2–6 Mm. **L. de distanță** L. pe bastonul de pavilion prova sau pupa, utilizată pentru măsurarea distanțelor de la comandă. **L. de distanțier** La navele prevăzute cu distanțier cu prisme, fiecare din cele două L. albastre de pe catarg ce marchează o distanță dată, de regulă, 10 m. **L. de drum** Termen neregulamentar prin care unii înțeleg L. de catarg, iar alții L. de borduri (*nu se recomandă a fi folosit*). **L. de guvernare** L. de dimensiuni reduse, instalată pe bastonul de pavilion prova, pentru a indica timonierului axul navei pe timpul nopții. **L. de manevră** L. albă cu sclipiri având următoarele semnificații: o sclipire pentru „vin la tribord“ și două sclipiri pentru „vin la babord“. Intervalul dintre aceste semnale trebuie să fie de cel puțin 10 s. **L. de poziție** Termen neregulamentar prin



care unii înțeleg L. de catarg, iar alții, L. de borduri (*nu se recomandă a fi folosit*) **L. de pupa** albă cu un sector de  $135^\circ$  ( $67^\circ 5'$  de la pupa în fiecare bord), având, în funcție de lungimea navei, o bătaie de 2–3 Mm. **L. de remorcaj** L. galbenă cu aceleași caracteristici ca și **L. de pupa** L. de siaj L. albă utilizată pentru iluminarea exclusivă, pe timp de ceață, a siajului navelor de război, care navigă în formație **L. din bord** L. verde la tribord și roșie la babord, vizibilă pe un arc de  $112^\circ 5'$  (de la drept în prova până la  $22^\circ 5'$  înapoia transversului).



Luminile farurilor și geamandurilor

**LUMINĂ DE CENTURĂ DE SALVARE** Sursă luminoasă alimentată de o baterie, având o intensitate de o candelă și durată minimă de funcționare de 10 ore, care este fixată pe centurile de salvare pentru a putea descoperi mai ușor un naufragiat pe timpul nopții.

**LUMINĂ DE RAI** Canal într-un rai de metal, servind pentru ungere; v. macara.

**LUMINI COLORATE:** **L. albastră** este cea mai puțin vizibilă, utilizându-se la pupa și la iluminatul de luptă; **L. galbenă** pătrunde ușor prin ceață, din care cauză unele binoculi sunt prevăzute cu filtre galbene pentru vechea de ceață. **L. portocalie** este cea mai vizibilă și se folosește pentru transmiterea semnalelor cu fum colorat, la distanțe mari; din același motiv vecele bărcilor de salvare sunt de culoare portocalie; **L. roșie**, la care ochii se acomodează mai ușor în întuneric, se folosește în comandă; în prezent, pentru unele înscripcții pe hartă se utilizează culoarea

purpurie, vizibilă la L.R.

**LUMINISCENTĂ** *hd.* Aspectul luminos al mării datorat îndeosebi procesului biologic al microorganismelor.

**LUNĂ 1.** Satelit natural al Pământului, aflat la distanța de circa 384 400 km (1,25 s lumină) de acesta. Planul orbitei lunare este înclinat cu  $5^\circ 09'$  față de planul eclipticei. Declinația Lunii variază între  $18^\circ 18'$  și  $28^\circ 36'$ . Forța de atracție asupra Pământului dă naștere fenomenului de maree. Navigatorii urmăresc fazele Lunii în scopul întocmirii graficului luminozității.

**LUNĂ SINODICĂ** Intervalul de timp după care Luna revine în dreptul Soarelui. În timpul acestei perioade, Luna trece prin toate fazele. Este egală cu 29 zile, 12 ore, 44 minute și 3 secunde.

**LUNCĂ** Zonă de-a lungul unei ape curgătoare. În luncă se revarsă periodic apele și crește o vegetație specifică. Lunca Dunării, zonă inundabilă de-a lungul fluviului Dunărea, are o suprafață de cca un milion de ha, din care jumătate sunt bălți permanente.

**LUNETĂ 1.** *inv.* Instrument optic telescopic constând dintr-o L. terestră (care nu răstoarnă imaginile), a cărei putere de mărire este de 10–20 de ori. **L. de ofițer de cart** *inv.* L. purtată în trecut sub braț (în unele marine se poartă și în prezent) ca semn al autorității. Fiind compusă din mai multe elemente ce intră unul în altul, L. poartă și denumirea de telescop, deși nu are nimic comun cu instrumentul astronomic cu aceeași denumire. Uneori ocularul L. este prevăzut cu prisme care fac să crească puterea de mărire. **2.** Instrument optic de același tip cu cel prezentat mai sus, dar netelesopic, folosit pentru ochirea tunurilor; poate fi prevăzut și cu geamuri colorate care permit ca ochirea să se execute cu Soarele din față. **3.** v. sextant.

**LUNETĂ DE CALAFAT** Tub prevăzut cu un geam la extremitatea ce se introduce în apă pentru a putea examina starea calafatului, fără a fi jenat de reflecția luminii la suprafața apei.

**LUNG LA APĂ!** Comandă pentru a rama lung, cu aplecarea pronunțată pe spate, ceea ce permite utilizarea unei părți mai mari a greutateii corpului.

**„LUNGA!”** *inv.* Comandă pentru continuarea și amplificarea tragerii (virării) unei parâme de manevră (fungă, școtă etc.).

**LUNGIME ADMISIBILĂ** Lungime a unui compartiment, egală cu produsul dintre lungimea inundabilă și factorul de compartimentare (definiție SOLAS).

**LUNGIME DE TONAJ** Lungimea navei măsurată la fața superioară a punții de tonaj, în planul diametral, între punctele interioare extreme ale osaturii sau fardajului.

**LUNGIME INUNDABILĂ** Lungime a unui compartiment convențional, cu centrul într-un punct oarecare al navei, după a cărei inundare – cu o permeabilitate dată și la pescajul corespunzător liniei de încărcare – linia de plutire a navei avariate atinge linia de supraimersiune.

**LUNGIME MĂSURATĂ** Lungime a unei porțiuni de catarg între fața inferioară a călcâiului și fața superioară a gâtului/vârfului.

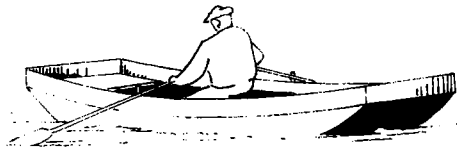
**LUNGIMEA NAVEI 1.** Distanța orizontală măsurată pe axul navei între anumite reperi. **L. între perpendiculare**

L. la care reperle sunt considerate perpendiculare la extremitățile liniei de plutire; *sin.* L.N. la linia de plutire. **L. peste tot** sau **L. maximă** L. măsurată între punctele extreme ale navei (prova și pupa), fără bombres. **2.** 0,96 din L.N. la linia de plutire, la o distanță egală cu 85% din înălțimea minimă deasupra chilei sau cu distanța dintre fața prova a etravei și axul cârmei la aceeași linie de plutire în cazul în care valoarea anterioară este mai mare (valoare folosită în unele convenții internaționale). **3.** 0,96 din L.N. la linia de încărcare de vară sau din distanța dintre fața prova a etravei și axul cârmei, la aceeași linie de încărcare, în cazul în care valoarea anterioară este mai mare (valoare prevăzută în regulile societăților de clasificare).

**LUNGIMEA VALULUI** Distanța în metri sau în picioare măsurată pe orizontală între două creste sau scobituri succesive de val. Valorile maxime ale lungimii valurilor determinate pe baza unor numeroase observații sunt următoarele: 170 m în bazinul nordic al Oceanului Atlantic; 214 m în bazinul sudic al aceluiași ocean; 233 m în Oceanul Pacific și 342 m în Oceanul Indian. Valorile medii ale valurilor oceanice sunt cuprinse între 69 m și 110 m.

**LUNGU, Corneliu** (1904 – ?) Comandor. Absolvent al Școlii de ofițeri marină, Școlii de aplicație și al Școlii superioare de război. Specializat în arma submarină, a efectuat serviciul în cadrul Grupului de Sm. și VT. Comandant al navei-bază „Constanța” (1940). Șef al secției operații în cadrul CMM. În al doilea RM a comandat submarinele „Delfinul” (1941) și „Rechinul” (1944), executând misiuni de luptă de lungă durată în bazinul de E al M. Negre. Profesor de tactică Sm. și tactică generală la Academia Militară. Șef de stat-major la Comandamentul Forțelor maritime (1950–1952).

**LUNTRE** Denumire atribuită mai multor tipuri de mijloace plutitoare corespunzătoare diferitelor regiuni geografice. În accepțiunea actuală luntrea este o barcă de lemn cu fundul plat și cu prova și pupa teșite, folosită atât la mare cât și pe Dunăre și apele interioare, inclusiv ca barcă de serviciu pentru navele fluviale.



Luntre

**LUP DE MARE** *arg.* Marinar încercat, cu multă experiență.

**LUPAȘCU, Dumitru** (1869 – ?) Contraamiral. Absolvent al Școlii militare de ofițeri promoția 1891. După absolvire cu gradul de Slt. a fost repartizat la Inspectoratul porturilor. Au urmat funcții importante în cadrul Diviziei de Dunăre, Diviziei de Mare și la Apărarea Porturilor Fluviale. Comandant pe nava „România” (1900); comandant al portului Constanța (1909). În primul RM s-a aflat la comanda monit. „I. C.

Brătianu”, cu gradul de comandor și a participat la acțiunile de luptă importante desfășurate pe fluviu la Turțucaia, Rasova și brațul Măcin până în anul 1917.

**LUPĂ 1.** Instrument optic folosit pentru citirea detaliilor hărții. **2.** Instrument optic fixat deasupra compasului pentru a permite timonierului să citească exact capul. La compasurile sferice moderne cupola de sticlă constituie ea însăși o L.

**LUPĂ DE PESCUIT** Dispozitiv auxiliar al aparatului de hidrolocație cu un tub catodic pe care se poate urmări vizual prezența bancurilor de pește sub navă și poziția acestora față de fundul apei.

**LŪSHUN** Port al Chinei în extremitatea de S a Pen. Liaodong la M. Galbenă. Supr. teritoriului și acvatoriului portului 5 km<sup>2</sup>. Lung. frontului de cheuri 3 km cu ad. de 7–10 m. Ad. în zonele de ancoraj 15–35 m. Volumul anual al traficului de mărfuri cca 30 mil. t. Deschis navigației practic tot cursul anului. În iernile geroase, în general, în luna ian. poate fi acoperit cu un strat subțire de gheață. Șantierul naval asigură reparația navelor civile de tonaj mediu și a celor militare, incl. Ds. Folosită ca BMM de către Rusia până în 1904, în baza convenției încheiate cu guvernul chinez în 1898 v. Port-Arthur.

**LUSIN** Sfoară subțire confecționată din 2–3 sfilețe de cânepă de cea mai bună calitate, cătrănite sau albe. Se întrebuințează la matiseli de ornamentație și la înfășurări.

**„LUSITANIA”** *ist.* Navă de pasageri britanică a Companiei Cunard (31 550 t). În primul RM, în timpul traversadei din SUA spre Liverpool, la 5 mai 1915, a fost torpilată și scufundată de către Sm german U-20 în apropiere de C. Old Head (extremitatea de S a Irlandei). La bord se aflau 1959 pasageri, iar în magaziile navei erau depozitate muniții de artilerie și infanterie. Nava nu avea escortă. apreciindu-se că viteza ei ridicată oferea siguranța necesară pe timpul marșului. Nava s-a scufundat în scurt timp, ceea ce a dus la pierirea a 1194 de pasageri. Cauzele scufundării atât de rapide a navei nu au fost elucidate. Se presupune că la explozia torpilei s-a adăugat și cea a muniției din magazii. Torpilarea „L.” a influențat puternic hotărârea SUA de a intra în primul război mondial (1917).

**„LŪTF-Ū-CELIL”** Corvetă cuirasată otomană de 2540 tone, scufundată de artileria terestră rusească în apropiere de Brăila la 20 apr./11 mai 1877 în războiul ruso-româno-turc (1877–1878).

**LUZON** Cea mai mare insulă din Arh. Filipine. Supr. 107 mii km<sup>2</sup>; pop. cca 25 mil loc. Relief muntos vulcanic cu alt. max. de 2934 m. Vulcani activi (Maion 2416 m). Țărmurile de V și S dantelate, cu multe golfuri și băi. Climă subecuatorială musonică; taifunuri frecvente; temp. med. în ian. +24° C, în mai +28° C. Vegetație caracteristică zonei subecuatoriale. Între munți și fâșia litorală se întind câmpiile roditoare. Pr. culturi: orez, trestie de zahăr, cocotieri, tutun. Pr. exploatarea: minereu de fier, cupru, crom, mangan, aur, cărbuni, petrol, gaze naturale. Cap. și pr. port Manila. Orașe: Passau, Legospi, Baguio, Batangas, Laong. *ist.* În al doilea RM ins. a fost ocupată de forțele japoneze (1942), iar în 1945 a fost eliberată de trupele americane

cu sprijinul forțelor de rezistență filipineze. (v. operațiile de la Ins. Filipine).

**LYON** Oraș-port fluvial în SE Franței (prov. Lyonnais) situat la confluența Ronului cu Saône. Cca 600 mii loc. Important centru industrial și comercial. Din sec. XVII este renumit pentru producția de mătase naturală, înlocuită în prezent de cea sintetică. Sunt dezvoltate ind. textilă, constructoare de mașini, automobile (camioane), îngrășăminte, cauciuc sintetic ș.a.

**LYSANDROS** (? – 395 î.Hr.) Comandant de oști spartan (Grecia antică). Navarh (echivalent cu cdt. de flotă, în 408 î.Hr.). În ultima parte a războiului Peloponesiac între Sparta și Atena (431–404 î.Hr.) a organizat o flotă

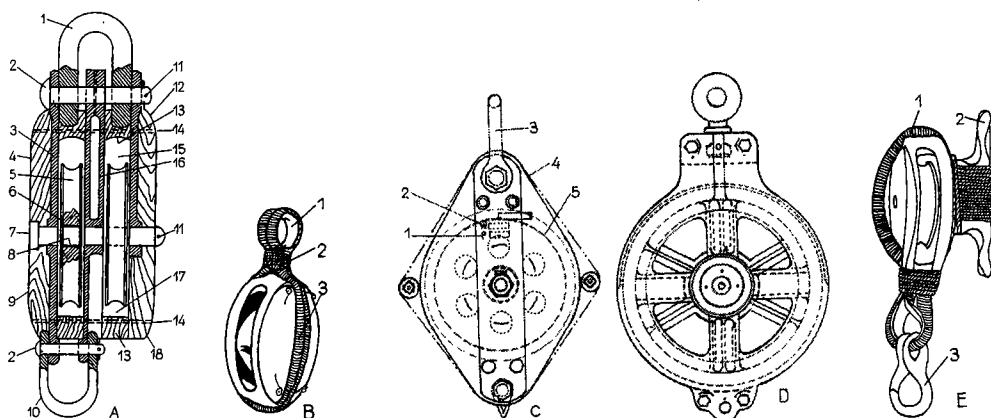
cu sprijin persan cu care a reușit să schimbe soarta războiului în favoarea Spartei, obținând victoria de la Notion (406 î.Hr.). După bătălia navală de la Arginusae câștigată de atenieni, a coordonat forțele navale spartane din Mediterana de Est, reușind să surprindă și să nimicească flota amiralului Conon la Aigos Potamoi (aug. 405 î.Hr.). În urma unui îndelungat asediu (405–404 î.Hr.) a silit Atena să capituleze. A lichidat sistemul democratic și a impus atenienilor un regim oligarhic. A fost însă înlăturat de la putere. În 395 î.Hr. a căzut într-o bătălie cu beoțienii în războiul Corintic.

# M

**M** Pavilion din Codul internațional de semnale cu semnificația: „Nava mea este stopată și sunt în derivă”. „**M**” Tip de distrugătoare denumite și contratorpiloare; v. „Mărăști” și „Mărășești”.

**MACARA 1.** Denumire marinărească dată scripetelui. M. se compune dintr-o căpățână de lemn sau metal în care se rotesc, în jurul unei osii, roți din tec, gaiac, material plastic, bronz sau oțel ce poartă denumirea de raiuri, fiind prevăzute cu un șanț; M. este susținută de un zbir vegetal sau metalic, interior sau exterior, care se termină cu un ochi cu rodanță, o cheie sau un

spațiu dintre rai/raiuri și tocul de la coadă, tăietură. Uneori M. metalice au raiuri cu rulmenți cu bile. **M.-călăuză** M. utilizată pentru schimbarea direcției unui curent. **M. cu pălărie** M. cu acoperiș de protecție la cap. **M. cu picior** M. prevăzută cu picior (1). **M. cu tachtet** M. care are pe una din fețe un tachtet, astfel încât volta curentului palancului să poată fi luată chiar pe aceasta. **M. cu talpă** M. cu coadă lățită ce se poate prinde pe o manevră. **M. cu sfârc** M. prevăzută cu sfârc la cap, cu ajutorul căruia se poate prinde o manevră. **M. de coș** M. cu cârlig cu capătul rotunjit,



## Macarale:

A – de lemn dublă cu zbir metalic (secțiune): 1 – cheie; 2 – bulon; 3 – zbir interior; 4 – căpățână; 5 – rai; 6 – buză; 7 – osie; 8 – degetar; 9 – față; 10 – cheiță; 11 – șplint; 12 – cap; 13 – tocuri; 14 – cui de aramă; 15 – gât; 16 – perete; 17 – tăietură; 18 – coadă. B – de lemn simplu cu zbir de căneță dublu: 1 – rodanță; 2 – legătură; 3 – zbir dublu. C – metalică simplă: 1 – sarcină de încercare; 2 – sarcină de lucru; 3 – cheie; 4 – față; 5 – rai. D – de bigă: E – cu tachtet: 1 – zbir; 2 – tachtet; 3 – foarfecă.

cârlig. După numărul raiurilor, M. sunt simple, duble, triple etc. La bord se întrebuințează M. cu cel mult trei raiuri, în timp ce la lucrările de salvare se pot utiliza și M. cu patru-șase raiuri. Partea căpățânii cu ochi sau cheie se numește cap, iar cea opusă, coadă. Uneori M. poate avea la coadă un zbirșor cu ochi sau o cheiță la care se mătasește capătul stătător al curentului. Căpățâna are două fețe, separate prin tocuri și fixate cu cui de aramă cu rondela (la M. din lemn) sau cu buloane (la M. metalice și din material plastic). Spațiile dintre fețe se numesc ferestre. La rândul lor, raiurile au câte o gaură întărită cu un degetar din bronz cu marginea răsfrântă (buză); cele metalice au câte o gaură de ungere (lumină). Spațiul dintre tocul de la cap și rai/raiuri, pe unde intră curentul, se numește gât, iar

care se prinde de muchia coșului pentru a susține, de ex., o șelă. **M. de marionetă** M. fixată pe marionetă, prin care trec manevrele curente. **M. de picior de arbore** M. aflată la piciorul arborelui, prin care trec manevrele curente. **M. de punte** M. cu capul fixat pe punte, prin care trece o manevră curentă. **M. de sart** M. simplă sau dublă fixată prin legături între două sarturi pentru trecerea manevrelor curente. **M. ghiulea** M. simplă, sferică, în al cărei șanț se mătasește capătul unei manevre fixe.

**MACARA ALUNECĂTOARE** Dispozitiv compus dintr-o macara simplă prin care trece un curent având un capăt fixat în afara macaralei. Forța aplicată (considerând frecarea nulă) reprezintă jumătate din forța necesară ridicării unei greutăți fără utilizarea macaralei.

**MACARA DE BORD** Macara montată la bordul unor nave în locul bigilor, având o capacitate de ridicare mai mare decât acestea și o rază variabilă de acțiune care îi permite să așeze sarcina în orice punct al gurii de magazie. Poate fi fixă sau mobilă, fiind manevrată simplu și rapid.

**MACARA LA MACARA** Poziție a unui palanc care a fost virat la maximum, astfel încât cele două macarale aproape că se ating una de alta; v. a peface.

**MACARA PLUITOARE** Instalație de ridicare (bigă, grui, capră), eventual autopropulsată, montată pe un ponton și folosită la manevrarea greutăților mari.

**MACARALE DE BIGĂ** Ansamblul macaralelor și pasticilor care alcătuiesc palancul de încărcare sau servesc la ghidarea manevrelor curente ale unei bigi.

**MACHETĂ DE NAVĂ** v. navomodel.

**MACAROANE** *arg., ist.* Șnur alb purtat de marinari în jurul gulerului; eghileți.

**MACKENZIE** Fl. în NV Canadei. Lung. 4241 km; supr. bazinului fl. (incl. sistemul de râuri ce se varsă în L. Sclavilor), 1750 mii km<sup>2</sup>. Izv. din Munții Stâncoși Canadieni sub numele de Athabaska, traversează L. Athabaska, L. Sclavilor, se îndreaptă apoi spre NV și se varsă printr-o deltă uriașă în M. Beaufort din Oc. Înghețat de Nord. Albia fl. are o lățime de câțiva km și este mărginită de păduri de brazi. Debitul med. 15 mii m<sup>3</sup>/sec. Fl. îngheață în sept.–oct. și se eliberează de ghețuri în mai–începutul lui iunie. Navigabil până la L. Sclavilor, iar pe unele porțiuni și în amonte (cca 2000 km). *ist.* A fost descoperit și traversat pentru prima dată de navigatorul englez Sir Alexander Mackenzie (1789) de la care își poartă numele.

**MADAGASCAR** Ins. în Oc. Indian, situată la cca 400 km de coasta de SE a Africii. Terit. Rep. Madagascar. Cca 12 mil. locuitori; relief muntos în partea de E a Ins. unde se întinde un lanț de munți de la N la S cu alt. med. între 800 și 1500 m; alt. max. 2886 m (vf. Maramokotro). Țărmurile slab dantelate, înalte la N și S și joase în rest. Climă tropicală cu temp. med. pe litoral de +20° – 30° C. Rețea deasă de râuri rezezi cu debite mari de apă. Vegetația pe platoul central tip savană, iar către țărm cu păduri tropicale. Pr. porturi: Toamasina (la Oc. Indian), Mahajanga (la Str. Mozambic).

**MADEIRA** (de Madera) Arh. vulcanic în Oc. Atlantic situat în apropiere de țărmul de NV al Africii. Terit. portughez; cca 300 mii loc., supr. 797 km<sup>2</sup>. Ins. cea mai mare, M. are 200 mii loc. Relief muntos, alt. max. 1860 m. Climă mediteraneană. Vegetație subtropicală: trestie de zahăr, viță de vie, citrice, dafin ș.a. Vinuri renumite, turism. Pr. oraș-port Funchal.

**MADRAS** Important port și BMM în S Indiei la țărmul G. Bengal (coasta Coromandel); cca 2 mil. loc. Lung. frontului de cheuri 3 km cu adâncimi până la 18 m. Traficul anual de mărfuri 10,5 mil. t. Export: minereu, tutun, fructe exotice; import: produse petroliere, mașini, cărbuni ș.a. Aeroport internațional.

**MADREPOR** Viețuitoare dintr-un ordin de celenterate cu schelet calcaros, care trăiesc în colonii în mările Sudului, formând recife sau atoli.



Macara alunecătoare

**MADRIERĂ** fl. Scândură groasă care formează puntea unui ponton de acostare.

**MADURA** Ins. în Arh. Indonezian, în apropierea țărmului de NE al Ins. Java. Supr. 4558 km<sup>2</sup>. Țărmuri slab dantelate înconjurate pe alocuri de recife de corali. Relief deluros, alt. până la 471m; climă ecuatorială musonică; sezonul ploios oct.–mart., uscat apr.–sept. Temp. med. lunară: +25° – 28° C. Păduri ecuatoriale și savane. Bogată în culturi de orez, tutun, porumb, manioc, produse animaliere, pescuit. Or. pr. Pamekasan.

**MAESTRO** Vânt de Nord-Vest în M. Adriatică și M. Ionică, precum și în largul coastelor Sardiniei și Corsicei.

**MAESTRU** v. arbore maestru, cuplu maestru.

**MAGAZIE** Încăpere în care se păstrează o anumită categorie de materiale (M. șefului de echipaj, M. de muniție, M. de vele, M. de pituri etc.) **M. de marfă** MC Compartiment situat sub puntea navei și destinat depozitării mărfurilor. Fiecare M. are, de regulă, o gură (uneori două-trei) pentru încărcarea/descărcarea mărfurilor, prevăzută cu instalații de manipulare (bigi, macarale); *sin.* hambar, cală (*la navele cu vele*). **M. de pește** M. pe navele de pescuit, dotată cu instalație frigorifică, în care se depozitează cutiile (sacii) cu pești și alte produse pentru a fi conservate un timp mai îndelungat la temperatura de minus 20–22° C.

**MAGAZIE DE CONTROL** MC Magazia navei, de regulă, cea mai mare, care necesită timpul cel mai îndelungat pentru încărcare sau descărcare. În funcție de această magazie se calculează timpul necesar operării navei în port spre a se termina lucrul la toate magaziile în același timp.

**MAGAZIE FRIGORIFICĂ** MC Magazie specială la bordul navelor ai cărei pereți transversali, bordaje și bocaporți sunt căptușiți cu straturi de izolație termică. Este răcită cu ajutorul unor serpentine evaporatoare prin care circulă agentul refrigerent (saramură, amoniac, freon, bioxid de carbon) sau o saramură răcită în prealabil într-un răcitor de către agentul refrigerent primar (răcire indirectă).

**MAGDA IX** (12 m) *Spt.* Yacht din clasa internațională „12 metri” construit în 1912 la Asker (Norvegia) de către firma *Anker & Jensen* după proiectul norvegianului Johan Anker. Ambarcațiunea a fost realizată pentru vestitul yachtman norvegian Alfred W. G. Larsen din Oslo, iar la Jocurile olimpice din 1912 a câștigat o medalie de aur. Vândut în 1921, „Magda IX” a fost echipat cu un nou greement de cuter bermudian având suprafața velică de 261,2 m<sup>2</sup> și i s-a schimbat numele în „Moyana II”. „Clasa 12 metri” a fost una din clasele internaționale stabilite la Conferința Uniunii Internaționale de clasificare a yachturilor din 1906, la care au participat numai țări europene.

**MAGDALENA** Fl. în N Americii de Sud (Columbia). Lung. 1550 km. Supr. bazinului 250 mii km<sup>2</sup>. Izv. din Anzii Centrali, curge spre N de-a lungul unei depresiuni tectonice între M-ții Cordilieri și se varsă în M.

Caraibilor din Oc. Atlantic. Pr. afluenți: San Jorje, César și Cauca. Navigabil pe două tronsoane (în total 1100 km). Trece prin orașele-porturi Neiva și Barranquilla (accesibil navelor oceanice).

**MAGELLAN, Fernando** (*port.* Fernão de Magalhães) (cca 1480–1521) Navigator portughez, organizatorul și conducătorul expediției spaniole care în 1519–1521, a întreprins prima călătorie în jurul Pământului. Flotila lui M., alcătuită din 5 nave (a 265 oameni), a părăsit în sept. 1519 Spania, a ocolit în oct. 1520 America de Sud, a traversat Str. care-i poartă azi numele, iar cu 3 nave, care au putut continua călătoria, a intrat în oceanul pe care l-a numit Liniștit (Pacific). În martie 1521 a ajuns la Ins. Mariane, după care a debarcat în Ins. Filipine, unde M. a fost ucis într-o ciocnire cu băștinașii. Expediția a continuat cu o singură navă („Victoria”) sub conducerea locotenentului său Iuan Sabastian Elcano care, în sept. 1522, a ajuns în Spania cu numai 18 oameni. Expediția a dovedit că Pământul este rotund și a confirmat existența Oceanului planetar.

**MAGELLAN** Str. între extremitatea sudică a Americii de Sud și Arh. Țara de Foc, care unește Oc. Atlantic cu Oc. Pacific. Lung. cca 550 km, lățimea min. 3,3 km; ad. max. 1170 m. Navigație periculoasă din cauza vânturilor puternice, ceții și unui număr mare de stânci submarine și bancuri de nisip. Țărmurile țin de statul Chile. Pr. port: Punta Arenas. Descoperită și traversată pentru prima dată de F. Magellan în 1520 al cărui nume îl poartă.

**MAGERÖY** Ins. norvegiană în M. Barents, cea mai nordică dintre Ins. de lângă Țărul de N al Pen. Scandinave (71°11' lat. N). Supr. 275 km<sup>2</sup>; cca 5 mii loc; reprezintă un platou cristalin cu alt. de până la 417 m. Țărmuri crestate de fiorduri. Pe Ins. se află cel mai nordic punct al Europei, Capul Nord (Nordkapp).

**MAGNET DE COMPENSARE** Magnet cu ajutorul căruia se anulează o parte din deviațiile compasului magnetic. Distingem: M. longitudinali, M. transversali și M. de bandă, verticali.

**MAGNETISMUL INDUS** Magnetismul pe care îl capătă o navă în urma magnetizării pieselor de fier moale care intră în construcția ei, sub influența magnetismului terestru.

**MAGNETISMUL NAVEI** Câmpul magnetic al navei, care se compune din câmpul permanent (datorită fierului tare), câmpul temporar (datorită fierului moale) și câmpul semipermanent sau subpermanent (datorită fierului intermediar), care se neglijează în teoria deviațiilor compasului magnetic. Intensitatea totală a câmpului magnetic se descompune în trei direcții cu sens pozitiv spre prova, spre tribord și spre nadir. Componentele sale sunt notate cu P, Q, R pentru magnetismul permanent, cu aX, bY, cZ (după axul navei), cu dX, eY, fZ (după travers) și cu gX, hY, kZ (după verticală) pentru magnetismul temporar. Literalele a-k se numesc parametrii fierului moale; v. și deviația compasului magnetic.

**MAGNETISMUL TERESTRU** Proprietatea Pământului de a avea un câmp magnetic propriu. În acest sens Pământul poate fi considerat un magnet uriaș, al cărui câmp variază după legi insuficient cunoscute. Polul Nord magnetic este situat în prezent în Canada (în partea de Nord a Insulei Prințul de Wales), iar Polul Sud magnetic, în Antarctica (în partea de Nord a Țării lui Wilkes). Cei doi poli nu se află la antipodi, deci linia dreaptă care i-ar uni nu coincide cu un diametru. Variația zilnică a câmpului magnetic terestru este nesemnificativă pentru navigatori; variația seculară este indicată pe hărțile marine (pentru declinație) sub formă de variație anuală. De notat că definiția unui pol N este polul acului magnetic care se dirijează spre N; prin urmare, din punct de vedere fizic polul N magnetic al globului este un pol S și invers. Intensitatea totală (F) a câmpului magnetic se măsoară, de regulă, în oerstezi sau în gamma (1 oersted 100 000 gamma): ea este egală cu 0,25–0,70 oerstezi sau 25 000–70 000 gamma și se descompune în intensitatea orizontală (H) și cea verticală (Z). La rândul său, intensitatea orizontală (H) se descompune după meridianul adevărat și perpendiculara pe acesta în componenta nordică (X) și cea estică (Y). Celelalte caracteristici sunt declinația magnetică și înclinația magnetică. După cum se poate constata din examinarea hărților isomagnetice, câmpul magnetic terestru este neregulat în apropierea suprafeței globului; la înălțimea de câteva sute de km acest câmp este regulat și uniform, putând fi atribuit unui magnet diametral ai cărui poli poartă denumirea de poli geomagnetici și nu coincid nici cu polii magnetici, nici cu cei geografici. Prin analogie cu coordonatele terestre, există meridian geomagnetic și longitudine geomagnetică (A) contată de la meridianul geomagnetic care trece prin Polul Sud geografic spre Est până la 360°, precum și paralel geomagnetic și latitudine geomagnetică (Φ). Convențional, magnetismul nordic (fizic) se numește magnetismul roșu, iar cel sudic, albastru.

**MAGNITUDINE** Mărimea aparentă a stelelor măsurată după gradul de luminozitate luat prin comparație. Stelele vizibile cu ochiul liber au fost clasificate în 6 mărimi stelare, cele de mărimea 1 fiind cele mai strălucitoare. Pentru observații astronomice, în scopul determinării poziției navei pe mare, se folosesc stele de mărimea 1 și 2, iar în mod excepțional și cele de mărimea 3.

**MAGHREB** (Mahrib) Nume dat pe timpul Califatului Arab din Evul Mediu de istoricii și geografii arabi grupului de țări situate în N Africii, de la Maroc la Tripoli (în arabă înseamnă „Soare apune”).

**MAHAN, Alfred Thayer** (1840–1914) Ofițer de marină american. Contraamiral. Veteran al războiului civil din SUA. Istoric și teoretician, exponentul teoriei puterii maritime. A elaborat teoria, împărțită și de adeptul său britanic F.H.Colomb, potrivit căreia forțele maritime au un rol hotărâtor în cucerirea supremației pe mare, condiție primordială pentru a câștiga războiul. În 1884 a fost invitat să predea la Colegiul de război din SUA istoria și tactica navală. A publicat lucrările: „Influența puterii maritime asupra istoriei” (1890); „Interesul Americii față de puterea maritimă în prezent și viitor”

(1897). Teoria sa susținută și azi de unii dintre adepții săi a fost infirmată de experiența celor două războaie mondiale, în care hotărâtoare au fost acțiunile pe fronturile terestre.

**MAHON (I)** Lemn care se folosește la construcția de ambarcațiuni de lux. **M. african**, **M. american** (M. veritabil) Copac răspândit în America Centrală, Mexic, Columbia, Antile având alburnul albicios sau gălbui și duramenul roșiatic, galben brun sau brun roșiatic, cu benzi de diferite nuanțe. **M. de Honduras** sau **M. tabaco** M. de la roșu-brun până la brun-auriu, uneori roșucenușu, cu porii mai mari. Idem **M. de Venezuela**.

**MAHON (II)** Oraș-port situat pe Ins. Menorca din grupul Ins. Baleare (Mediterranean de Vest) în g. cu același nume. Intrarea în port se face printr-o pasă ce trece de-a lungul țărmului de S al golfului cu ad. de 11–25 m. Lung. frontului de cheuri 2 km cu ad. de 9 m. Șantiere de reparații nave civile și militare. *ist.* Intemeiat de cartaginezi î.Hr.

**MAHONARE** Descărcarea parțială sau totală într-o mahonă a încărcăturii unei nave ancorate ce nu poate acosta la cheu; v. LIMB.

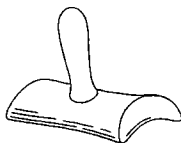
**MAHONĂ** Navă mică nepropulsată, folosită la limb sau mahonare.

**MAHUNĂ** Ambarcațiune de pescuit de dimensiuni mari, cu patru perechi de rame.

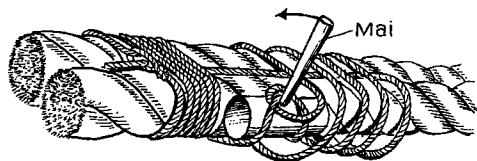
**MAICAN DIMITRESCU, Nicolae** v. Dumitrescu Nicolae Maican.

**MAI DE ÎNFĂȘURAT** Unealtă din lemn în formă de ciocan, folosită la înfășurări de parâme.

**MAI DE MATISIT** Ciocan din lemn ce servește la matisire, iar uneori la strângerea legăturilor.



Mai de înfășurat

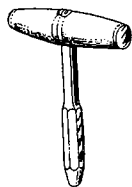


Mai de matisit

**MAI DE STRÂNS** Ciocan din lemn, cu coadă metalică, ce servește la strângerea legăturilor.

„MAINE“ Navă de linie (cuiasat) aparținând Marinei Militare a SUA (U.S. Navy). Deplasament 6682 tone. În seara zilei de 15 feb. 1898 s-a scufundat în portul Havana (Cuba) cu 260 oameni la bord, în urma unei serii de două explozii de origine necunoscută, pentru care însă a fost învinuită Spania. Acest incident a constituit baza juridică folosită de SUA pentru a declara război Spaniei la 25 apr. 1898 („războiul Hispano-American“ încheiat în același an).

**MAINĂ** A coborî o greutate cu ajutorul unei bigi, unui grui, unui cranic sau unei instalații de manevră de forță  
◇ „Măina“ (MC) Comandă pentru a M.



Mai de strâns

**MAISTRĂ** *inv.*, *sin.* Vela mare (termen folosit în prima jumătate a sec. XIX).

**MAISTRU** Grad în marina militară. În funcție de specialitate, distingem; M. timomier, M. tunar, M. mecanic etc.; v. gradele militare.

**MAISTRU DE CALĂ** Persoană care se ocupă cu lucrările de lansare a navei, de ridicare pe cală, de construcție de tacade, scareuri etc.

„MAJESTIC“ *ist.* Prima navă de linie construită în Anglia (1893) cu cuiasă cimentată, reprezentând 50% din greutatea cuiaselor utilizate anterior. Caracteristici: depl. 14 900 t; IV tunuri de 305 mm și XII tunuri de 147 mm.

**MAJUNGA** (Mahajunga) Oraș-port în R.D. Madagascar, situat în NV Ins. Madagascar la țărmul strămtorii (canalului) Mozambic. Cca 100 mii loc. Ind. hârtiei, uleiurilor vegetale, alimentară. Export: cafea, orez, zahăr, materiale lemnoase.

**MAKAROV, paiet** ~ v. paiet de gaură de apă.

**MAKAROV, Stepan Osipovici** (1849–1904) Viceamiral rus. În marina militară din 1865. A participat la războiul ruso-româno-turc 1877–1878 unde a folosit la atacul împotriva navelor turcești torpila de școndru. De asemeni a folosit primul în flota rusă torpila autopropulsată. A imaginat și construit un model de paiet de gaură de apă care-i poartă numele. Între 1886–1889, la comanda corvetei „Vitezaz“, a întreprins o călătorie în jurul lumii. A executat proiectul spărgătorului de gheață „Ermac“, a urmărit construcția acestuia în Anglia și în anii 1899–1901 a executat cu acesta o expediție polară. La începutul războiului ruso-japonez (1904–1905) a preluat comanda flotei din Oc. Pacific. Și-a pierdut viața pe cuiasatul „Petropavlovsk“ care a sărit pe o mină. Autor a peste 50 de lucrări de tactică navală, tactica flotei de cuiasate, de vitalitatea navei ș.a.

**MAKASSAR 1.** Str. între Ins. Kalimantan și Sulawesi care unește M. Sulawesi cu M. Javei. Lung. 383 Mm; lățimea min. 65 Mm; ad. min. a șenalului navigabil 930 m, max. 2458 m; curenți musonici. Pr. porturi: Balikpapan (Ins. Kalimantan), Ujungpandang (Ins. Sulawesi). **2.** Important oraș-port al Indoneziei (Ins. Sulawesi) la M. Java. Cca 400 mii loc. Centru comercial (prod. de artizanat, cafea, trestie de zahăr, lemn prețios, copra, mirodenii etc.). Aeroport.

**MAL** Fâșie de uscat care mărginește o mare, un lac sau un curs de apă. Privind în sensul curentului unui curs de apă, distingem: M. drept și M. stâng.

**MALACCA** Str. între Pen. Malacca și Ins. Sumatra; leagă M. Andaman din Oc. Indian cu M. Chinei de Sud din Oc. Pacific. Lung. 505 Mm (937 km), lățimea min. 8,1 Mm (15 km); ad. min. a șenalului navigabil 12 m. Un curent de SV străbate Str. cu vit. de 0,5 Nd (0,9 km/h). Marea atinge 5 m înălțime. În Str. sunt multe locuri periculoase pentru navigație din cauza recifelor subacvatice, epavelor ș.a. Trafic intens (cca 50 mii de nave anual). Pentru siguranța navigației în Str. sunt introduse reguli speciale. Țărmurile de E sunt joase, cele de V sunt dantelate de gurile râurilor care formează

golfuri și băi. La ieșirea din Str. spre M. Chinei de Sud se află marele oraș-port Singapore.

**MALAEZ, Arh.** ~ Cel mai mare arhipelag de pe glob (format din Arh. M. 13 000 ins. și Arh. Filipine 7 000 ins). Situat în V Oc. Pacific, între Asia și Australia, este format din mai multe grupuri de Ins. și arhipelaguri: Sondele Mari (Sumatra, Java, Kalimantan și Sulawesi); Sondele Mici (Bali, Lombok, Sumbawa, Flores, Timor, Sumba ș.a.); Moluce (Halmahera, Seram, Buru ș.a.); Filipine (Luzon, Mindanao, Negros, Samar, Palawan, Mindora, Lloila, Cebu). În afară de acestea mai sunt și grupuri mici de ins.: Mentawai, Natuna (Bunguran), Sulu ș.a. Supr. totală 2 mil. km<sup>2</sup>. 75% fac parte din terit. Rep. Indonezia, 15% aparțin Filipinelor, iar restul reprezintă posesiuni ale M. Britanii (Brunei) și Portugaliei (Timor) (v. la denumirile respective).

**MALAFON mil.** Proiectil antisubmarin teleghidat din înzestrarea marinei militare franceze.

**MALDIVE** Grup de Ins. în Oc. Indian la SV de Ins. Sri Lanka (Ceylon). Terit. al Rep. Maldive. Supr. 298 km<sup>2</sup>; 168 mii loc. Ins. Arh. Maldive formează două salbe paralele pe o lung. de 880 km pe direcția N-S incluzând 1196 de Ins. mici din care 202 sunt populate. Ins. sunt joase (1,5-1,8 m) înconjurate de recife de corali. Climă ecuatorială musonică; temp. med. +24° -30°C. Apă potabilă insuficientă. Vegetație ecuatorială: cocotieri, banane, arbori de pâine ș.a. Port maritim Malé pe Ins. cu același nume. Aerodrom pe Ins. Hulule.

**MALLORCA** (Majorca) Cea mai mare Ins. din grupul Ins. Baleare (în V M. Mediterane). Terit. spaniol. Supr. 3500 km<sup>2</sup>; cca 450 mii loc. Relief variat cu alt. până la 1400 m (în NV) și 472 m (în SE), iar în zona centrală câmpie irigată. Climă și vegetație mediteraneene. Culturi de cereale, măslini, migdali, viticultură, creșterea animalelor. Pr. oraș-port: Palma de Mallorca.

**MALMÖ (norv.** - insulă de nisip) Oraș-port în extremitatea de S a Suediei, situat pe țărmul Str. Öresund; cca 400 mii loc. Al treilea oraș ca mărime (după Stockholm și Göteborg). Important port și bază a flotei de pescuit. Centru industrial și comercial. Șantiere navale, constr. de vaioane, utilaj electrotehnic, ind. chimică, ușoară și alimentară. Pescuit. Legătură prin feribot cu Copenhaga (Danemarca). Aeroport.

**MALTA, ordin** ~ Ordin cavaleresc naval stabilit la Malta în anul 1530. Era împărțit în șapte, apoi în opt „limbi” - Provența, Auvergne, Franța, Anglia, Germania, Italia, Castilia și Aragon - fiecare având „hanul” propriu. Navele sale au dus în permanență lupte împotriva expansiunii otomane în M. Mediterană.

**MALTA, Ins.** ~ Principala Ins. a Rep. Malta situată în M. Mediterană la 93 km S de Ins. Sicilia și 290 km N de Africa. Face parte dintr-un grup de Ins. care aparțin de M. (Malta, Gozo, Comino ș.a.). Supr. 246 km<sup>2</sup>; pop. 332 mii loc. Reprezintă un platou calcaros de cca 240 m alt. Țărmurile de S și SV abrupte, la N și NE dantelate cu bazine favorabile acostării navelor. Climă mediteraneană secetoasă; temp. med. febr. +12° C, aug. +25° C. Principalul port maritim La Valetta. Aeroport

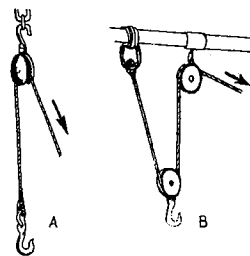
internațional Luqa. *ist.* Stăpânită de cartaginezi, cucerită de romani, arabi, normanzi, devine din 1530 posesiune a Ordinului cavalerilor ioașiți. Ocupată de Napoleon Bonaparte (1789), este cucerită după doi ani de M. Britanie devenind colonie și cea mai însemnată bază navală (iar mai târziu aero-navală) britanică din M. Mediterană. A avut un rol strategic important în al doilea RM. În 1974 s-a proclamat republică independentă.

**MAN Ins.** făcând parte din Arh. Britanic, situată în M. Irlandei, în apropierea G. Solway Firth. Cca 60 mii loc. Relief deluros, modelat de eroziunea glaciară; alt. 619 m. Climă temperat-oceanică. Expl. de plumb, fier, zinc. Creșterea animalelor. Oraș pr.: Douglas. *ist.* Dependentă de Anglia din 1765; statut de autonomie.

**MANAMA** (Al Manamah) Port și BMM a statului Bahrain, situat pe țărmul de N al Ins. Bahrain. Pop. cca 360 mii loc. Lung. frontului de cheuri 6,8 km cu adâncimi până la 17,2 m. Traficul anual de mărfuri 2,2 mil. t (în special petrol). În vecinătatea portului se află o rafinărie care primește petrol prin conducte din Bahrain și Arabia Saudită. Pescuit de perle și pește. Șantier de construcții și reparații nave cu un tonaj de până la 400 mii t. Punct de buncheraj pentru navele civile și militare în tranzit. Portul este legat printr-un pod de pontoane (2,6 km) de Ins. Al Muharraq. Aeroport pr.: Muharraq.

**MANCHESTER** Oraș și important port maritim din M. Britanie situat pe canalul navigabil Liverpool-Manchester (58 km) cu ieșire la M. Irlandei. Cca 2,5 mil. loc. Portul are 20 bazine de mare. Lung. frontului de cheuri 17 km cu ad. până la 12,2 m. În port sunt amenajate terminale pentru petroliere, mineriare, portcontainere ș.a. Traficul anual de mărfuri peste 12 mil. t. Important centru industrial: constr. de avioane, automobile, locomotive, aparataj electrotehnic, ind. chimică, textilă ș.a. Import: prod. petroliere, bumbac, cherestea, cauciuc, fier vechi ș.a; export: mașini, utilaje industriale, prod. chimice, textile. Șantierele navale dotate cu 3 docuri uscate și un doc plutitor asigură reparația navelor civile de mare tonaj și a navelor militare, incl. Sm. și Ds.

**MANDAR** Dispozitiv de ridicare compus dintr-o macara simplă pe care se garnisește un curent (M. simplu) sau din două macarale simple, capătul stătător



Mandar:  
A - simplu; B - dublu.

al curentului fiind legat la un punct în afara macaralei (M. dublu). **M. de rufe** Dispozitiv compus dintr-un M. simplu aflat la catargul prova, cu ajutorul căruia se ridică două saule prevăzute cu o traversă ce servește la uscarea rufelor echipajului. ♦ „Zi de M.” Zi în care



echipajul își spală rufele și le ridică la M.

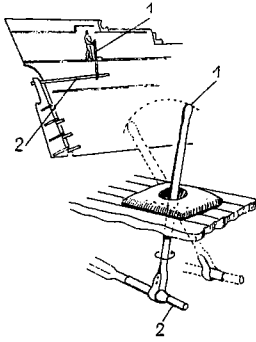
**MANELĂ 1.** v. cabestan.

**2.** *ist.* Bară de lemn cu ajutorul căreia se manevra echea cârmei în sec. XV-XVI. **3.** Rangă de lemn utilizată pentru ochirea tunurilor pe navele cu vele.

**MANEVRABILĂ 1.** (*despre o navă/ambarcațiune*) Care poate fi manevrată fără dificultate; care este sensibilă la acțiunea cârmei (care ascultă cârma) **2.** În care se poate manevra; v. semicerc manevrabil sub ciclon.

**MANEVRABILITATE** Capacitatea unei nave/ambarcațiuni cu mașini sau cu vele de a veni repede într-un bord sau altul la cel mai mic unghi de cârmă. O navă se consideră manevrabilă și atunci când poate fi ușor manevrată numai din mașini. M. navei este o calitate complexă care include atât calitățile tehnice ale instalației de guvernare și caracteristicile constructive, cât și influența factorilor externi (vânt, valuri, curenți). Această însușire se determină prin exploatarea navei în diferite condiții de navigație.

**MANEVRĂ 1.** Schimbare de drum, de viteză sau de poziție, efectuată de o navă (ambarcațiune) în raport cu altă navă, cheu etc. pentru a acostă, a pleca de la cheu sau de la ancoră, a intra sau a ieși din port, a evita alte nave și a menține drumul. ♦ „M. în extremis” M. de ultim moment pentru a evita o coliziune. „M. în afara regulilor” M. efectuată la o distanță mare, pe riscul comandantului, pentru a evita o coliziune, fără a respecta regulile de drum. Potrivit jurisprudenței din unele țări, „distanța mare” este egală cu 5 000-10 000 m. Primul curs de manevrare a fost elaborat în țara noastră în 1898 de locotenent-comandorul C. Periețean din Marina Militară. **2.** Punerea în funcțiune a unei instalații a navei, de ex.: darea ancorei, lăsarea la apă și ridicarea bărcilor etc. **3. mil.** Ansamblul tuturor acțiunilor executate de o unitate sau de o mare unitate de nave pentru a ocupa o poziție favorabilă de luptă în raport cu inamicul. **4.** Parâmă care fixează un catarg, o vergă, o velă (**M. fixă**) sau care servește la manevra unei porțiuni de catarg (arbore), a unei instalații, a unei vele (**M. curentă**). M. fixe ale catargului sunt: sarturile, care țin catargul în borduri; patașările, care țin arborele în borduri și spre pupa; straiurile, care țin arborele în sens longitudinal. Bompresul este prevăzut și cu o M. care trage în jos, denumită subarbă. M. curente ale arborelui sunt: fungile, care servesc la punerea la post a arborelui gabier, arboretului și vergilor; brațele, care servesc la brațarea vergilor. M. curente ale velor sunt: școta, mura, cargabasul, cargafunga (cargafundul), contrașcota, contrabulina, strângătorii randelor; v. *fig. greement*. **M. în dublin** M. curentă care trece printr-o macara și se întoarce paralel cu ea însași; v. *fig. dublin*.



Manelă de cârmă:  
1 - manelă; 2 - eche.

**MANEVRĂ DE FORȚĂ** Manevră de ridicare sau de coborâre a unei greutăți mari cu instalații improvizate, ca: biga, capra, școndrul în bătaie, palancul de capăt de vergă, palancul de strai, tripodul.

**MANEVRĂ DE SIGURANȚĂ** Orice parâmă, gai, curent etc. care dublează una din manevrele curente expuse la tensiuni mari spre a prelua la nevoie parte din efort sau a le înlocui în caz de rupere.

**MANEVRĂ FALSĂ 1.** Manevră greșită a navei. **2.** Manevră fixă sau curentă ce dublează, pe mare rea, o M. permanentă.

**MANEVRĂ de OM LA APĂ** Manevră specială prin care o navă, de la bordul căreia a căzut un om în mare, se întoarce din drum și se apropie de locul căderii pentru găsirea și salvarea acestuia. În timpul nopții se execută o manevră de întoarcere de 180° numită „curba lui Butakov” (v.).

**MANEVRIER 1.** Persoană care execută corect manevrele cu navă. **2.** Calitatea de a manevra ușor.

**MANGALIA** Oraș-port și BMM în S Dobrogei situat la limanul cu același nume de la M. Neagră. Cca 25 mii loc. Supr. portului 170 ha, din care 50 ha partea de uscat și 120 ha bazinul portuar. Are două dane de mărfuri de 400 m lungime unde pot opera nave până la 10 000 tdw. Șantierul naval dispune de două docuri uscate (624 × 58 m; 380 × 60 m) unde se pot construi nave până la 55 000 tdw și repara nave până la 150 000 tdw. Cheul de armare al șantierului are 1500 m lungime și este dotat cu macarale de 50, 120 și una de 480 tf. și cu o modernă hală de debitaj și montaj. *ist.* Orașul s-a construit pe locul unde a fost fondată cetatea Callatis în sec. VI î.Hr. de către coloniștii greci din Heraclea Pontica.

„**MANGALIA**” Navă mixtă (de pasageri și marfă) construită în 1939 la Cantieri Navali Riuniti din Palermo, Italia. La 29 aprilie 1940, aparținând Serviciului Maritim Român (SMR), a plecat din Constanța la New York, unde a fost sechestrată de americani. Transformată în navă militară de transport, a fost folosită în anii 1941-1945 de U.S. NAVY sub numele de „Pleiades” și cu numărul de bordaj AK-46. A fost apoi preluată de marina civilă americană, care i-a schimbat numele în „Scepter”. În 1966 a fost scoasă din serviciu și dusă la Baltimore unde a fost dezmembrată. Alte nave românești de același tip cu „Mangalia” au fost „Balcic”, „Cavarna” și „Sulina”. Caracteristici: tonaj 3 495 TRB/2 022, TRN/5 000 tdw; dim. 116,20/109,21 × 15,44 × 6,40/7,13 m; aparatul propulsor 1 motor diesel Fiat de 3 200 CP, vit. 15,5 Nd.; pasageri 16.

**MANICĂ MC, sin. furtun.**

**MANIFEST MC** Document de transport în care se înscriu mărfurile încărcate pe navă, conform datelor de pe conosament. Este întocmit de agentul navei în mai multe exemplare și servește pentru a informa autoritățile vamale asupra felului și cantității mărfurilor încărcate sau descărcate de pe navă în vederea aplicării taxelor vamale.

**MANIFEST DE IMPORT MC** Act întocmit de comandantul navei și predat organelor vamale la bordul navei,

în care se arată mărfurile aflate pe navă, mărfurile ce urmează a se descărca în portul respectiv, materialele și proviziile aflate la bord, precum și efectele și obiectele personale ale comandantului, echipajului și pasagerilor.

**MANILA (I)** Golf în M. Chinei de Sud la țărmul de SV al Ins. Luzon. Supr. cca 2 mii km<sup>2</sup>. *ist.* În timpul războiului hispano-american, aici a avut loc o bătălie navală (1 mai 1898) când o escadră a SUA a atacat gruparea de nave spaniole care staționa la ancoră la S de portul M., lângă Kavite, provocându-i o grea înfrângere (toate navele spaniole au fost scufundate), ceea ce a permis forțelor americane să debarce pe Ins. și, cu sprijinul forțelor de rezistență filipineze, să silească armata spaniolă să capituleze.

**MANILA (II)** Important port și cap. statului Filipine, situat pe țărmul de SV al Ins. Luzon la g. cu același nume din M. Chinei de Sud. Acvatoriul portului este protejat de 3 diguri spargeval și dispune de două bazine portuare: bazinul de S cu 36 dane, destinat acostării navelor oceanice, și bazinul de N cu 26 dane, folosit pentru navele de cabotaj. În port se mai află terminale pentru petroliere, nave Ro-Ro și portcontainere. Traficul anual de mărfuri peste 23 mil. t. Prin portul M. se derulează 1/2 din importurile și 1/3 din exporturile țării. Import: utilaje industriale, automobile, cărbuni, produse alimentare; export: minereuri de crom, cupru, tutun, ulei de cocos, copra ș.a. Șantiere navale care asigură reparația navelor de mare tonaj.

**MANILA (III)** 1. Fibre ale plantei *Musa textilis*, originară din Filipine, servind la confecționarea unor parâme mai puțin rezistente decât cele de cânepă, dar care plutesc, ceea ce le recomandă în efectuarea anumitor manevre. 2. Parâmă de M. în expr.: „Manila la babaua...” cu semnificația că o parâmă de M. trebuie dată la babaua respectivă.

**MANIPULANT** *fl.* Ofițerul al doilea al unei nave fluviale, care se ocupă de mărfurile transportate.

**MANIPULATOR MODULATOR** Dispozitiv al radiolocatorului care comandă frecvența de repetare și durata impulsurilor în condiții de lucru care să permită determinarea elementelor de poziție ale obiectivului reparat.

**MANNHEIM** Port fluvial în SV Germaniei (Baden Württemberg), situat pe Fl. Rin la vărsarea R. Nekkar în dreptul or. Ludwigshafen de care se leagă printr-un pod. Cca 300 mii loc. Centru industrial și comercial. Rafinărie de petrol, constr. de automobile, aparate electrotehnice, mașini-unelte, aparate de precizie, ind. chimică, a celulozei. Atestat din sec. XVII.

**MANIȚĂ** *fl.* 1. Manivelă de vinci. 2. v. ramă.

**MANOMETRU** Instrument utilizat pentru măsurarea presiunii lichidelor sau gazelor într-un recipient închis. La bordul navelor se utilizează manometre cu tub sau manometre cu membrană.

**MANȘON** 1. v. ramă. 2. v. nară.

**MANȘONUL NĂRII DE ANCORĂ** Tub cilindric din oțel ori din fontă turnată, fixat în tunelul nării, prin care trece lanțul ancorei. În manșon pătrunde fusul ancorei când aceasta se află la post.

**MANU, Grigore (?)** Director General al Regiei Monopolurilor Statului (RMS) (1886–1896), calitate în care a avut un rol deosebit de important în crearea flotei comerciale fluviale și maritime române. Propunerile și stăruințele sale privind înființarea unui serviciu de transporturi pe apă au stat la baza înființării Societății de navigație fluvială (NFR, 1890) și ulterior a Serviciului Maritim Român (SMR, 1895) care inițial au funcționat în cadrul RMS. În această perioadă au fost achiziționate primele remorhere și șleperi pentru transportul fluvial de mărfuri precum și două nave maritime mixte cu care a luat ființă linia de navigație Galați – Constanța – Istanbul. Alături de alte personalități precum N. Iorga, I. Coandă, P. S. Aurelian, Grigore Manu a militat pentru dezvoltarea flotei comerciale și apărarea intereselor comerțului maritim românesc.

**MAPĂ DE HĂRȚI** Mapă din pânză sau mat. plastic, în care se țin în ordine hărțile marine reprezentând anumite porțiuni ale coastei.

**MAPUTO** (fost Laurenço Marques) Important port și cap. statului Mozambi, situat în S țării, în G. Delgoa din Oc. Indian. Cca 900 mii loc. Lung. frontului de cheuri 4 km cu ad. până la 18,8 m. Traficul anual de mărfuri cca 15,8 mil t. Import: prod. petroliere, cărbuni, mașini, cherestea, cereale; export: cupru, crom, bumbac, sisal, copra, ceai. Punct de tranzit pentru traficul maritim al țărilor din sudul continentului african. În zona industrială se află rafinării, fabrici de ciment, sticlă, ind. ușoară. Șantierul naval dispune de două docuri uscate unde pot fi reparate nave civile și militare de tonaj mediu. La 5 km N de M. se află aeroportul internațional Malavane (Maputo). *ist.* În sec. XV, orașul Laurenço Marques devine reședința administrației coloniale portugheze din Mozambic. În 1975 este declarat cap. Mozambicului independent luând în 1976 denumirea de Maputo.

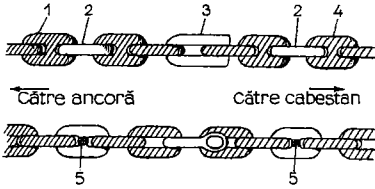
**MARACAIBO** Principalul port petrolier al Venezuelei pe țărmul Str. care leagă laguna Maracaibo cu G. Venezuelei din M. Caraibilor. În 1956, pentru a asigura accesul navelor de mare tonaj, a fost săpat un canal de 95 km și ad. de 13 m între g. și lagună. Țițeiul se transportă de la locurile de extracție în portul petrolier prin conducte. Traficul anual 115 mil. t. Import: mașini, produse alimentare, mărfuri generale; export: petrol (peste 80 mil. t anual), cafea. Rezervele de petrol sunt estimate la 2,3 miliarde t. Ind. de prelucrare a petrolului. Ateliere de reparații curente la nave.

**MARANGOZ** Dulgher de nave. În trecut, M. construiau tot corpul navei și arborada; în prezent, ei construiesc nave mici din lemn, ambarcațiuni, învelișul din lemn al punții, grătare etc.

**MARANGOZERIE** 1. Meseria de marangoz. 2. Atelier în care se execută lucrări de marangozerie; *sin.* marangozie.

**MARCAREA LANȚULUI DE ANCORĂ** Operațiune prin care se diferențiază cheile lanțului de ancoră, procedându-se astfel: prima cheie rămâne fără nici un semn, la cheia a doua se face un inel de sârmă pe podul primei zale după cheile de împreunare. la cheia a treia, două inele de sârmă și așa mai departe. În afară de aceasta cheile de împreunare se piturează astfel: prima

cu roșu, a doua cu alb, a treia cu albastru, după care culorile se repetă. Toate zalele ultimelor trei chei de lanț sunt piturate după cum urmează: zalele ultimei chei care nu pot ieși pe punte cu negru, iar cele care pot ieși pe punte cu roșu iar zalele celor două chei precedente cu galben. Zalele de lângă cheile de împreunare, cu excepția celor aparținând primei chei, se piturează cu alb, astfel: la cheia a doua – zăua nr. 2 sau primele două zăle aflate de ambele părți ale cheii de împreunare, la cheia a treia – zăua cu nr. 3 sau primele trei zăle aflate de ambele părți ale cheii de împreunare etc.

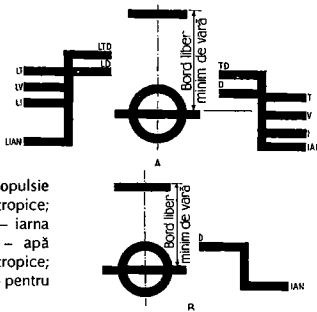


Marcare lanțului de ancoră:

1 – a treia cheie de lanț; 2 – ză piturată; 3 – a treia cheie de împreunare (piturată); 4 – a patra cheie de lanț; 5 – sărmă.

**MARCĂ** Fir colorat indicând calitatea unei parâme.

**MARCĂ DE BORD LIBER** (Marcă de încărcare) Semn pe bordajul unei nave comerciale care indică linia de încărcare pentru diferite anotimpuri și situații. M.d.B.L. se folosește în conformitate cu Convenția internațională a liniilor de încărcare. În țara noastră aplicarea sa se efectuează sub supravegherea Registrului Naval Român; *sin.* discul lui Plimsoll.



Marcă de bord liber:

A – pentru nava cu propulsie mecanică cu havală; T – tropice; V – vara; I – iarnă; AN – iarna Atlanticului de Nord; D – apă dulce; TD – apă dulce la tropice; L – caric de cherestea. B – pentru nava cu vele.

**MARCĂ DE COMANDAMENT** Pavilion, ghidon, flămură lată, triunghi sau flămură obișnuită indicând prezența la bord a unei persoane care are drept de comandă. M.d.C. a unui șef de stat se numește și standard. Pavilioanele sunt rezervate miniștrilor și amiralilor, iar celelalte mărci, ofițerilor mai mici în grad. Flamura reprezintă M.d.C. a oricărui ofițer de marină care comandă o navă.

**MARCĂ DE COȘ** 1. *mil.* Inele colorate pe unul din coșurile navei pentru a deosebi navele aparținând aceleiași clase. 2. MC Emblemă ce variază de la armator la armator, indicând apartenența navei la o anumită companie de navigație.

**MARCĂ DE IDENTIFICARE** MC Marcaj pe ambalajul unei mărfi, constând din numărul de serie și numărul coletului, care se înscrie în conosament.

**MARCĂ DE NAVIGAȚIE** Geamandură, căpățână,

școndru, șvemer sau baliză care constituie un reper de navigație.

**MARCĂ DE PESCAJ** v. scară de pescaj.

**MARCĂ DE PORT** MC Semn făcut pe partidele de marfă pentru a indica portul de destinație.

**MARCĂ DE TONAJ** Triunghi piturat pe bordajul unei nave shelterdeck. Dacă M.d.T. se află sub apă, nava navigă ca shelterdeck închis, iar în caz contrar, ca shelterdeck deschis.



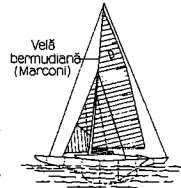
**MARCĂ DISTINCTIVĂ**

*mil.* 1. Pavilion arborat de navele militare atunci când la bord se află șeful statului, *comandantul suprem al Forțelor Armate*. 2. Pavilion indicând prezența la bord a unui demnitar (ambasador, consul etc.) care are dreptul la anumite onoruri, dar nu și la comandă; v. și marcă de comandament.

**MARCONI** 1. Sistem de velatură cu rande triunghiulare, fără pic. 2. Velă triunghiulară folosită ca randă, cu ghiu, dar fără pic; v. velă.

**MARDĂ** Marfă proastă, stricată etc.

**MARE** 1. Suprafață întinsă de apă sărată, care face parte dintr-un bazin oceanic sau este situată între continente ori în interiorul acestora. După poziție, distingem; **M. continentală** M. situată în interiorul unui continent, care are



Velă Marconi

legătură cu oceanul fie direct, fie prin intermediul unei mări de bordură; *sin.* M. interioară. **M. de bordură** M. aflată la marginea continentului, fiind despărțită parțial de ocean sau de alte mări prin insule, peninsule sau limite convenționale; *sin.* M. marginală. **M. interinsulară** M. înconjurată total sau parțial de șiruri de insule și praguri submarine. 2. Valuri. După direcție, distingem: **M. din prova**, **M. din arc** (la 45° de la prova). **M. de travers**, **M. de sold** (la 45° de la pupa), **M. din pupa**.

◊ „Este ceva M.” M. puțin agitată. „M. bună” M. calmă sau încreștată. „M. confuză” M. rezultând din interferența unor valuri sau valuri și hulă din direcții diferite. „M. demontată” M. rea, ca în centrul unui ciclon, extrem de periculoasă pentru nave. „M. încrucișată” M. cu valuri din două direcții distincte. „M. liberă” M. fără ghețuri. „M. lungă” M. cu valuri lungi. „M. pușină” M. cu valuri mici, „M. rea” M. agitată. „M. se face”, „M. se montează” M. începe să se agite. „M. scurtă” M. cu valuri scurte.

**MARE DESCHISĂ** 1. DM Mare asupra căreia nu se extinde suveranitatea vreunui stat și în care pot naviga navele tuturor țărilor. 2. *sin.* mare liberă, mare largă, largul mării, ca în expr. „A naviga în M.D.”.

**MARE ÎNCHISĂ** DM Mare continentală în care, din motive de securitate, accesul navelor de război ale statelor neriverane este reglementat prin convenții (de ex., M. Neagră, M. Baltică ș.a.).

**MARE LARG** v. aliură.

**MARE TERITORIALĂ** *sin.* ape teritoriale.

„**MAREA**“ *ist.* Denumirea primului sindicat al marinarilor civili, înființat la Constanța (23 sept. 1931). În decembrie 1934 acest sindicat a fost afiliat Uniunii muncitorilor din porturi și transporturi.

**MAREA BARIERĂ DE CORALI** (Great Barrier Reef) Lanț de recife și ins. coraligene situat în M. Coralilor de-a lungul țărmurilor de NE ale Australiei. Se întinde pe lung. de cca 2300 km la marginea platformei continentale de la coasta de S a Noii Guinee (9° lat. S) și până la G. Sandy (24°42' lat. S). Lățimea barierei de recife cca 2 km în partea de N și cca 150 km în cea de S. Cea mai mare parte a recifelor se află sub apă și se descoperă numai pe timpul mării joase. Unele recife, sub acțiunea abrazivă a mării, s-au transformat în insule de corali. Ele au forma de potcoavă îndreptată cu partea bombată în direcția de unde bat vânturile dominante; în interiorul acesteia se află o platformă ridicată cu 2–3 m deasupra nivelului mării și pe care cresc palmieri și diferiți arbuști. Pe aceste ins. se pot instala faruri, locuințe etc. Între M.b.c. și țărmul continentului se află o lagună întinsă protejată de valurile oceanului și unde se navigă în siguranță. Între ins. sunt câteva zeci de treceri dinspre ocean.

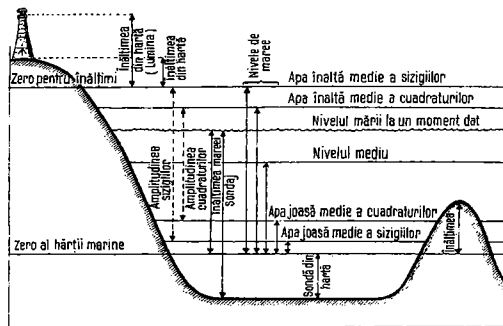
**MAREA RUMENĂ** *ist.* (Mar Vermelho) Denumire dată inițial golfului Californiei.

**MARCHIZE** (Iles Marquises) Arh. vulcanic în centrul Oc. Pacific (Polinezia franceză), alcătuit din 11 ins. Supr 1,3 mii km<sup>2</sup>; cca 5 mii loc. Relief muntos, alt. până la 1259 m; țărmuri stâncoase abrupte. Climă tropicală umedă; păduri tropicale cu esențe prețioase, palmieri, arbori de pâine, bumbac, cafea, vanilie, banane. Pescuit de perle și broaște țestoase. *ist.* Descoperit în 1595 de navigatorul spaniol Alvaro Mendaña de Neira care i-a dat numele în cinstea viceregelui din Peru, marchizul Mendoza.

**MAREA MOARTĂ** Lac sărat fără scurgere, în Orientul Apropiat, între Iordania și Israel. Lung. 76 km, lățimea până la 15 km. Supr. 1050 km<sup>2</sup>; ad. max. 356 m. M.M. este cu 392 m sub nivelul M. Mediterane (depresiunea Ghor). Țărmurile sunt cele mai joase de pe Pământ. Salinitatea în medie 260–270‰, de cca 7,5 ori mai mare decât a Oc. Planetar. Viața organică inexistentă, cu excepția unor bacterii. În lac se varsă câteva râuri, cel mai important este R. Jordan. Rezerva de săruri conținute în apă s-a estimat la 43 miliarde t. Stațiuni balneare, turism.

**MAREE** Variație a nivelului apei mării, produsă de forța de atracție diferențială pe care o exercită Soarele și Luna asupra Pământului. Datorită faptului că distanța dintre Lună și Pământ este mai mică decât cea dintre Soare și planeta noastră, componenta lunară a M. este mai puternică; raportul dintre forța de atracție a componentei lunare și a celei solare este egal cu 2,73/1. Luna acționează rareori pe aceeași direcție cu Soarele (numai la sizigii, adică la Lună nouă și plină), din care cauză **M. sizigiilor** (**M. apelor vii**) este mai înaltă decât **M. cuadraturilor** (**M. apelor moarte**), în ultimul caz

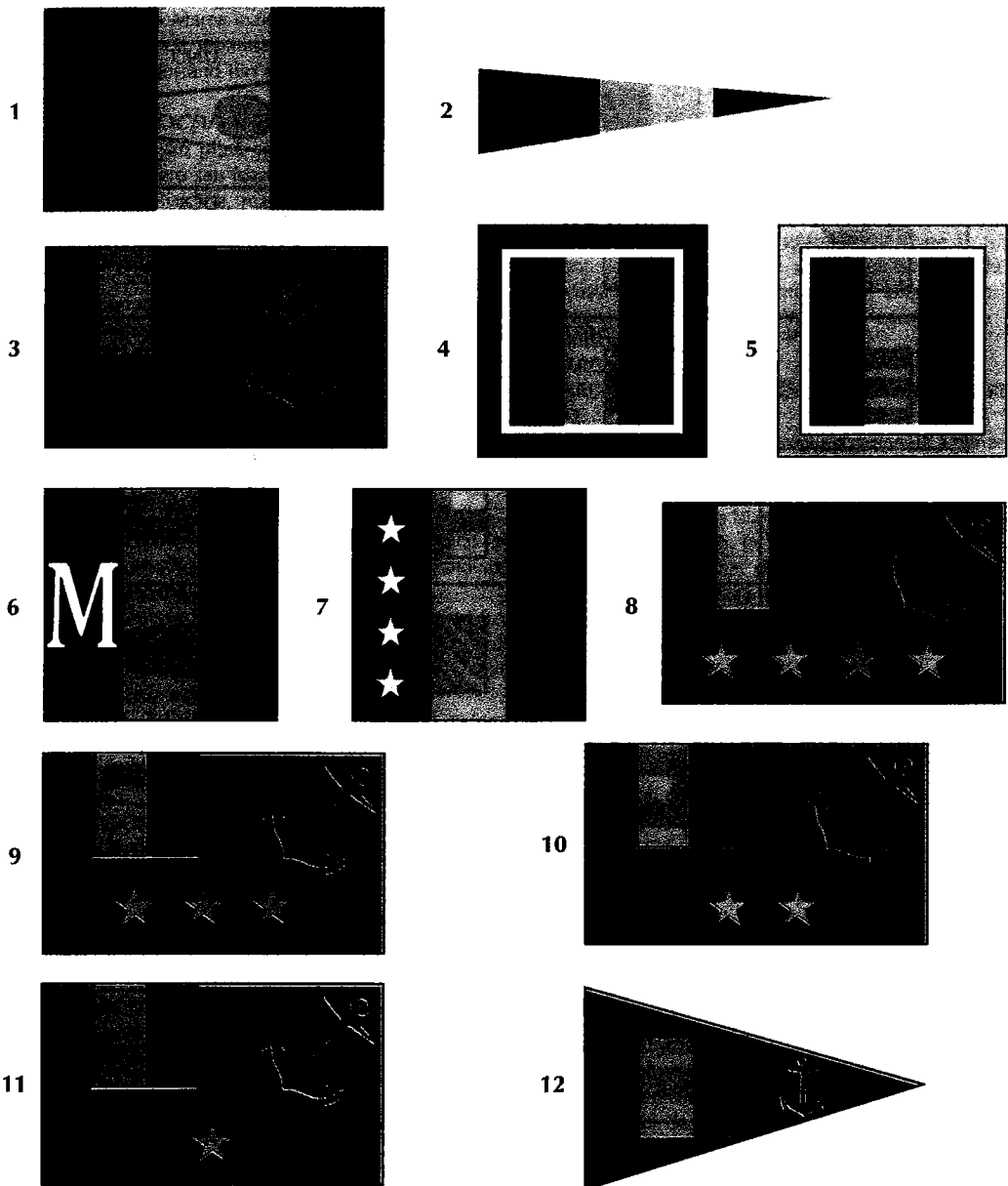
Soarele și Luna formând un unghi de 90°. Din același motiv M. înaltă nu se produce în momentul culminației Lunii, ci la un anumit interval de timp; această inegalitate de fază poate determina ca M. înaltă să atingă nivelul maxim înainte sau după culminația Lunii, în funcție de momentul în care a culminat Soarele (anterior sau posterior Lunii). Variația declinației Soarelui și Lunii produce o inegalitate diurnă, iar variația distanței Pământ–Soare–Lună, o inegalitate anomalistică. Cele afirmate mai sus sunt valabile în largul oceanelor, în timp ce în apropierea coastelor, configurația uscatului și a fundului exercită o influență puternică asupra formării M. Astfel, M. care intră în M. Mâncii este încetinită de îngustimea acesteia, întâlnindu-se la Dover cu M. care înconjoară Insulele Britanice; aceste condiții determină fenomene de interferență și curenți de M. foarte puternici. În general, distingem: **M. diurnă**, la care, în cursul unei zile de M. (circa 24<sup>h</sup>48<sup>m</sup>), se observă o **M. înaltă** și o **M. joasă**, aproximativ egale, dar de sens contrar; **M. semidiurnă**, la care se observă două ape joase și două înalte, aproximativ egale, și **M. mixtă**, la care se poate constata o dublare a M. joase sau M. înalte. Calculul M. se efectuează în institute specializate, folosind în locul Soarelui și Lunii reale sateliți fictivi cu orbită circulară și cu viteză constantă. Din cauza variației adâncimii mării produse de M., înălțimea acesteia se exprimă în raport cu nivelul zero al hărții marine, iar sondele, sub nivel. Această înălțime nu trebuie confundată cu amplitudinea M., adică diferența dintre înălțimea unei M. înalte și cea a unei M. joase succesive. Există, de asemenea, puncte de amplitudine zero sau puncte amfidromice. În unele cazuri curenții de M. se rotește în jurul acestor puncte, parcurgând tot orizontul. M. de acest tip poartă denumirea de M. ceasornic. ◊ „M. în/sub vânt“ M. al cărei curent se deplasează în sens contrar/în același sens cu direcția din care bate vântul.



**MAREE BAROMETRICĂ** Variație zilnică a presiunii atmosferice; la tropice variația este regulată, aproximativ sinusoidală. Alterarea M.B. indică apropierea unui ciclon.









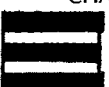














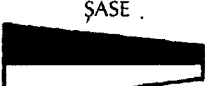







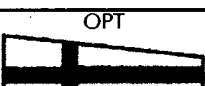
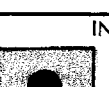
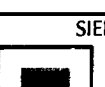

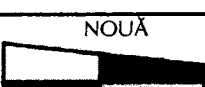




**MAREE DIURNĂ** Tip de maree caracterizată prin producerea în decursul unei zile maregrafice (24 ore și 50 minute) a unei mării înalte și a unei mării joase. Este o consecință a influenței condițiilor astronomice și geografice asupra fenomenului mării cu desfășurare

**PAVILIONUL, FLAMURA NAVELOR MILITARE, GEACUL, MĂRCILE DISTINCTIVE  
ȘI MĂRCILE DE COMANDAMENT**



1. Pavilionul navelor militare
2. Flamura navelor militare
3. Pavilion de prova (geac)
4. Marcă distinctivă a Președintelui României
5. Marcă distinctivă a Primului Ministru
6. Marcă distinctivă a Ministrului Apărării Naționale
7. Marcă de Comandament a Șefului Statului Major General
8. Marcă de Comandament a Șefului Statului Major al Marinei Militare
9. Marcă de Comandament a Primului Loctiitor al Șefului Statului Major al Marinei Militare
10. Marcă de Comandament a Comandantului de Flotă Flotilă (a loctiitorului Șefului Statului Major al Marinei Militare)
11. Marcă de Comandament a Comandantului de Mare Unitate (Grupare de nave constituită temporar)
12. Marcă de Comandament a Comandantului unității de nave

PVILIOANELE CODULUI INTERNAȚIONAL DE SEMNALE

A ALFA 	K KILO 	U UNIFORM 	UNU 
B BRAVO 	L LIMA 	V VICTOR 	DOI 
C CHARLIE 	M MIKE 	W WHISKEY 	TREI 
D DELTA 	N NOVEMBER 	X X-RAY 	PATRU 
E ECHO 	O OSCAR 	Y YANKEE 	CINCI 
F FOXTROT 	P PAPA 	Z ZULU 	ȘASE 
G GOLF 	Q QUEBEC 	REPETITOR 1 	ȘAPTE 
H HOTEL 	R ROMEO 	REPETITOR 2 	OPT 
I INDIA 	S SIERRA 	REPETITOR 3 	NOUĂ 
J JULIET 	T TANGO 	ZĂRIT 	ZERO 

normală. Acest fenomen se produce în Golful Mexic, partea sudică a Golfului Sf. Laurențiu, Golful Aden, Golful Persic.

**MAREE DUBLĂ** Maree înaltă formată din două maxime aproape indentice, separate de o depresiune mică sau o maree joasă constând din două minime, separate de o înălțime mică.

**MAREE ECHINOCTIALĂ** Maree care se produce în faza de lună nouă sau plină și când declinația Lunii și a Soarelui sunt zero sau foarte mici. Este marea cu cea mai mare amplitudine, mai ales când Luna se află la perigeu.

**MAREE ECUATORIALĂ** Maree care se produc pe toate oceanele când Luna se află în preajma ecuatorului. În această perioadă, inegalitățile diurne sunt nule ori au valori minime.

**MAREE MOARTĂ** Maree joasă care de două ori pe lună (după primul și ultimul pătrar) are nivelul minim. Se explică prin aceea că pozițiile Soarelui și Lunii, aflându-se la „cadratură” (când direcțiile Pământ–Lună și Pământ–Soare fac între ele un unghi de 90°), forțele producătoare de maree ale celor doi aștri în parte se compensează; *sin.* marea de cadratură.

**MAREE NEAGRĂ** Produse petroliere răspândite pe mare, unori pe suprafețe de sute de Mm<sup>2</sup>, care poluează marea și coastele.

**MAREE VIE** Maree înaltă care atinge un nivel maxim la Lună nouă și Lună plină (Sizigii). Se datorește forțelor de atracție însumate ale Lunii și Soarelui asupra Pământului; *sin.* marea de sizigii.

**MAREGRAF** *hd.* Aparat pentru măsurarea și înregistrarea nivelului mării, îndeosebi în zonele cu maree.

**MARELE DRUM MARITIM DE NORD** *v.* Pasajul de Nord-Est.

**MARELE GOLF AUSTRALIAN** (Great Australian Bight) Golf larg în S Australiei între capurile Pasley și Otway; 484 mii km<sup>2</sup>; ad. max. 5080 m.

**MARFĂ MC** Bun transportat de o navă în vederea valorificării pe piață. **M. grea** M. al cărei indice de stivuire nu depășește 50 picioare cubice sau a cărei unitate de măsură a greutateii (1 tonă) are un volum mai mic de 1 m<sup>3</sup>.

**M. inflamabilă** M. susceptibilă la aprinderea spontană: bumbac pătat cu grăsimi, cărbuni, lichide volatile (benzine, țiței, păcură etc.). **M. în vrac M. vărsată**, care poate fi transportată fără a fi ambalată: cereale, minereu etc. **M. periculoasă** M. care, datorită proprietăților sale, poate vătăma sănătatea oamenilor și poate distruge bunurile cu care vine în contact. Conform clasificării IMCO, M.P. se împart în nouă clase, cuprinzând explozivi, mărfuri inflamabile, toxice, infecțioase, corosive, radioactive etc. În codul IMCO sunt prevăzute norme speciale pentru încărcarea, stivuirea, transportul și descărcarea M.P. **M. solidă în vrac** M. constituită din granule sau particule cu sau fără umiditate, care nu se ambalează pe timpul transportului. Cerealele nu sunt incluse în această definiție IMCO. **M. ușoară** M. al cărei indice de stivuire depășește 50 picioare cubice sau a cărei unitate de măsură a greutateii (1 tonă) are un volum mai mare de 1 m<sup>3</sup>.

**MARFĂ DEADWEIGHT (MARFĂ GREA)** Orice marfă cu indicele de stivuire de maximum 1,13 m<sup>3</sup>/t. Acest navlu se calculează de regulă la tonaj și nu la volum.

**MARFĂ DE PUNTE** Orice marfă încărcată pe puntea deschisă a unei nave. Mărfurile care prin specificul lor se încarcă uzual pe punte sunt: cherestea, butoaie goale, cilindri de salvare, rezervoare de mare capacitate ș.a.

**MARFĂ USCATĂ** Categorie de marfă în vrac sau ambalată, cu stare de agregare solidă, care îi asigură menținerea formei inițiale pe timpul transportului. În această categorie se cuprind însă și unele mărfuri ca: cereale, nisip, cărbune praf etc., caracterizate prin fluiditate.

**MARGINE** *v.* butoi.

**MARGINE DE CĂDERE/ÎNTINSURĂ/ÎNVERGARE** *v.* velă.

**MARGINE DE FABRICĂ** Marginea originală a pânzei de vele. **Margine tăiată** Marginea unei bucăți de pânză de vele croită.

**MARIANE** (Marianas Islands, după numele soției regelui Spaniei Filip IV) Arh. în Oc. Pacific în N Microneziei, având forma unui arc de cerc de 900 km lung. Este format din 15 Ins. mari (Guam, Saipan, Sarigan, Rora, Anatahan, Tinian ș.a.) și numeroase Ins. mici și recifuri. Supr. 1,1 mii km<sup>2</sup>; pop. 150 mii loc. Ins. Guam este posesiune SUA, iar celelalte asociate sub tutela SUA. Ins. din N sunt vulcanice cu alt. până la 965 m, cele din S coraligene și vulcanice. Climă tropicală; temp. med. anuală +23 – +26°C. Păduri tropicale și savane. Culturi de cocotieri, bumbac, citrice, trestie de zahăr, banane. Pescuit. Expl. de minereu de fier, sulf, mangan. *ist.* În al doilea RM, la 8–10 dec. 1941, flota japoneză a bombardat Ins. Guam după care a debarcat un desant punând stăpânire pe baza americană de pe insulă. A fost recucerită în 1944 de forțele SUA în urma unei operații de desant maritim. Descoperită de F, Magellan în 1521. Baze maritime și aeriene ale SUA.

**MARILE DESCOPERIRI GEOGRAFICE** Perioada (sec. XV–XVII) în care descoperirile navigatorilor și călărilor europeni au pus bazele reprezentării moderne a geografiei globului pământesc. Pe parcursul perioadei M.D.G. au fost trasate pe hartă continentele populate (cu excepția țărmurilor de N și NV ale Americii de Nord și a țărmului de E al Australiei), marile insule și s-au precizat dimensiunile globului pământesc și ale oceanelor.

**MARILE LACURI** (Great Lakes) Sistem de 5 lacuri în E Americii de Nord, la granița dintre SUA și Canada. Cuprinde lacurile: Superior, Michigan, Huron, Erie și Ontario. Supr. 246 050 km<sup>2</sup>, cu un volum de apă de 24 620 km<sup>3</sup>. Reprezintă cea mai mare acumulare de apă dulce de pe Glob. Lacurile sunt legate printr-un sistem de râuri scurte cu multe praguri și cataracte. Lacurile sunt dispuse în trepte. Înălțimea nivelului apei din Lc. Superior 183 m, Michigan și Huron 177 m, Erie 174 m și Ontario 75 m. Scurgerea apei din toate lacurile se face prin Fl. Sf. Laurențiu pornind din Lc. Ontario spre

Oc. Atlantic. Lung. totală a liniei țărmurilor lacurilor 10 490 km. Ad. Lc. Superior 397 m, a celorlalte 4 lacuri cca 200 m. Țărmurile sunt joase, nisipoase, cu dune și lagune. Temp. apeii la supr. variază de la 0° în ian. la +20° C în aug. În general sunt acoperite cu gheață la N cca 4 luni și 3 luni la S în perioada dec.–mart. Sunt bogate în multe specii de pește. Pr. porturi: Duluth, Chicago, Detroit, Cleveland, Toledo, Erie, Buffalo (SUA); Toronto, Port Artur, Thunder Bay, Fort William (Canada). Canalul construit pe Fl. Sf. Laurențiu (1959) permite accesul navelor de mare tonaj din Oc. Atlantic, creându-se astfel o cale importantă de transport maritim interior cu o lungime de 3900 km. Primul vapor a navigat pe M. L. în 1832.

**MARIN 1.** Referitor la mare, ca în expr. „climat marin”, „orizont marin”, „infanterie marină”. **2.** Vânt de Sud-Est în golful Lion, putând atinge forța 8.

**MARIN, Gheorghe** (n. 1952 Negru Vodă, Constanța) Contraamiral. A absolvit Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân” promoția 1974, Academia de Înalte Studii Militare (1980) și Academia de Studii Economice, Facultatea de Planificare și Cibernetică Economică (1987). Din 1995 comandant al Brigăzii de Cercetare și Observare Radioelectronică a Forțelor Navale. În 1999 a absolvit cursul internațional de strategie și economie a apărării la Colegiul „George Marshall” din Germania, după care a fost numit comandant (rector) al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”. În 2003 avansat contraamiral a fost numit în funcția de director al Statului Major General iar în 2004 șef al Statului Major al Forțelor Navale. Doctor în științe militare și membru corespondent al Academiei Oamenilor de Știință din România. Lucrări publicate: **Centrale electrice navale** (Constanța, 2002), **Multimedia T001 Book, (Utilizare și programare). Introducere în Autolisp prin exemple** (București 2001), **Monografia Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”. Trecut, perspective** (București, 2002). ș.a.

**MARINA CĂLĂREAȚĂ** *arg.* Despre cineva fără pregătire militară, se spune că „a făcut armata la marina călărească”.

**MARINA REGALĂ ROMÂNĂ** După modelul Marii Britanii, la sfârșitul anului 1931 printr-un Decret regal s-a aprobat ca denumirea de „Marina de război” să fie schimbată în „Marina Regală”; astfel Comandamentul Marinei Militare a devenit Comandamentul Marinei Regale. În 1948, în urma abolirii monarhiei, s-a revenit la vechea denumire.

**MARINAR 1. mil.** Persoană cu pregătire de specialitate care face serviciul în marina militară; *sin.* livresc matelot. **2. MC** Persoană care și-a însușit calificarea necesară executării serviciului la bordul navelor marinei comerciale, posedă carnet de M. și este înscris în registrele unei căpitanii de port.

**MARINAR BREVETAT MC** Membru din echipajul de punte al unei nave calificat și cu experiență, capabil să îndeplinească îndatoririle curente de bord. Calificarea durează de regulă 2–3 ani.

**MARINAR DE BARCĂ DE SALVARE MC** Persoană care și-a dovedit capacitatea, în urma susținerii examenului de specialitate, de a face parte din armamentul unei bărci de salvare. Convenția pentru ocrotirea vieții umane pe mare stabilește cunoștințele ce urmează a fi însușite, precum și numărul de marinari pe fiecare tip de barcă de salvare.

**MARINAR GRĂNICER** Marinari care face serviciul pe nave de grăniceri.

**MARINĂ 1.** Totalitatea mijloacelor de navigație (pe mări, fluvii, râuri, lacuri) și a unităților navale ale unui stat, împreună cu întreg personalul aferent. **2.** Pictură reprezentând o navă sau un peisaj marin.

**MARINĂ CIVILĂ** Totalitatea navelor și mijloacelor plutitoare (în afara celor militare) cu echipajele lor și întregul aparat tehnic și administrativ. M.C. cuprinde: **flota comercială** (de transport mărfuri), având ca obiect principal transportul de mărfuri și pasageri; **flota de pescuit**, care se ocupă în special cu vânarea și transportul produselor de pescuit; **flota de utilitate publică**, destinată cercetărilor marine, salvărilor, instalării cablurilor submarine ș.a.; **flota tehnică**, cu care se execută lucrări hidrotehnice, întreținerea porturilor ș.a.; **flota de agrement**, al cărei scop este agrementul, practicarea sporturilor nautice ș.a. Contribuie într-o măsură foarte mare la dezvoltarea economiei naționale. În timp de război navele M.C. pot fi folosite la deservirea industriei militare, transportul trupelor și materialelor de război, a desantului maritim sau fluvial. O parte din nave pot intra în compunerea MM și utilitate ca nave de luptă sau auxiliare, iar cadrele MC constituie o rezervă pentru completarea corpului de ofițeri și maiștri. Deasemenea porturile civile cu utilajele lor se folosesc pentru bazarea și deservirea navelor militare.

**MARINĂ COMERCIALĂ** Totalitatea companiilor (sau armatorilor) de stat sau particulare, cu navele, echipajele și aparatul tehnic-administrativ aferent, care participă la activitatea economică de transport maritim și fluvial. Cuprinde: flota de transport maritim, flota de transport fluvial. Uneori, în loc de M.C. se folosește expresia „flota comercială”.

**MARINĂ MILITARĂ** Categorie de forțe armate având în compunere nave de suprafață, submarine, artilerie de coastă și antiaeriană, rachete, aviație, porturi și baze navale, unități speciale, șantiere, ateliere, comandanți și servicii. M.M. este destinată să apere spațiul și comunicațiile maritime ale statului împotriva oricăror atacuri, acționând independent sau în cooperare cu alte categorii de forțe.

**MARINĂRESC** Referitor la marinari sau la marinărie.

**MARINĂREȘTE** Așa cum trebuie să facă un bun marinari; în felul marinarilor.

**MARINĂRIE** Arta marinarului, cuprinzând matelotajul și manevra ambarcațiunilor și navelor.

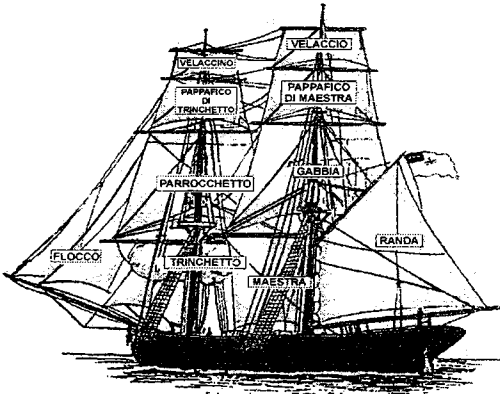
**MARIONETĂ** Ansamblu de macarale cu un singur rai, fixate pe un cadru de lemn în jurul piciorului catargului, pentru călăuzirea manevrelor curente. ♦ „La M.” *arg.* La taclale.

**MARITIM** Ceea ce aparține de navigație și de mare.



**MARIȚA** (Marica, Evros, Meriç) Fl. în Bulgaria. Pe cursul inferior are graniță comună cu Grecia și Turcia. Lung. 514 km; supr. bazinului 53,8 mii km<sup>2</sup>. Izv. din NE masivului muntos Rila Planina, străbate munții și se varsă în G. Enez din M. Egee. Pr. afluenți: st. Tundja și Ergene și dr. Arda. Trece prin orașele Plovdiv, Dimitrovgrad (Bulgaria), Edirne (Turcia). Se folosește la irigații. Navigabil până la Edirne. *ist.* La 26 sept. 1371 la Cărmen pe Fl. M. armata sârbo-macedoneană, alături de care se aflau detașamente de luptători bulgari, români, bosniaci a fost înfrântă de turcii otomani. În urma acestei lupte turcii au dominat în Balcani timp de 5 secole.

„**MARIȚA**“ Velier tip bric (cu doi arbori) cu o capacitate de cca 150 t construit la Giurgiu în 1834; proprietate a vel-vistiernicului Țării Românești Alexandru Villara. A fost prima navă care, după secole de dominație otomană, a purtat pavilionul Țării Românești pe Dunăre și Marea Neagră până la Constantinopol. Voiajul s-a executat în 1834–1835 sub comanda lui Giorgio L. Bresco, care a ținut și jurnalul navei, având la bord pe căpitanul de pavilion Ioan Cristescu. Evenimentul a avut răsunet în țară, iar poetul Cezar Bolliac i-a dedicat o poezie. În unele scrieri, picturi etc., bricul „M” este denumit eronat goeletă, brigantină sau chiar vapoară.



„Marița”

Schema legendarei corăbii „Marița” așa cum rezultă din jurnalul ei de bord păstrat în Arhivele Statului (din București). Denumirile italiene ale velelelor sunt cele originale menționate în Jurnalul de bord. Pavilionul purtat de corabia „Marița” în primul ei voiaj (1834–1835). a fost reconstituit după originalul (deteriorat) aflat la Muzeul Marinei Române din Constanța.

**MARKAB** Steaua nautică α Pegasi (Pegas), mărimea 2,6; în arabă „Șaia (lui Pegasus)”.

„**MARLBOROUGH**“ Fregată cu vele și trei arbori, sub pavilion englez, construită în 1846. A fost prima fregată de transport pasageri. Începând cu anul 1851 a transportat trupe dar și pasageri de la Londra la Calcutta și Madras (India). Depl. 1402 t; dim.: 56,50 x 12 x 6,80 m; echipaj 46 oameni; 325 pasageri. (După numele generalului englez John Churchill! Marlborough).

**MARMARA**, Marea – (de la Ins. Marmaris cu zăcăminte de marmură albă) M. continentală între Europa și Asia Mică legată prin Str. Dardanele de M. Egee și prin Str. Bosfor de M. Neagră. Supr. 11 472 km<sup>2</sup>; vol. apei 4000 km<sup>3</sup>; ad. med. 357 m, max. 1355 m. Țămurii înalte,

crestate adânc la S și E. Temp. apei la supr. iarna +9° C, vara +29° C. Salinitatea 26‰. Prin M.M. trece importanta linie de comunicație între M. Neagră și M. Mediterană. Ins. Marmaris (130 km<sup>2</sup>) este cea mai mare Ins. din arh. cu același nume. Pe țărmul de N se află or. Istanbul.

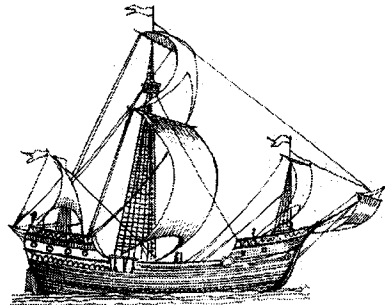
**MARPOL** Convenție internațională, elaborată în anul 1973, pentru prevenirea poluării apei mării de către nave. Este completată și i se aduc modificări printr-un Protocol în anul 1978. Intră în vigoare pe plan internațional la 2 octombrie 1983; în România la 5 iulie 1993. A fost ratificată în 95 de țări.

**MARREL** Ancoră patent.

**MARROBIO** Fenomen asemănător seșelor, care are loc pe coasta de Vest a Siciliei.

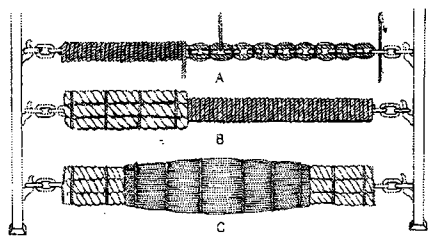
**MARSHALL** Arh. format din câteva sute de Ins. de corali, atoluri și recife, situat în V părții centrale a Oc. Pacific (Micronezia). Supr. totală 181 km<sup>2</sup>. Cea mai mare Ins. Kwajalein. Cca 34 mii loc. Teritoriul „asociat cu SUA”. Climă tropicală la N și subecuatorială la S. Ca vegetație: cocotieri, mangrove ș.a. *ist.* Până la al doilea RM Ins. M. se aflau sub mandat japonez. La declanșarea războiului, Sm. japoneze au acționat de pe Ins. M în atacul asupra bazei americane de la Pearl Harbour, iar aviația a bombardat atolul Wake (SUA); la 23 dec. 1941 au cucerit BMM SUA Wake. În feb.–mart. 1944 forțele americane au desfășurat o serie de operațiuni de desant și au ocupat aproape toate Ins. M. După război, Ins. Bikini și Eniwetok au fost folosite ca poligon de experimentare a armamentului nuclear de către SUA.

**MARSILIA** (Marseille) Pr. port francez la M. Mediterană, situat în G. Lyon. În afara portului principal, M. dispune de câteva porturi satelit. Lung. frontului de cheuri cca 26 km cu ad. până la 15 m. Anual traficul de mărfuri se ridică la cca 118 mil. t, iar portul este tranzitat de cca 1,6 mil. pasageri. Import: țigete (anual cca 10 mil. t), cereale, cărbuni, cauciuc, textile ș.a.; export: prod. petroliere, utilaje industriale, prod. chimice, mașini, nave ș.a. Complexul industrial al portului cuprinde rafinării, uzine metalurgice, șantiere navale care asigură reparația navelor comerciale până la 500 mii tdw și a celor militare, incl. PA. *ist.* În antichitate (sec. VI î.Hr.), colonie grecească Massalia, cucerită de romani (49 î.Hr.). A intrat împreună cu întreaga reg. Provence în stăpânirea regelui Franței în 1481 d.Hr.



Marsiliană

**MARSILIANĂ** *ist.* Navă de comerț folosită în M. Mediterană în sec. XVI–XVII. Numită GAGALÎ de turci.  
**MARSUIN** Apărătoare din parămă fixată la prova și la pupa remorcherelor. Poate fi simplă sau înfășurată pe un lanț.



Marsuin:  
 A – înfășurarea lanțului; B – formarea inimii; C – acoperire.

**„MARSUINUL”** *ist.* Submarin românesc asamblat la Șantierul naval Galați și lansat la 24 mai 1941. A intrat în serviciu în apr. 1944 când a terminat perioada de probe. Deși conceput ca Sm. puitor de mine a fost folosit ca submarin torpilor. Caracteristici: depl. 508/630 t; vit. 16/9 Nd; lung. 72 m; tunuri: 1/88, 1/20 mm; 4 TLT/533 mm; compartiment pentru 20 mine; echipaj 47 oameni. În al doilea RM a executat o singură misiune de luptă între 10–27 mai 1944 în bazinul estic al M. Neagră la coasta Caucazului în zona Batumi. Cruciera a fost agitată, submarinul fiind atacat succesiv, din eroare, de vânătoare A/Sm. germane (420 grenade A/Sm.), precum și de nave și avioane sovietice în zona de operații, dar și de un avion amic la înapoierie în zona Constanța. A intrat în reparații și nu a mai executat altă misiune. Luat de flota sovietică la 5 sept. 1944, nu a mai fost înapoiat.

**MARȘ** Deplasarea unei nave sau unei grupări de nave sub acțiunea mijloacelor de propulsie și cu ajutorul mijloacelor de guvernare. În conformitate cu Regulile de drum, o navă se află în M. atunci când nu este ancorată, pusă pe uscat sau legată la uscat. Prin urmare, se consideră că o navă stopată se află, de asemenea, în marș. „Marș” se spune mai ales în Marina Militară, în Marina Civilă folosindu-se cuvântul VOIAJ.

**MARȘA DIURNĂ A CRONOMETRULUI** Intervalul de timp cu care un cronometru avansează sau rămâne în urmă în 24 ora sau variația zilnică a stării absolute a cronometrului.

**MARȘA DIURNĂ POZITIVĂ** Durata de timp cu care se modifică în decurs de 24 ore starea absolută a unui cronometru care avansează. O astfel de marșă arată că un cronometru merge mai repede decât scurgerea obișnuită a timpului mediu.

**MARTE** Planetă nautică.

**MARTEȘ, Grigore** (1914–1973 n. Nicorești, Galați) Viceamiral inginer. A absolvit Școala de ofițeri marină promoția 1937, Școala de aplicație a marinei (1940) și facultatea de mecanică a Politehnicii din București. În al doilea RM fost ambarcat pe nava-bază „Constanța”, distrugătoarele „Mărășești” și „Regina Maria” și pe monitorul „Alexandru Lahovari”. În sept. 1944 a fost

făcut prizonier și internat în lagărul din Oranki (URSS), de unde a revenit în țară cu divizia de voluntari „Horia, Cloșca și Crișan”. Din 1956 s-a aflat la conducerea Direcției tehnice a MM, iar din 1963 i se încredințează funcția de comandant al Marinei Militare pe care a deținut-o până la 25 iun. 1973 când se stinge din viață în urma unui tragic accident. Viceamiralului Grigore Marteș i se datorează înființarea Institutului de marină „Mircea cel Bătrân” și a Liceului militar de marină „Alexandru Ioan Cuza”. A publicat lucrări de certă valoare științifică, precum: **Aspecte ale automatizării conducerii forțelor și mijloacelor, Culegere de probleme din tehnica navală** ș.a.

**MARTIN** Ancoră patent.

**MARTINGALĂ** v. bompres.

**MARTINICA** (Martinique) Ins. în Arh. Antilelor Mici din Indiile de Vest. Posesiune franceză. Supr. 1,1 mii km<sup>2</sup>. Pop. cca 220 mii loc. Relief vulcanic, alt. max. 1350 m (vulcanul Montagne Pelée). Climă tropicală. Temp. med. lunară +24° – 27° C. Sezon ploios iul.–oct. Pe versanții muntoși sunt păduri tropicale. Se cultivă în principal trestie de zahăr, bananieri, cafea, ananas. Prod. de rom. Pescuit. A fost descoperită de Cristofor Columb în 1502.

**MARTORI** Fire nerăscute la capătul unei parâme vegetale, lăsate liber, pentru a verifica calitatea materialului, fără a fi necesară desrăscuirea parâmei.

**MARȚAGON** v. mațagon.

**„MARY FORTUNA”** *ist.* Velier tip cogă cu un arbore, sub pavilion englez, construit în anul 1300. A adoptat pentru prima dată soluția construirii a două punți (prova și pupa) cu parapet. Depl. 132 t; dim.: 26 × 6,67 × 2,95 m; echipaj 28 oameni.

**MAS** (în italiană Motoscafo Antisommergibile) Vedetă antisubmarină din perioada celui de al doilea RM.

**MASA COMANDANTULUI** Masă prezidată de comandant, pe navele de pasageri. Alegerea și invitarea pasagerilor la această masă reprezintă un vechi privilegiu al comandantului.

**MASĂ DE HĂRȚI 1.** Masă instalată în camera hărților și destinată lucrului pe hartă. O bară de alamă fixată pe marginea mesei nu permite ofițerului care lucrează să atingă harta cu corpul. În sertarele mesei se păstrează hărțile. **2.** Masă mobilă a cărei parte superioară poate fi rotită în jurul unui pivot pentru a orienta harta; este prevăzută cu o acoperitoare din pânză de vele.

**MASĂ TRASOARE** v. trasor de drum.

**MASCĂ 1.** A face ca vela să primească vântul pe față din prova (vânt pe velă) pentru a obține astfel un anumit efect la manevră; v. volta în vânt. **2.** A executa involuntar manevra (1). **3.** A împiedica o velă să primească vântul, interponând între aceasta și vânt o altă velă. **4.** A trece în vântul unei nave, împiedicându-l să ajungă la velele ei; *sin.* „a lua vântul”. A M. velele navei pe care se află un ofițer mai mare în grad constituie un act de impolitețe navală. Mascarea oricărei nave este considerată ca fiind o încălcare a bunelor obiceiuri ale mării.

**MASCĂ ȘI UMPLE** A manevra astfel încât velele să fie alternativ pline și mascate, menținând nava aproape imobilă și lăsând curentul să o împingă contra vântului. Se folosește la ieșirea navelor din port pe vânt contrar.

**MASCADĂ** *fl., sin.* ambardee. „A lua M.” A face o ambardee.

**MASCARE** Primirea vântului pe fața din prova a unei vele.

**MASCARENE** Grup de Ins. vulcanice în Oc. Indian, situat la 885 km de Ins. Madagascar. Se compune din 3 Ins. mari: Reunion (Franța), Mauritius și Rodrigues (statul Mauritius). Supr. 4486 km<sup>2</sup>; pop. cca 1 mil. loc. Vulcani activi (Reunion). Țărmurile Ins. Reunion sunt abrupte iar ale Ins. Mauritiu abrupte alternând cu plaje întinse înconjurate de recife de corali. Climă tropicală umedă. Păduri tropicale pe versanții munților și savane în zonele expuse vânturilor. Plantații de trestie de zahăr, cocotieri, cafea, ceai ș.a. Pr. porturi: Saint Denis (Ins. Reunion), Port Louis (Ins. Mauritius). A fost descoperit în 1507 de portughezul Pedro di Mascarenhas.

**MASCARET** Fenomen care se produce în estuarele unor fluvii și care constă dintr-o serie de valuri de maree ce urcă cu viteză și zgomot pe cursul lui. În unele cazuri aceste valuri au înălțimi de până la 9 m și se deplasează cu o viteză de 16 km/h. Denumiri locale: „mascaret” pe Sena, „proroca” sau „amazunu” pe Amazon, „bore” pe Gange; *sin.* bor.

**MASCĂ DE FUM/INCENDIU** Mască folosită pe timpul stingerii incendiilor pentru protecție împotriva fumului.

**MASQAT** (Muscat) Port al sultanatului Oman (Pen. Arabiei) situat pe țărmul G. Oman. Pop. cca 100 mii loc. Supr. 0,84 km<sup>2</sup>; lung. frontului de cheuri 2,2 km, cu ad. până la 14 m. Terminale pentru nave portcontainere, nave Ro-Ro. Traficul anual de mărfuri 1,5 mil. t. Portul este accesibil pentru toate tipurile de nave civile și militare. La 28 km de M. se află aeroportul Bait al Falah unde pot ateriza toate tipurile de avioane civile și militare. *ist.* În perioada 1508–1650, colonie portugheză. Din sec. XVII intrat sub stăpânirea sultanatului Oman, a fost folosit și ca bază a piraiților care acționau în Oc. Indian. Din 1891, sub protectorat britanic. Din 1971 devine cap. sultanatului Oman.

**MASSACHUSETTS** Golf din Oc. Atlantic la coasta de E a Americii de Nord. Pătrunde în interiorul uscatului pe o distanță de 55 km. Ad. până la 93 m. Maree diurnă până la 1,8 m înălțime. Port important și centru industrial Boston.

**MASSAWA** Pr. port și BMM a Etiopiei la M. Roșie. Este protejat, dinspre S de Ins. Massawa și Taulud și de digurile care leagă aceste Ins. de continent. Portul este accesibil navelor cu un depl. de cca 20 mii t. Lung. frontului de cheuri 6 km, cu ad. de 5–10 m. Traficul anual de mărfuri cca 2,4 mii. t. Import: cherestea, bumbac, utilaje, metale; export: minereu de fier, cafea, arahide, fructe ș.a. Atelierele de reparații sunt dotate cu 2 docuri și asigură reparația navelor de tonaj mediu.

**MASTELA** *arg.* Culmea marinăriei în expr. „ca Mastela”; își are originea în porecla dată unui vestit șef de echipaj de pe bricul „Mircea”, cu numele de A. Constantinescu.

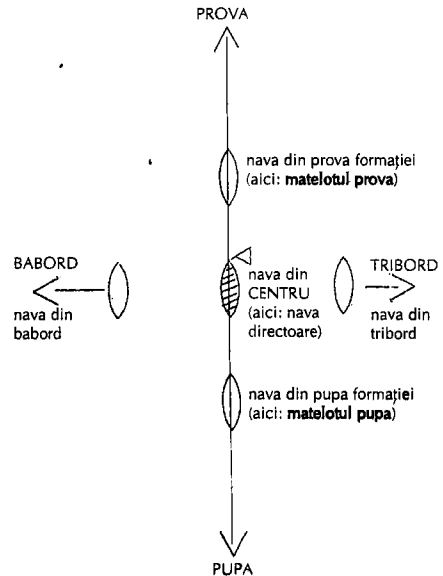
**MASURCA** *mil.* Rachetă AA cu bătaia de 20 Mm din dotarea marinei militare franceze.

**MAȘINĂ** Aparatul propulsor al navei, indiferent dacă este o M. alternativă, o turbină cu vapori sau cu gaze, un motor Diesel etc. ♦ „La mașini” sau „la mașină” în compartimentul mașini.

**MAȘINĂ DE SONDAJ „KELVIN”** *inv.* Aparat de navigație folosit pentru măsurarea indirectă a adâncimilor cu ajutorul unui tub de sticlă cu indicator chimic, lăsat pe fundul mării.

**MATCĂ** Albia minoră a unei ape curgătoare. A ieși din matcă înseamnă a se revârsa.

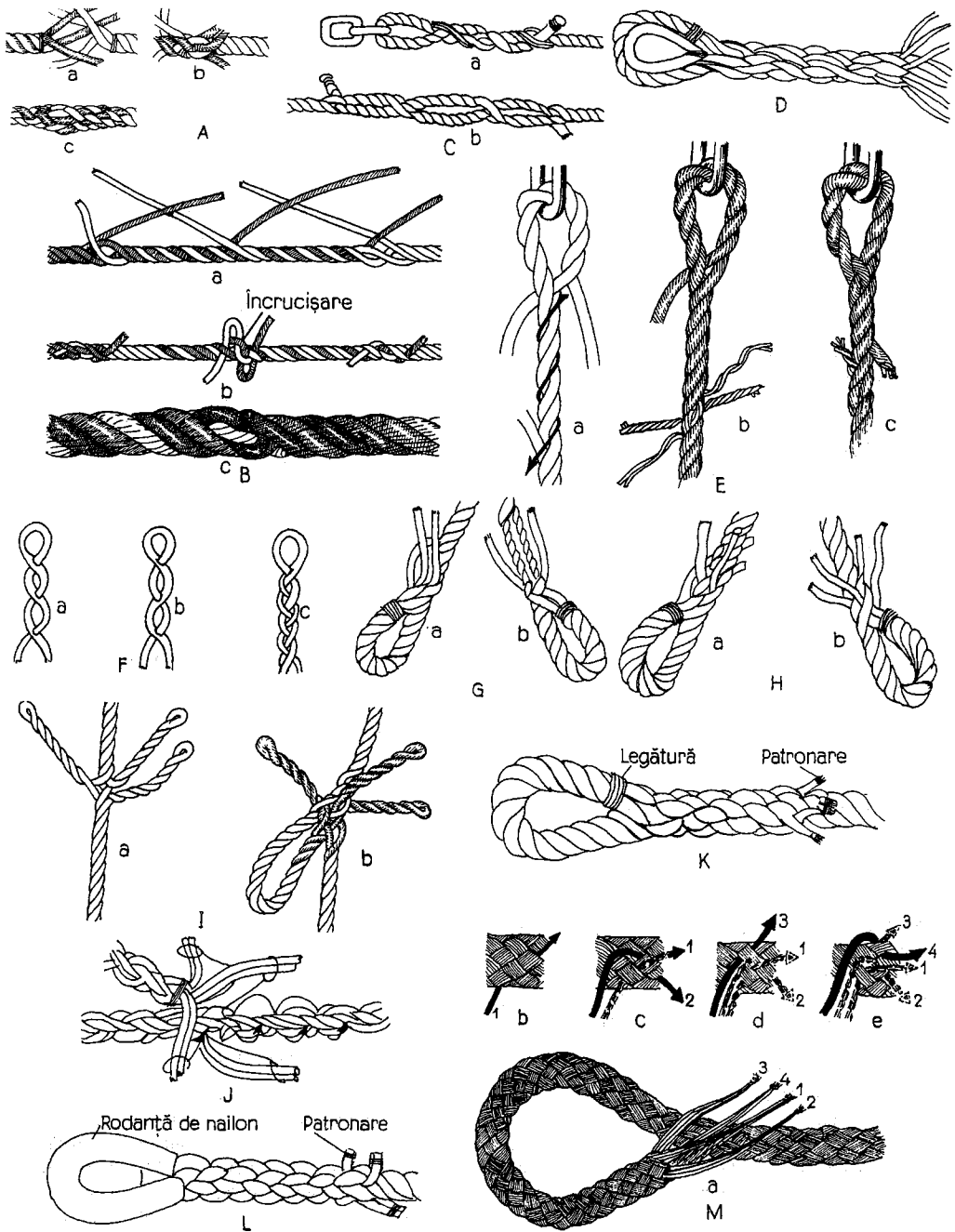
**MATELOT 1.** Cuvântul M. cu înțelesul ironic de „marinar” circulă la noi doar ca termen livresc. Când cineva vorbește despre un „matelot”, înseamnă că are în vedere mai degrabă un marinar închipuit decât un marinar adevărat. 2. Navă vecină în formație. În această accepțiune întâlnim **matelot prova** și **matelot pupa**, adică nava din fața și respectiv din spatele navei de referință. Și în alte flote termenul matelot desemnează „o navă vecină în formație”: în franceză (le matelot d'avant/d'arrière), portugheză (o matalote de vante/re), spaniolă (el matalote de proa/popa) și rusă (perednii/zadnii matelot). Rușii folosesc și expresia **matelot dreapta/stânga** ce nu se întâlnește în alte limbi în care există cuvântul matelot. Engleza nu are un cuvânt special, sensul de „matelot” fiind redat prin perifrază (ship next ahead/astern/astarboard/aport).



Matelot: Poziția relativă a navelor dintr-o formație ipotetică.

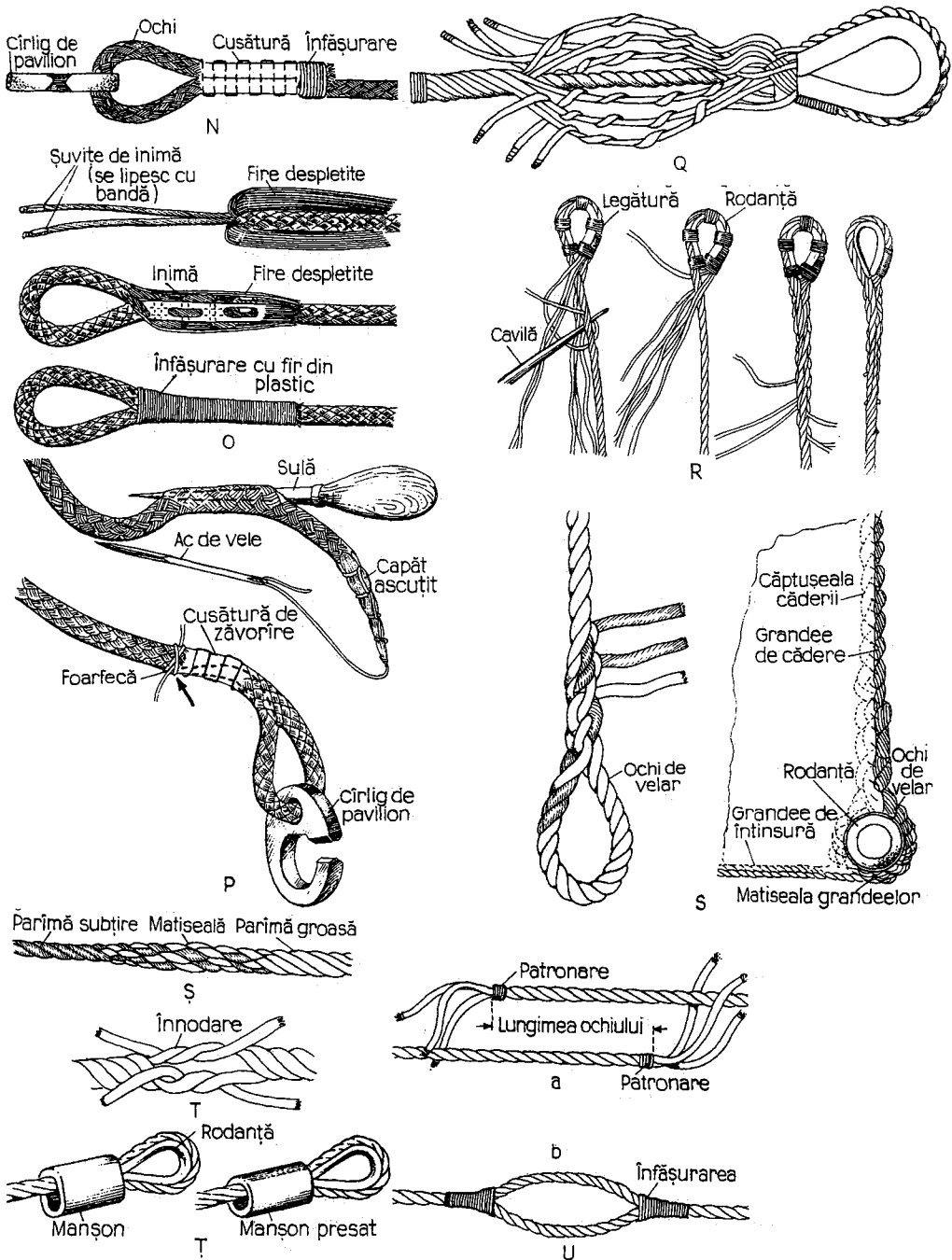
**MATELOTAJ** Arta și știința de a face noduri, legături, matisele, împletituri și alte lucrări marinărești.

**MATISEALĂ 1.** Rezultatul unei matisiri. **M. scurtă** (citată în 1769 în manualele de marinărie) M. a două capete de parăamă ale cărei șuvițe se dezrăsucesc, se așează față în față și se însoară. Fiecare șuviță a unui capăt se trece pe sub o șuviță și apoi pe deasupra altei șuvițe („pe sub una și peste una”). În continuare se procedează la fel și cu celălalt capăt. Se execută de regulă, două treceri și, eventual, una „subțiată”, din fiecare șuviță tăindu-se jumătate din silațe. M.S. este foarte rezistentă, dar



**Mați-**

A - scurtă; B - lungă; C - de croitor; D - de bigă; E - pe lanț; F - de lusi; G - de ochi cu parâmă din trei șuvițe; H - de ochi cu parâmă din patru șuvițe; I - de ochi în parâmă; J - de ochi la o parâmă împletită; K - de ochi la o parâmă groasă; L - de ochi la o parâmă de nailon; M - de ochi pe saul engleză;



seli

N - pe saulă engleză din plastic cu cusătură; O - pe saulă engleză din plastic cu cusătură; P - de saulă împletită (engleză) cu capăt subțiat; Q - de ochi în elice sau de Liverpool; R - de ochi de salvare; S - de ochi de velar; Ș - subțiată; T - înnodată; Ț - Talurit; U - tăiată; V - de silajă.

îngroșă parâma; de aceea se utilizează numai în cazul în care porțiunea îngroșată de M. nu trebuie să treacă printr-un rai, mărcălăuz etc. **M. lungă** (citată în 1794 în manualele de marinărie) M. prin care nu se mărește diametrul parâmei. Pentru a face o M.L. se dezrăsucesc și se însoară șuvițele, după care se dezrăsucesc o șuviță a unei parâme, în locul căreia se răsucesc o șuviță a celeilalte parâme. În continuare se procedează la fel până când rămâne câte o singură șuviță liberă la fiecare parâmă; acestea se încrucișează la înșurătoare. Toate capetele se trec pe sub o șuviță (se îngroapă), iar surplusul se taie. Există mai multe variante de M.L., de unde și proverbul marinăresc: „Altă navă, altă matisală lungă”. În afară de acestea, distingem: **M. de bigă** M. pe sârmă, la un curent sau pentru o formă de ochi. În cazul unui curent, M.d.B. se execută în sens invers răsucirii și se zăvorăște. În cazul unui ochi de bigă aceasta se execută ca în figura matiseli. **M. de croitor** M. la care șuvițele fiecărui capăt de parâmă trec prin șuvițele altui capăt. Se poate face și la un ochi. **M. de garlin** Pentru a obține o M.d.G. scurtă se dezrăsucesc cordoanele, apoi se dezrăsucesc șuvițele și se subțiază. Se execută o M. scurtă obișnuită, iar cu capetele șuvițelor subțiate se umple garlinul, după care M. se înfășoară. **M.d.g. lungă** constă dintr-o matisire a cordoanelor printr-o M. lungă, urmată de matisirea șuvițelor, de asemenea, printr-o M. lungă; *sin.* M. de marinar. **M. mijlocie** M. reprezentând o combinație între M. scurtă și M. lungă. Cordoanele se matisesc lung, iar șuvițele, subțiate după prima trecere, se matisesc scurt. **M. de lanț** (citată în 1845) M. ce servește la matisirea unei parâme pe un lanț. În acest scop se iau două șuvițe care se trec prin zaua lanțului, apoi una din ele se răsucesc în locul celei de-a treia șuvițe a parâmei. **M. de lusin/merlin** M. care se execută în funcție de felul parâmei: cu două sau cu trei șuvițe. **M. de ochi** (citată în 1644) M. care se execută pentru a forma un ochi sau o gașă la capătul unei parâme. La o parâmă din trei șuvițe matisirea începe cu șuvița mijlocie, trecând-o sub șuvița mijlocie a parâmei, în sens contrar răsucirii. Se continuă cu șuvița din dreapta și apoi cu cea din stânga. După aceea, șuvițele se trec „sub una și peste una” din șuvițele parâmei. **M.d.o. umplută** M. care se execută luând, după prima trecere, trei sfilaje din fiecare șuviță și umplând cu ele spațiile dintre șuvițe. La parâmele groase trecerile sunt totdeauna pline. După cinci treceri, fiecare șuviță se desface în două, iar jumătățile învecinate, aparținând unor șuvițe diferite, se leagă câte două cu ață de vele. La parâmele din plastic se execută șapte treceri, iar capetele se leagă sau se ard cu un ciocan încălzit, împreunându-le prin topire. Uneori ochiul este protejat de o rodanță confecționată din tub de plastic. Dacă parâma este răsucită în sart (patru șuvițe), se taie inima și se pun câte două șuvițe în ambele părți ale parâmei, apoi se fac trecerile. La o parâmă împletită, cele patru grupe de șuvițe se despart, după care se trec și se

matisesc pe grupe. **M.d.o. într-o parâmă** M. care se execută în mijlocul unei parâme, dezrăsucind-o în șuvițe în locul matisit; apoi șuvițele se dau în dublin și se răsucesc, formând trei capete cu care se execută o M.d.o. obișnuită. **M. de sfârc** M. ce servește la matisirea unui sfârc pe o sârmă. **M. de velar** (citată în 1847) M. ce se execută la ochiurile velelor, șuvițele fiind matisite în sensul răsucirii. **M. de saulă engleză** M. la care se dezrăsucesc cele opt șuvițe și se taie inima, după care se execută trecerile cu ajutorul unei cavile din oțel; *v. fig.* (pentru claritate au fost desenate numai patru șuvițe). Când ochiul trebuie să fie foarte mic, se poate face un ochi flamand; *v. fig.* ochi. M.d.s.e. se execută, de asemenea, ascuțind capătul saulei. Cele din plastic se execută astfel: se formează ochiul și se face o cusătură de zăvorăre terminată cu o legătură sau se despletesc șuvițele iar din inimă se fac două șuvițe cu capetele lipite cu bandă adezivă. **M. în elice** M. ce se execută la sârme, șuvițele ochiului înfășurând elicoidal și vițele parâmei; *sin.* M. de Liverpool. **M. de salvare** O variantă a M. de elice, folosită la lucrările de salvare și la obstrucțiile portuare. **M. înodată** M. scurtă la care, înainte de executarea trecerilor, se înnoadă o dată șuvițele. **M. subțiată** M. executată între două grosimi diferite. **M. Talurit** M. brevetată ce constă dintr-o armătură din metal necorosiv prin care se trece ochiul unei sârme și se pune la o presă hidraulică, ceea ce permite ca metalul armăturii să curgă în jurul firelor fără a perturba răsucirea. Se execută numai în șantieri care sunt dotate în mod corespunzător. **M. tăiată** (citată în 1658) M. a două capete de parâmă pentru a forma un ochi între ele. Dacă ochiul este format din două părți inegale, se obține o M. în potcoavă. **2. arg.** Bătaie.

**MATISI 1.** A îmbina capetele a două parâme – sau un capăt de parâmă pe o parâmă – prin împletirea șuvițelor/vițelor. **2. arg.** A bate pe cineva.

**MATISIRE** Acțiunea de a matisi (*a nu se confunda cu matisală*).

**MATISOR** Muncitor de șantier specializat în lucrările de greement, matisire etc.

**MATIȘĂ pesc.** Partea conică a traulului, servind la dirijarea spre sac a peștelui; *v. și* năvod.

**MATROZ** *sin., înv.* marinar (1).

„**MATTHEW**” Navă engleză la bordul căreia navigatorul genovez Giovanni Caboto a descoperit Labradorul și Terra Nova (1497).

**MAJAGON** Ciocan folosit pentru mașagonire; *sin.* mar-șagon.

**MAJAGONIRE** Îndepărtarea ruginei de pe bordajul unei nave cu ajutorul mașagonului.

**MAURITIUS** Ins. și stat cu același nume (după numele prințului olandez Mauriciu de Orania). De origine vulcanică, ins. este situată în Oc. Indian la 885 km E de Ins. Madagascar. Supr. 1865 km<sup>2</sup>. Pop. cca 1 mil. loc. Relief deluros cu alt. până la 826 m. Ins. este înconjurată de recife de corali. Climă tropicală musonică. Se cultivă trestie de zahăr, tutun, ceai,



Majagon

ananas, cocos ș.a. Creșterea animalelor, pescuit. Cap. și port la Oc. Indian, Port Louis. Șantiere navale. *ist.* Vizitată din sec. X–XV de navigatori arabi, indieni, malaiezi. Primul european care a debarcat în 1507 pe Ins. M. a fost portughezul Pedro Mascarenhas. A fost posesiune olandeză (1598–1710), apoi franceză (1715–1810), sub denumirea Ile de France, iar în 1814 colonie engleză (rebotezată Mauritius). În 1968 își proclamă independența.

**MAXIM BAROMETRIC** v. anticiclon.

**„MAYDAY“** Semnal internațional prin care se solicită ajutor în fonie; v. S.O.S.

**„MAYFLOWER“** („Floare de mai“) *ist.* Velier tip galion cu trei arbori construit în 1615. Sub pavilion englez. În 1620 a traversat Oceanul Atlantic plecând din portul Southampton cu 120 de „pelerini“ (puritani prigoniți în țara lor), printre care erau femei și copii, în căutarea Noii Anglii. Au intrat în G. Massachusetts pe țărmul căruia au întemeiat prima colonie stabilă Plymouth. În anii următori, venind și alți pelerini, colonia s-a extins pe seama pământurilor băștinașilor. Caracteristici: depl. 180 t; dim.: 19,50 × 7,95 × 3,35 m.

**MĂCELLARIU, Horia** (1894–1959 n. Craiova) Viceamiral. Absolvent al Școlii de Artilerie, Geniu și Marină promoția 1915, cu gradul de Slt. marină. În primul RM a participat în 1916 în calitate de comandant al navei amiral „Principele Nicolae“, ca aghiotant al comandantului Flotei de operațiuni româno-ruse (CAM N. Negrescu) la bătăliile de la Turtucaia, Rașova, Hârșova și brațul Măcin. În 1917 a asigurat apărarea AA a Flotei de operațiuni retrasă la Chilia Veche. După război, cu gradul de cpt. a comandat Can. „Lepri“ și Torp. „Vârtejul“ cu care a participat la dragarea minelor puse de beligeranți în apele de la litoralul românesc (1923–1925). Trimis la studii în Franța a absolvit Școala de Război Naval (1928) fiind brevetat ofițer de Stat Major. Revenit în țară deține funcții importante la Marele Stat major, la CMM și ca profesor la Școala Superioară de Război. Devine șeful Statului Major al Marinei (1939) cu gradul de Cdr. iar în 1940 Secretar General al Ministerului Aerului și Marinei. În al doilea RM a revenit la conducerea Statului Major al Comandamentului Marinei Regale. Comandant al escadrilei de Ds. (1943), comandant operativ în comandamentul Amiral german, apoi comandant al CFNM. Din 1944 a condus în colaborare cu forțele navale germane din M. Neagră operațiunile de sprijin a forțelor germano-române ce luptau în sudul URSS și de evacuare a acestora din Pen. Crimeea. După ieșirea României din alianța cu Germania a avut un rol determinant în retragerea fără rezistență a trupelor germane din Dobrogea, evitând astfel distrugerea portului și orașului Constanța. Comandant al Școlilor marinei din sept. 1944. A fost trecut în rezervă în 1945. Condamnat politic în 1947 este eliberat din închisoarea de la Aiud și reabilitat în 1964. După reabilitare a colaborat cu comisia de istorie militară pentru reconstituirea acțiunilor MM în al doilea RM. Cavaler al Ord. „Mihai Viteazul“. Se stinge din viață la 95 de ani.

**MĂCIN** Braț al Dunării unde în apropiere de portul cu același nume, a fost scufundat monitorul otoman „Seyfi“

de către șalupe-torpiloare româno-ruse în timpul Războiului de Independență (1877–1878); v. „Seyfi“.

**MĂLĂTARE** Bidinea de cătrănit nava.

**MĂNESCU, Constantin** (1853–?, n. Ploiești). Comandor (r). Absolvent al Școlii Navale din Brest, Franța (1874–1876), cu gradul de Slt. Întors în țară, participă la Războiul de Independență (1877–1878), în cadrul bateriilor de coastă de la Calafat, asigurând comanda bateriei „Ștefan cel Mare“. Participă la instalarea bateriei „Perseverența“ și ia parte la acțiunea de scufundare a monitorului otoman „Podgoriçe“ (7 noiembrie 1877). După război, efectuează un stagiu de specializare în marina franceză și la întoarcerea în țară, primește misiuni legate de organizarea marinei pe baze moderne, precum înființarea Școlii Copiilor de Marină din Galați, în cadrul căreia va funcționa ca profesor (1892). În urma unui nou stagiu de pregătire în Franța, în specialitatea torpile (1883), revine în țară, unde se numără printre cei dintâi specialiști români în domeniu. Comandă importante unități navale: bricul „Mircea“ (1885; 1892–1893), puitorul de mine „Alexandru cel Bun“ (1885–1889), torpilorului „Smeul“ (1889). Ca ofițer secund (1890; 1894–1895), pe Cr. „Elisabeta“ participă la inaugurarea canalului Kiel (1895). În anul 1901, este numit șef de Stat Major în CMM. În anul 1905 trece în rezervă, dar, mobilizat în primul război mondial, revine ca director al Șantierului naval „Fernic“ din Galați. Este autorul volumelor: **Studiu asupra flotei române**, (București, 1891) și **De la Galați la Kiel** (Galați, 1904), deosebit de importante pentru istoriografia navală românească.

**MĂNUNCHI** *inv.* Ghem de ață de vele, tarsană etc.

**MĂNUȘI M. de manevră** M. folosite la manevra parâmelor, la matisirea sârmelor etc. **M. de supraviețuire** M. folosite ca o completare a costumului de supraviețuire. **M. de protecție** M. folosite la mânăuirea anumitor mărfuri, de ex., a pieilor de animale, care ar putea fi infectate cu antrax.

**MĂR 1.** v. ancoră. **2.** v. catarg. **3.** v. troiță.

**MĂR CĂLĂUZ** Piesă din lemn servind la ghidarea unei parâme.

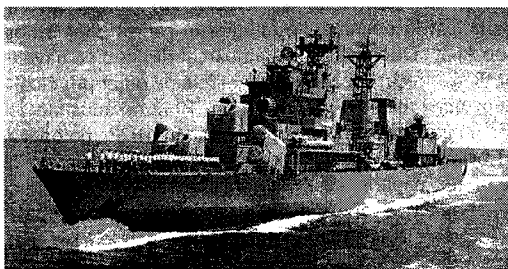
**MĂRĂCINEANU, Nicolae** (1887–1957 n. Turnu-Severin) Căpitan de lungă cursă. În 1912 a absolvit cursurile Institutului Nautic de Marină civilă „Amerigo Vespucci“ din Italia, fiind apoi ambarcat pe diverse nave ale SMR: cargourile „București“ și „Constanța“, pasagerele „România“ și „Dacia“. În primul RM a participat la operațiunile militare în cadrul „Apărării sub Apă“. După război s-a ambarcat din nou pe navele SMR și a trecut succesiv prin gradele de ofițer principal, căpitan și căpitan principal. În 1932 a adus de la Hamburg nava mixtă „Ardeal“, iar în 1938 motonava „Transilvania“, preluând comanda acesteia, pe care a deținut-o până în 1943. În anul următor s-a pensionat, funcționând apoi ca profesor de navigație la Școala Medic Tehnică de marină. Între anii 1952–1956 s-a aflat la comanda navei-școală „Neptun“ (ex. iahtul CED „Cardus Primus“).

**„MĂRĂȘEȘTI“ (I)** și **„MĂRĂȘTI“** *ist.* Distrugătoare clasificate inițial ca „exploratoare” sau „contratorpiloare”. Au fost comandate de statul român la SN Pattison din Napoli în 1914, dar din cauza războiului ele au servit mai întâi în flota italiană sub numele de „Sparvierro” și „Nibbio”. Sosite la Constanța la 1 iulie 1920, ele au primit numele de „Mărășești” și respectiv „Mărăști”. Caracteristici: depl. 1700 t; dim. 94,36 x 9,47 x 3,50 m; turbine cu abur 45 000 CP; vit. 35 Nd. Armament: IV/152 mm Armstrong, IV/76 mm Armstrong, 2 mitr./13,2 mm, 2 grupuri TLT binate de 450 mm. În 1926, tunurile de 152 au fost înlocuite cu tunuri de 120 mm în turele binate, ulterior navele fiind înzestrate și cu centrale de tir. Modernizate la Galați în 1939, navele au mai primit ulterior și tunuri AA germane S.K.C. de 37 mm, instalații pentru lansarea minelor și grenadelor ș.a. În anii celui de al doilea RM aceste nave au îndeplinit importante misiuni de luptă în cadrul escadrei de Ds. sub comanda Cdr. August Roman și Cdr. Horia Măcellariu. De asemenea, cele două Ds. au avut o contribuție importantă în evacuarea trupelor germano-române de la Sevastopol (mai 1944). Capturate de sovietici în sept. 1944 și restituite în oct. 1945, ele și-au păstrat vechile nume până în 1948 când au devenit Ds. tip „M” cu numere de bordaj D-2 și respectiv D-1, iar din 1951 D-12 și respectiv D-11. Ele au servit în flota română până în 1961, când au fost dezmembrate.



Distrugătorul „Mărășești”

**„MĂRĂȘEȘTI“ (II)** Fregată (ex. distrugător, ex. crucișătorul ușor portelicopter „Muntenia”). Construit în 1979–1985 la SN Mangalia, actuala fregată „M” (cu numărul de bordaj 111) are următoarele caracteristici: depl. max. 5 790 t; dim.: 144,6 x 14,8 x 7m; 4 motoare Diesel 32 000 CP; vit. max. 27 Nd; armament: rachete



Fregata „Mărășești”

antinavă 8 tip Styx, tunuri: IV/76,2 mm, torpile 2 grupuri x 3 TLT/533 mm, aruncătoare de grenade A/Sm. tip 2 RBU 6 000. Echipaj 270 de marinari din care 25 ofițeri. **MĂREANCA** Vânt dispre larg (*termen folosit de pescari*). **MĂRFURI GENERALE** Orice marfă care nu necesită mijloace de transport și manipulari speciale.

**MĂRFURI ÎN ANTREPOZIT VAMAL MC** Provizii și furnituri vândute navelor din antrepozite vamale sau magazine specializate care în majoritatea porturilor sunt scutite de plata taxelor de consumație și a taxelor vamale de export, cu condiția ca acestea să fie folosite sau consumate numai la bord.

**MĂRGINEANU, Gheorghe** (1871–1942, n. Slobozia). Căpitan (r). Comandant de lungă cursă. Absolvent al Școlii Copiilor de Marină din Galați și al Școlii de Ofițeri din București (1893), cu gradul de Slt. Este repartizat la Inspectoratul Navigației și Porturilor și efectuează stagii de ambarcare la bordul Cr. „Elisabeta” (1894, 1896). Căpitan al portului Tulcea și comandant al companiei Isaccea (1897–1899), comandant al canonierei „Oltul” (1899), ofițer secund pe Cr. „Elisabeta” ș.a. În anul 1904, este detașat la SMR unde va comanda cargoul „Iași” și pasagerele „Regele Carol I” și „Dacia” (1904–1911). În paralel, îndeplinește funcția de inspector al Serviciului Exterior în Inspectoratul vapoarelor SMR (1904–1916). În primul război mondial, comandant militar și căpitan al portului Galați, depinzând de MCG al armatei, însoțește în Rusia pasagerile SMR, închiriate Flotei ruse din Marea Neagră, cu misiunea de a supraveghea predarea acestora (nov.–dec. 1916), comandant al Serviciului Transporturilor și apoi, avansat la gradul de comandor, comandant al Serviciului Comunicațiilor pe Apă (1917), șef de Stat Major și atașat pe lângă Comandamentul Flotei ruse din Marea Neagră, la Sevastopol (din oct. 1917), membru în Comisia de armistițiu și delegat al MLP la Odesa (1918), pentru readucerea în țară a navelor noastre comerciale. După război, revine la SMR în calitate de subdirector, iar din 1924, director al acestei importante instituții naționale de navigație, funcție din care se pensionează (1929).

**MĂRIME** Intensitatea luminoasă aparentă a unei stele. O stea este cu atât mai luminoasă, cu cât M. este mai redusă. Astfel, o stea de M. 1 dă o lumină mai puternică decât o stea de M. 2. Există și M. negative. Ca etalon se ia intensitatea luminoasă a Stelei Polare, care este de mărimea 2,2.

**MĂRUNȚȘURI** Parâme mai mici decât saula: merlinul, lăsunul, așa de vele etc.

**MĂSURARE** Executare de măsurători pentru determinarea tonajului navelor.

**MĂTURĂ** (*despre pupa navei*) A avea o mișcare de rondou care necesită un spațiu mare de apă (de ex., la întoarcere).

**MĂTURĂTURĂ MC** Resturi de cereale sau de alte mărfuri asemănătoare, scoase prin măturare din hambarele navei. M. însăcută se predă destinatarilor proporțional cu cantitățile de marfă ce li se cuvin.

**MĂL** Sediment (cu granulație fină, îmbibat de apă și neîndesat) acumulat pe fundul bazinelor acvatice, format în proporție de 30–50% din particule cu



dimensiuni sub 0,01 mm. Se deosebesc *M. marine* și *M. continentale*. **M marine** (cele cu globigerine, cu radiolari, diatomee etc) în general de proveniență biogenă se află la adâncimi de 700–8700 m și ocupă peste 46% din suprafața fundului Oceanului planetar. **M. continentale** (lacustre, fluviale, litorale) provin din aluviunile ce se scurg de pe continent în bazinele acvatice. *M.* reprezintă cel mai bun teren de folosit pentru ancorare și staționare la ancoră a navelor; *sin.* nămol; *v.* natura fundului.

**MÂNĂ** Strat de pitură „Se vor da două *M.* de pitură de fund”.

**MÂNĂ CURENTĂ** Bară de lemn sau de metal fixată la ambele părți ale unei scări de bord, schele sau pasarele. Uneori mâna curentă este asigurată printr-o saulă trecută prin ochiurile capetelor superioare ale bas-toanelor.

**MÂNĂ PESTE MÂNĂ** Mod de a vira o parâma, omul stând nemișcat și apucând parâma alternativ cu cele două mâini.

**MÂNCA NISIP** *arg., înv.* A răsturna nisiparul de jumătate de oră mai înainte de a se fi scurs tot nisipul pentru a fi schimbat mai devreme din serviciul de cart.

**MÂNCATĂ DE COASTĂ** Expresie referitoare la o navă care se proiectează pe coastă și a cărei siluetă se confundă cu aceasta.

**MÂNECĂ DE VÂNT** Tub larg din pânză de vele, cu deschidere laterală (gura) la partea superioară, susținut de una sau mai multe saule; servește la ventilarea temporară a unui compartiment care nu are trombă de vânt.

**MÂNECII, Marea** ~ (*fr.* La Manche, *engl.* English Channel) Mare în bazinul Oc. Atlantic, cuprinsă între țărmul de N al Franței și cel de S al M. Britanii. Împreună cu Str. Pas de Calais leagă M. Nordului de Oc. Atlantic. Lung. 312 Mm (578 km), lățimea 17,3–135 Mm (32–250 km); ad. șenalului navigabil 23–172 m. Este traversată disp. E de un curent cu vit. de cca 0,5 Nd (0,9 km/h). Marea semidiurnă atingând 15,4 m înălțime (G. Saint Malo). Furtunile frecvente, curenții puternici de marea, ceața, numărul mare de bancuri de nisip și traficul intens fac navigația în M.M. dificilă și uneori periculoasă. Pentru a se evita pericolul abordajelor, s-a organizat un sistem de separare a traficului, astfel că navele care intră din Oc. Atlantic navigă mai aproape de țărmul Franței, iar cele care intră din M. Nordului, mai aproape de țărmul Angliei. Există un serviciu care supraveghează regimul stabilit de siguranță a navigației. Pr. porturi: Le Havre, Cherbourg (Franța), Plymouth, Portsmouth, Southampton (M. Britanie)

**MÂNGĂIA APA** A ramă astfel încât rama să alunece pe apă cu pana la orizontală, fără a propulsa barca.

**MĂȚĂ** *în.* Denumirea populară a ancorei.

**MÂNGĂIA O STÂNCĂ** *arg.* A lovi o stâncă cu nava.

**MEANDRU** Cotitură a cursului unei ape; sinuoșitate a cursului unei ape curgătoare care se formează mai ales în zonele de șes.

**MECANIC** Marinar care spre deosebire de **puntist** lucrează sub punte la mașini/motoare.

**MECANISM DE APRINDERE** Focoul grenadei antisubmarine, minei marine sau a torpilei.

**MECANISM DE PUNTE** Mecanism acționat manual sau mecanic, care servește la manevra ancorelor, parâmelor, vinciurilor, cabestanelor, stopelor, câlcâielor etc.

**MEDALIA MARITIMĂ** *ist.* Decorație instituită în 1936, care era conferită marinarilor din flota militară și civilă română pentru acte de eroism și vitejie, precum și persoanelor cu merite deosebite pentru propășirea și dezvoltarea marinei.

**„MEDEEA”** *ist.* (Numele său original era „MEDEA”) Prima navă mixtă de pasageri și marfă achiziționată pentru SMR cu suma de 150 000 lei aur de la o societate de navigație pe Dunăre din Austria. Construită în 1884, nava avea lungimea de 60 m, și viteza de 9 Nd. La 31 mai 1895 „M”. a acostat la cheul genovez al portului Constanța. La 14 aug. 1895 „M”. a plecat în prima sa cursă pe linia Brăila–Galați–Istanbul având la bord 25 pasageri și 600 t mărfuri generale.

**MEDGIDIA** Port industrial și comercial situat pe malul drept al Canalului Dunăre–Marea Neagră la km 27. Supr. acvatoriului 19 ha; supr. platformei portuare 18 ha. Lățimea gurii de intrare în port 125 m. Dispune de 33 dane de acostare (17 operative în sectorul industrial, 5 operative în sectorul comercial, 11 dane de așteptare); ad. min. 7 m. Gară fluvială cu dană de pasageri, atelier de întreținere nave, magazii. Capacit. de trafic 12 mil. t/an. Trafic: mărfuri generale, prod. agricole, prod. petroliere, materiale de constr., cărbuni, minereu.

**MEDITERANA, Marea** ~ (*latină*, *Mediterraneum* – în centrul Pământului) Mare intercontinentală a Oc. Atlantic situată între Europa, Asia și Africa. Comunică prin Str. Gibraltar cu Oc. Atlantic, prin Canalul Suez și M. Roșie cu Oc. Indian și prin Str. Dardanele, M. Marmara și Str. Bosfor cu M. Neagră. Supr. 2 505 000 km<sup>2</sup>; vol. 3 754 000 km<sup>3</sup>; ad. med. 1498 m, max. 5121 m (în S Greciei). În M.M. se varsă mari fluvii navigabile: Nil, Ebru, Ron, Pad. Anumite bazine ale M.M. formează mări distincte: Egee, Ionică, Adriatică, Tireniană și mari golfuri: Valencia, Lion, Genova, Sirta Mare, Sirta Mică. Părțile ieșite la suprafață ale structurilor scufundate formează în M.M. mari insule: Sicilia, Malta, Ins. Baleare, Pitiusas, Corsica, Sardinia, Creta, Cipru ș.a. Climă subtropicală diferențiată caracterizată prin ierni blânde, umede și veri călduroase (climă mediteraneană). Marea semidiurnă și mixte cu ampl. max. de 1,7 m (la E de coastele Tunisiei). Valurile ating ampl. de 7,8 m (pe timpul iernii). Transparența apei ajunge la 60 m (în dreptul coastelor Siriei). Temp. apei este ridicată. Cele mai calde ape sunt în zona de E a mării (+17° C în feb. și +25 – 30° C în aug.) mai scăzute în G. Lion și N M. Adriatice (+20 – 22° C). Salinitatea este mare din cauza evaporării intense, atingând 36‰ în zona Str. Gibraltar și 39,5‰ la E de Ins. Cipru. Prin M.M. s-au efectuat în trecut și se desfășoară și astăzi importante schimburi comerciale locale și internaționale. Numai transportul produselor petroliere se ridică anual la peste

100 mil. t. Schimburile comerciale au favorizat dezvoltarea pe țărmurile M.M. a unor mari orașe și centre comerciale: Barcelona, Marsilia, Genova, Neapole, Veneția, Pireu, Triest, Beirut, Saida, Alexandria, Port Said, Alger, Oran ș.a. Prin M.M. trec linii de transport maritim vitale pentru țărilor riverane la M. Neagră, incl. ale României.

„MÉDUSE“ *ist.* Fregată franceză care la 2 iulie 1816 a eșuat pe bancul Arguin din apropierea coastei Mauritaniei. După eforturi zadarnice de a scoate nava de pe uscat, s-a construit o plută pe care s-au înghesuit 149 persoane. Restul echipajului a intrat în cinci bărci remorcate de plută, iar 17 oameni, aflându-se în stare de ebrietate, au fost abandonți pe epavă, care s-a scufundat în scurt timp. Pluta a rătatit 12 zile, fără apă și alimente. Numai 15 oameni, în agonie, au mai fost salvați, ceilalți fiind devorați de rechini sau de... supraviețuitori. Din această tragedie s-a inspirat Gericault (1819) când a pictat celebrul tablou „Pluta Méduzei“, aflat astăzi în muzeul Louvre.

**MEGAFON** Pâlnie din alamă servind la amplificarea și transmiterea vocii la distanțe mai mari (*a nu se confunda cu portavocea*). În prezent se folosesc îndeosebi M. electrice cu amplificator, care pot transmite vocea la distanțe de câteva sute de metri.

**Distanță de M.** Distanță la care se poate comunica prin voce utilizând un M.

**MELANEZIA** (*gr.* mélas – negru, nisos – ins.) Zonă geografică a Oceaniei și una din cele mai mari grupări de Ins. Situată în SV Oc. Pacific. Se întinde în direcția NV-SE de la Ecuador la Tropicul Capricornului pe o distanță de cca 5000 km. Cuprinde: Ins. Noua Guinee, Arh. Bismarck, Ins. Solomon, Noua Caledonie, Noile Hebride, Fiji și Santa Cruz. În majoritate sub tutela M. Britanii, Franței și Uniunii Australiene. Partea de V a Ins. Noua Guinee (Irianul de V) aparține Indoneziei, iar partea de E este administrată de Australia. Supr. 980 mii km<sup>2</sup>. Relief variat, predominant muntos, cu numeroși vulcani activi; alt. max. 5030 m (vf. Carstenz) în Noua Guinee. Climă ecuatorială în N și tropicală în S. Temp. med. anuală +25 – 28° C. Pop. cca 4 mil. loc. Păduri tropicale cu specii de lemn prețios, plantații de cocotieri, sagotieri, bananieri, arbori de cauciuc. Țărmuri cu mangrove. Expl. nichel, crom, aur. Pescuit.

**MELBOURNE** (după numele lui F. Melbourne, om de stat britanic) Unul din cele mai mari porturi situate pe coasta de SE a Australiei la Str. Bass care leagă M. Tasmaniei de O. Indian. Supr. teritoriului și acvatoriului portului 27 km<sup>2</sup>. Lung. frontului de cheuri 15 km cu ad. până la 11,9 m (la marea înaltă este accesibil pentru navele oceanice). Dispune de terminale pentru nave portcontainer, petroliere, nave Ro-Ro. Traficul anual de mărfuri cca 19 mil. t. Import: metale, fosfați, utilaje industriale, mașini ș.a.; export: lână, carne, cereale, fructe. Șantierul naval, dotat cu docuri uscate și plutitoare, asigură reparația navelor

civile cu o capac. de cca 17 mii tdw și a celor militare, incl. Cr.

**MELTEM** v. Levanter.

**MEMORANDUM** *ist.* Document prin care comandantul unei flote preciza modul de comportare în caz de contact cu inamicul. Primul M. a fost întocmit de amiralul Nelson înainte de bătălia de la Trafalgar (1805).

**MENAM** Fl. în Thailanda și principala arteră de transport a țării. Lung. 1200 km. Supr. bazinului hidrografic 150 mii km<sup>2</sup>. Izv. din N țării (M-ții Den Lao), străbate o câmpie aluvială și se varsă printr-o întinsă deltă în G. Siam din M. Chinei de Sud. Navigabil pe 400 km, iar în timpul apelor mari pe 700 km. În delta fl. este situat or. Bangkok.

**MENDAÑA DE NEIRA, Alvaro** (1542–1595) Navigator spaniol, a condus două expediții din portul Callao (Peru) în V Oc. Pacific. În timpul primei expediții a descoperit câteva insule din Arh. Solomon, câteva atoluri din Arh. Gilbert și probabil o Ins. din Arh. Hawaii. În a doua expediție (1595) a avut la bordul navelor expediției 380 bărbați și femei (căpitanul flotei a fost, de fapt, navigatorul portughez Pedro Fernandez de Queiroz, întrucât Mendaña era grav bolnav), funcție disputată și de soția lui Mendaña, Isabella de Barreto. Au fost descoperite Ins. Marchize (denumite în cinstea viceregului din Peru marchizul de Cañete) și Ins. Santa Cruz.

**MENGINĂ DE MATISIT** Menghină triplă ce servește la formarea și strângerea ochiurilor la sâme.

**MENGINEE** *sin.* minginie.

**MENKAR** Steaua nautică α Ceti (Balena), mărimea 2,8; în arabă „Botul (balenei)“.

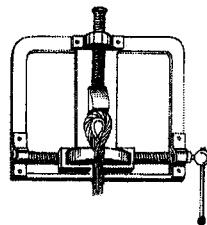
**MENKENT** Steaua nautică θ Centauri (Centaurul), mărimea 2,3; în arabă „Umărul centaurului“.

**MERCATOR, Gerhardus** (nume latinizat din cel de Gerhard Kremer) (1512–1594) Remarcabil geograf, cartograf și matematician flamand. Din cauza persecuțiilor religioase s-a refugiat în 1551 la Duisburg (azi Germania). A propus un nou principiu, fundamentat matematic, de întocmire a hărților (proiecție care-i poartă numele) prezentat în 1569 și folosit de atunci la întocmirea hărților de navigație. Studiind magnetismul terestru, M.G. a calculat coordonatele polului magnetic. Ca o încununare a activității sale, în 1595 (după moartea sa) i s-a publicat Catalogul cu hărțile statelor europene care a primit numele de „Atlas“; v. și proiecție.

„**MERCATOR**“ Navă-școală cu vele de tip barc, sub pavilion belgian, construită în 1932. În anul 1936 execută un marș cu scop științific în Ins. Paștelui. În 1963 este transformată în navă-muzeu și ancorată pentru totdeauna în portul Zeebrugge (Belgia). Depl. 770 t; dim.: 73 x 12 x 5 m; echipaj 70 oameni.

**MERCATOR, proiecție** ~ v. proiecție.

**MERIDIAN** Cerc mare pe globul terestru care trece prin poli. **M. adevărat** M. ce trece prin polii geografici, fiind



Menghină de matisit

împărțit de axa lumii în **M. superior**, care conține zenitul, și **M. inferior**, care conține nadirul, iar de linia zenit-nadir, în **M. Nord**, care conține Polul Nord, și **M. Sud**, care conține Polul Sud. **M. geomagnetic** M. ce trece prin polii geomagnetici. **M. fictiv** M. ce trece prin polii fictivi.

**MERIDIAN CERESC** Cerc mare ce trece prin polii cerești; planul acestui meridian este perpendicular pe planul ecuatorului ceresc.

**MERIDIAN COMPAS** Direcția acului magnetic la bordul unei nave.

**MERIDIAN MAGNETIC** Direcția acului magnetic în locuri în care nu există mase metalice și anomalii magnetice.

**MERIDIAN TERESTRU** Cerc mare pe suprafața pământului care trece prin polii terestri și prin locul observatorului. Unul din aceste cercuri mari, și anume cel care trece prin observatorul astronomic din Greenwich, a fost ales ca meridian de origine (meridian zero) pentru contarea longitudinii.

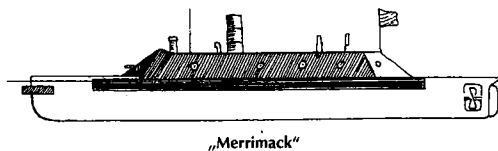
**MERIDIAN ZERO** Meridian convențional de la care se contează longitudinea punctelor de pe glob. În prezent, M.Z. trece prin observatorul marinei situat în localitatea Greenwich (Anglia). În trecut s-au folosit și alte M.Z., de ex., Paris, Amsterdam.

**MERIDIONAL** Care este (de) la Sud; sudic, care este specific țărilor (regiunilor) sau popoarelor sudice. *Ant. septentrional.*

**MERLIN** Parămă subtire, din trei sfilețe de calitate întâi, răsucite spre stânga. M. poate fi alb sau cătrănit și servește la înfășurări, legături, patronări. **M. de yacht** M. din bumbac de calitate superioară. **M. de sărmă** Fir din oțel moale ce servește la patronarea sărmelor.

**MERLINĂ** A face, cu ajutorul unui ac de merlinat, un transfilaj cu merlin la o grandee înfășurată.

**„MERRIMACK”** Prima navă cuirasată cu pinten care a luat parte la o luptă navală (1861). Construită inițial ca fregată mixtă (cu vele și vaporii), nava a fost cuirasată cu bare de



„Merrimack”

oțel și prevăzută cu un pinten de circa 600 kg; calitățile sale manevriere erau slabe (execuța o întoarcere de 180° în jumătate de oră). A scufundat cu o singură lovitură de pinten fregata nordistă „Cumberland”, dar în ziua următoare a fost silită să se retragă în fața navei cuirasate „Monitor”.

**MERS** *sin.* alioră. ◊ „În M.” În marș.

**MESAJ DE PERICOL** Mesaj transmis prin radio de către o navă prin care se anunță existența unui pericol de navigație în zonă: furtună, aisberg, epavă, mină în derivă, banc sau stânci nereprezentate pe hartă ș.a.

**MESAJ DE PRIMEJDIE** Comunicare radio făcută de o navă sau hidroavion care a suferit un accident pe mare sau se află într-un pericol iminent, prin care cere ajutor de la navele aflate în zonă sau de la stațiile de salvare de la uscat.

**MESAJ METEOROLOGIC** Comunicare radio, în clar sau

codificată, transmisă de stațiile meteorologice costiere la anumite ore, destinată navelor aflate în zona de deservire a stațiilor respective. Aceste mesaje conțin situația meteorologică la o oră anterioară, dând principalele date meteorologice (presiunea, temperatura, nebulozitatea, direcția și forța vântului, starea mării).

**METACENTRU** Punctul de intersecție a verticalelor care trec prin centrul de carenă al navei drepte și al aceleiași nave înclinate. Distingem: **M. transversal** și **M. longitudinal**, după cum nava are bandă sau asietă. Înălțimea metacentrică este distanța dintre M. și centrul de greutate al navei.

**METACENTRU INIȚIAL** Metacentrul caracteristic pentru înclinările mici, până la aproximativ 8°, ale navei.

**METANIER** Navă destinată transportului de metan lichefiat.

**„METEOR”** *ist.* Vapor mixt (560 t) cumpărat de SMR de la casa „John Carlisle” din Londra cu suma de 800 000 lei, pentru transportul de mărfuri și pasageri pe linia Constanța–Constantinopol (Istanbul). Sosită de la Londra, nava a pornit în primul voiaj pe această linie la 26 aug. 1895. În 1897 nava a fost înlocuită în serviciu de nava de pasageri „Principesa Maria” (ex. Ignazio Florio) de 2140 t.

**METEOROLOGIE NAUTICĂ** Parte a meteorologiei cu aplicații în navigație. Primul manual românesc de M.N., „Prevederea timpului”, a fost elaborat de locotenent C. Munteanu din Marina Militară (1905).

**METRU** Unitate fundamentală de măsură pentru lungime din sistemul metric (pentru distanțe mici, înălțimi, adâncimile unei ape, dimensiunile navei etc.). Un metru este aproximativ egal cu a patruzecea milionă parte din meridianul care trece prin Paris.

**MEZOSCAF** Submersibil intermediar între batiscaf și submarin, destinat efectuării cercetărilor științifice la adâncimi medii (200–300 m), fiind, totodată, posibile scufundări la adâncimi și mai mari. Primul M., conceput de Jaques Piccard, purta denumirea de „Pix-8 Auguste Piccard” (1964) și a confirmat utilitatea acestui tip de submersibil.

**MEUSE** (Maas) Râu în V Europei (Franța, Belgia, Olanda), lung. 935 km; supr. bazinului 33 mii km<sup>2</sup>. Izv. din podișul Langres (Franța) și se varsă în delta Rinului, traversând masivul Munților Ardeni. Cursul râului este ecluzat. Comunică prin canale cu râurile vecine legate de sistemul cursurilor interioare de navigație ale Franței, Belgiei, Olandei și Germaniei. Este navigabil în aval de întretărirea cu canalul Rin–Marna. Trece prin Verdun (Franța), Liège (Belgia), Maastricht (Olanda).

**MEXIC, Golful** ~ Golf din Oc. Atlantic la țămurile de SE ale Americii de Nord, între Pen. Florida, Yukatan și Ins. Cuba. Supr. 1555 mii km<sup>2</sup>. Ad. med. 1522 m, max. 3822 m. Temp. apei vara: +29° – 31° C, iarna: +18° – 25° C; salinitatea 36–36,9%. Curentul Floridei din G. Mexic marchează începutul marelui curent maritim Gulf-stream. Țărmuri joase, cu platforme continentale întinse

și cu numeroase lagune care îngreunează navigația. În partea de S sunt numeroase recife. În N și NE golfului sunt instalate platforme pentru extracția petrolului și a gazelor naturale. Pr. porturi: New Orleans (SUA), Veracruz (Mexic), Havana (Cuba).

**MIAPLACIDUS** Steaua nautică  $\beta$  Carinae (Chila), mărimea 1,8 (steaua nautică cea mai apropiată de Polul Sud); în latină „Ape liniștite“.

**MIC CABOTAJ** MC Transporturi efectuate între porturi ale aceleiași coaste, fără a pierde uscatul din vedere. Regimul juridic al micului cabotaj este determinat de legile naționale ale statelor riverane, care, în general, au ca principiu rezervarea acestor transporturi în exclusivitate pavilionului național.

**MICIMAN** *inv.* Mastru militar de marină.

**MICRODELTA CHILIEI** Formație deltaică la vărsarea în M. Neagră a brațului dunăren Chilia, aflată în prezent în compunerea Ucrainei; situată între localitatea Vâlcov la nord și Golful Musura (lângă Sulina) la Sud. Această zonă este brăzdată de mai multe brațe mai mici între care cele mai importante sunt (de la nord la sud): Oceafov, Stambulul Nou (numit în Ucraina Băstroev), Stambulul Vechi și Musura.

**MICROMETRU FLEURIAIS** Distanțier brevetat, care funcționează pe principiul reflexiei.

**MICRONEZIA** (*gr.* mikrós – mic și nésos – insulă) Zonă geografică a Oceaniei formată din mai multe grupuri de Ins. mici, situată în V. Oc. Pacific, la N de Ecuator (între 13–18° lat. N). Cuprinde: Ins. Mariane, Caroline, Palau, Marshall (protectorat SUA), Insula Gilbert (posesiune britanică), Nauru (protectorat Uniunea Australiană, Anglia și Noua Zeelandă) ș.a., în total 1500 ins., cu o suprafață de 3420 km<sup>2</sup>. Majoritatea Ins. reprezintă atoluri de corali, iar o parte sunt de origine vulcanică. Vulcani activi se află în Arh. Mariane. Climă ecuatorială și subecuatorială cu temp. med. anuale de +26° C în ian. și +28° C în iul. În zona Ins. Caroline sunt frecvente cicloane tropicale. Pop. cca 200 mii loc. Ocupația băștinașilor: pescuitul, culturile de cocotieri, bananieri, trestie de zahăr, orez ș.a. În M. au fost create baze militare, navale și aeriene ale SUA și M. Britanii.

**MICROSECUNDĂ** Unitate de măsură pentru timp, egală cu a milioana parte dintr-o secundă. Se folosește la unele sisteme de navigație hiperbolică (Loran).

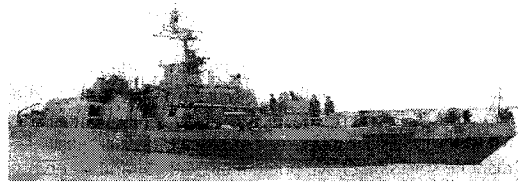
**MIDIA** Cap geografic. Port la M. Neagră situat la 25 km nord de Constanța, destinat deservirii unităților petroliere și industriale din zonă. Lungimea cheurilor operative destinate produselor chimice și petroliere 340 m cu adâncimi de 7,0–7,5 m care permit operarea (încărcarea/descărcarea) unei nave de 7000 t; cu posibilități de adâncire până la 9 m (pentru nave de 150 000 t). Capacitatea de trafic se extinde până la 2 mil. t/an. Două macarale de 6,3 tf și spații de depozitare. Comunicații: cale ferată, șosea, Canalul Midia–Năvodari.

**MIDWAY** Atol în partea centrală a Oc. Pacific la 1900 km NV de Ins. Hawaii. În laguna atolului se află două Ins. mari (Sand Island și Eastern Island) și câteva Ins.

mici. Supr. 5,2 km<sup>2</sup>; cca 500 loc. Aparține SUA. Din 1905 nod al legăturilor transoceanice prin cabluri submarine. În 1936, SUA a construit la M. o bază pentru Sm. și un aeroport. În al doilea RM a fost atacată de forțele japoneze în 1941 și 1942 fără succes. La 3–7 ian. 1942, în apropiere de Arh. M. a avut loc una din bătăliile aeronavale decisive în Oc. Pacific, soldată cu victoria forțelor americane asupra celor japoneze.

**„MIGNATA“** Prima torpilă din lume condusă de om (1918). Folosind o asemenea torpilă, italienii au scufundat nava de linie austriacă „Viribus Unitis“ în portul Pola.

**„MIHAIL KOGĂLNICEANU“** Primul dintr-o serie de 3 monitoare fluviale clasa „Kogălniceanu“ construite la Șantierul Naval Militar Mangalia între anii 1993–1996. Au următoarele numere de bordaj și nume: 45 – „Mihail Kogălniceanu“ (1993), 46 – „I. C. Brătianu“ (1994), 47 – „Lascăr Catargiu“ (1996). Caracteristici: depl. 575 410 t; dim. 52 x 9 x 1,7 m; vit. 18 km/h; armament: tunuri II x 100 mm, IV x 30 mm binate, mitr. 4 x 14,5 mm; rachete BM–21; v. Monitor.



Monitorul „Mihail Kogălniceanu“ 45

**MIHĂILESCU, Mihail** (1868–1940; n. Iași). Contra-amiral (r); Comandant de lungă cursă. Absolvent al Academiei și Școlii Navale Superioare din Livorno, Italia (1889) cu gradul de Slt. A îndeplinit funcții de răspundere în cadrul Diviziei de Dunăre și al Diviziei de Mare. Detașat la SMR, comandă cargourile „Iași“ și „București“ (1901–1904; 1905). Revine în marina militară ca ofițer secund pe Cr. „Elisabeta“ (1906) și participă la al doilea război balcanic (1913). În primul război mondial este mobilizat la Direcția Generală a Munițiilor în Ministerul de Război și trimis la Arhanghelsk, cu misiunea de a recepționa și expedia în țară muniții și materiale de război (sept. 1916). În ianuarie 1917, reprezintă guvernul român pe lângă autoritățile ruse în problema depozitelor de materiale românești în Rusia și delegat ca șef al Secției transporturi și depozite, la Serviciul aprovizionării și transporturilor din Petrograd și apoi din Odessa. În 1918, este numit subdirector al Arsenalului marinei și apoi comandant al Depozitelor Generale ale Marinei, funcție pe care o deține până în anul 1926, când trece în rezervă.

**MIJLOACE PLUTITOARE** Denumire dată în general navelor de deservire folosite în porturi și radă. Se referă la remorchere portuare, nave de balizaj, macarale plutitoare, pescuitoare de torpile, ținte de artilerie și aviație remorcate, nave cazarmă, nave depozit de materiale, vedete de stins incendii ș.a.

**MIJLOC 1.** Porțiunea din jurul axului navei. ♦ „M. cârma!“ Comandă folosită uneori în loc de zero cârma.

2. Porțiunea centrală a unui ostrov. 3. Porțiune a ramei, pe care se așază mașonul.

**MILĂ 1.** Distanța de o milă marină măsurată pe axul șenalului Dunării maritime. Din cauza înaintării uscatului în mare produsă de aluviunile depuse de Dunăre, mila zero (la Sulina) a rămas în interiorul uscatului, în aval de aceasta folosindu-se măsurători în hectometri până la gura canalului. 2. Panou fixat pe un stâlp pe malul stâng al Dunării maritime pe care este înscrisă distanța în mile (1).

**MILĂ ENGLEZĂ** Unitate de măsură a distanțelor pe uscat egală cu 1609 m, folosită în Anglia și SUA.

**MILĂ GEOGRAFICĂ** Unitate de măsură a distanțelor egală cu lungimea unui arc de un minut de ecuator (1855 m) sau cu lungimea unui arc de meridian la latitudinea de 55°; *sin.* milă ecuatorială.

**MILĂ MARINĂ** Unitate de măsură a distanțelor, folosită în marină, fiind egală, de regulă, cu lungimea unui arc de meridian cu valoarea de un minut sexagesimal. Conferința hidrografică internațională din 1929 a recomandat să se folosească „M.M. internațională”, egală cu 1852 m, care corespunde lungimii unui minut sexagesimal la latitudinea de 44°36' (latitudine pe care se situează și țara noastră). Câteva țări, printre care și Anglia, n-au aderat la această convenție, folosind Mm de 1 853,184 m sau de 6 080 picioare (milă engleză). Se notează cu Mm.

**MILĂ MĂSURATĂ** *sin.* bază de viteză.

**MILIBAR** Unitate de măsură a presiunii atmosferice, egală cu 1/1000 bari.

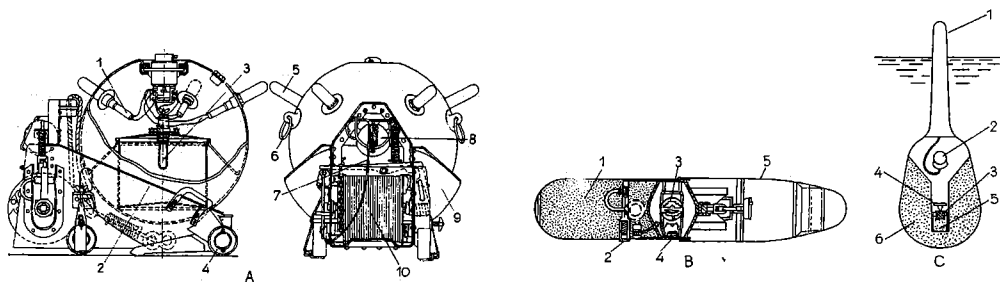
**MILU, Nicolae** (1915–1984 n.) Comandor. Absolvent al Școlii Navale promoția 1939 și al Școlii de Aplicație (1940). Apreciat profesional, în 1941 a fost trimis la Școala de comandanți de VT din Flensburg (Germania), unde a fost rănit într-o confruntare între 4 Vt germane și o grupare de nave de luptă britanice. Întors în țară a fost ambarcat la unitatea de VT cu care a participat la mai multe misiuni de luptă (1941–1944). După război a îndeplinit funcțiile de comandant de Ds. (1946–1947); comandant al divizionului de nave-școală (1953–1955); comandant al Școlii Superioare de Marină (1955–1958); comandant al Direcției Hidrografice (1960–1963). Trecut în rezervă (1963) se angajează în Flota de Pescuit Oceanic nou înființată unde comandă navele de pescuit

oceanic: „Constanța” „Delta Dunării”, „Polar L”, cu care participă la mai multe campanii în Oc. Atlantic. Director al Întreprinderii de Pescuit oceanic (IPO) Tulcea (1972–1976), de unde se pensionează.

**MINARE** *mil.* Acțiunea de lansare a minelor de către nave de suprafață, submarine sau aviație. În apele inamicului M. se execută mai ales sub formă de bancuri de mine, iar în apele proprii, sub formă de baraje de mine.

**MINĂ** *mil.* Armă submarină constând dintr-o încărcătură de exploziv închisă într-un corp etanș, care se întrebuițează în lupta împotriva navelor de suprafață și submarinelor adversarului. Poate fi lansată de pe nave de suprafață, de pe submarine și din avioane. Distingem trei categorii principale: **M. ancorate**, **M. de fund** și **M. plutitoare** sau **derivante**. Ultimele pot pluti la suprafață sau la o anumită adâncime; *sin.* M. în derivă. După sistemul de declanșare a exploziei, distingem: **M. de contact** și **M. fără contact**. M. de contact explodează în momentul în care corpul navei lovește un dorn sau o țâță, iar cele fără contact, sub influența câmpului magnetic sau acustic ori a altor câmpuri fizice ale navei, din care cauză poartă denumirea de M. acustice, magnetice, hidrodinamice etc. M. ancorate pot fi de contact sau fără contact, iar cele de fund, numai fără contact. Pentru a îngreua dragajul, M. sunt prevăzute cu dispozitive speciale de protecție: ceasornice de timp, ceasornice de pasă (M. fără contact), geamanduri explozive, geamanduri-foarfece etc. **M. de puț** M. folosite de submarinele miniere, care le transportă în puțurile de mină; **M. de adâncime** Mină specială cu care se pot executa minări la adâncimi de peste 1 000 m. **M. de coastă** M. de dimensiuni mici, întrebuițate împotriva mijloacelor de debarcare. Primul manual de mine editat în țara noastră purta denumirea de „Regulament asupra torpilelor de baraj” (1885).

**MINCIOG** *pesc.* Plasă mică în formă de coșuleț, fixată pe un cerc metalic cu coadă, care se folosește pentru aducerea la suprafața apei a peștelui prins cu undița, precum și în alte scopuri; *sin.* mingioc.



Mine:

A – de contact: 1 – pilă; 2 – încărcătură de explozie; 3 – încărcătură de amorsaj; 4 – roată; 5 – țâță; 6 – inel de amarare; 7 – parâma sondei; 8 – sondă; 9 – ancora minei; 10 – tamburul parâmei de ancorare. B – magnetică: 1 – încărcător de explozie; 2 – încărcător de amorsaj; 3 – ceasornic de pasă; 4 – dispozitiv de aprindere; 5 – corpul minei. C – plutitoare: 1 – flotor; 2 – bilă; 3 – capsă; 4 – percutor; 5 – încărcătură de amorsaj; 6 – încărcătură explozie.

**MINER** *mil.* Care lansează mine marine (submarin, avion, navă) *sin.* puitor de mine.

**MINERALIER** Navă de construcție foarte rezistentă, destinată transporturilor de minereuri în vrac. Lungimea sa maximă este de 300 m, tonajul deadweight depășește 150 000 t, este prevăzută cu castel pupa – singura suprastructură a navei. Încărcarea și descărcarea se efectuează cu ajutorul instalațiilor de la uscat.

**MINERO-TORPILOR** *v.* submarin.

**MINGINIE** Grindă lată din lemn sau din metal ce se instalează travers pe gurile de magazii ale navelor pentru a susține panourile sau prelatele care le acoperă după încărcare; *sin.* minginee.

„**MIRAGE**” *ist.* Velier cu trei punți, sub pavilion francez, construit în anul 1749. A fost una din primele nave care din punct de vedere constructiv au făcut trecerea de la galion la nava de linie. Depl. 1680 t; dim.: 61,80 × 15,40 × 6,40 m; echipaj 854 oameni; 112 tunuri de diferite calibre.

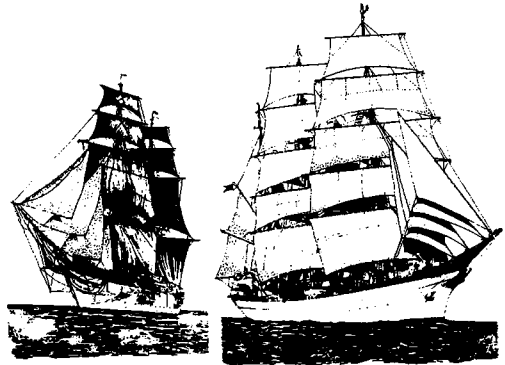
**MIRAJ** Fenomen optic ce se observă deasupra întinderilor de apă, plajelor sau suprafețelor acoperite de zăpadă și care constă în apariția – datorită refracției produse de trecerea razei luminoase prin straturi atmosferice cu indici de refracție diferiți – a unor obiecte îndepărtate sub formă de imagini simple sau multiple, normale sau inversate, stabile sau tremurătoare, la scară mărită sau redusă. **M. inferior** se produce atunci când aerul de la sol este mai cald, imaginea răsturnată a obiectului putând fi observată sub orizont (sub obiect), datorită refracției. **M. superior** se produce atunci când aerul de la sol este mai rece (în regiunile polare), imaginea răsturnată a obiectului putând fi observată, în acest caz, deasupra orizontului (obiectului).

**MIRĂ DE GHEAȚĂ** Aparat compus dintr-o riglă gradată, un braț al cărui vârf se află la înălțimea gradației zero și un cursor la partea superioară, pe care se citește grosimea gheții.

**MIRĂ HIDROMETRICĂ** *fl.* Bară plată de fontă gradată ce se fixează pe un cheu sau pe un stâlp înfipt în fundul unui curs de apă, în locuri protejate împotriva sloiurilor sau navelor, și pe care se citește nivelul apei. Lungimea mirelor folosite în țara noastră este de maximum 8 m, gradația 0 (zero) aflându-se la nivelul etiajului. M.H. sunt gradate în hidrograde, care, cu ajutorul unor table, se transformă în centimetri. Există și mire înregistratoare de nivel maxim/minim.

„**MIRCEA**” (I) Prima navă-școală cu vele a Marinei Române, de tipul bric (cu doi arbori, construită în Anglia la șantierul „Thames Iron Works” Londra, în cadrul primului program de dezvoltare a flotei române (1880) și intrată în serviciu în 1882. I s-a dat denumirea de „Mircea” după numele domnitorului Mircea cel Bătrân (1386–1418), primul Domn care s-a luptat pentru ieșire la mare. Caracteristici: corp de lemn (având coastele de fier), depl. 360 t; dim.: 36 × 7,6 × 3,6 m; vit. 8–12 Nd. 14 vele având o supr. totală de 490 m<sup>2</sup>, cu care, pe vânt favorabil putea atinge vit.

de 12 Nd. Tunuri: 11×80 mm, 11×57 mm, 1 tun-revolver, o mitralieră 11,43 mm. Nava a jucat un rol important în dezvoltarea Marinei Române. La bordul ei au fost elaborate manuale și regulamente, s-a

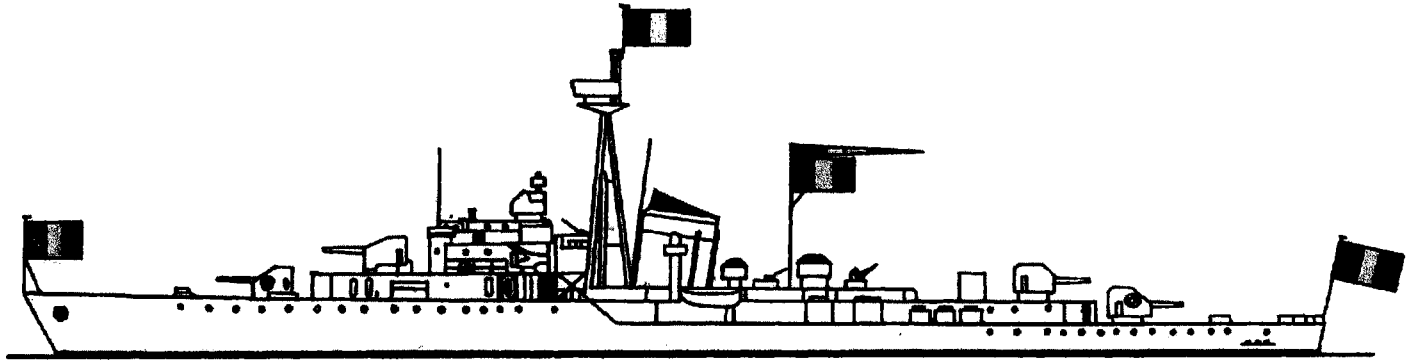


Bricul „Mircea” (I)

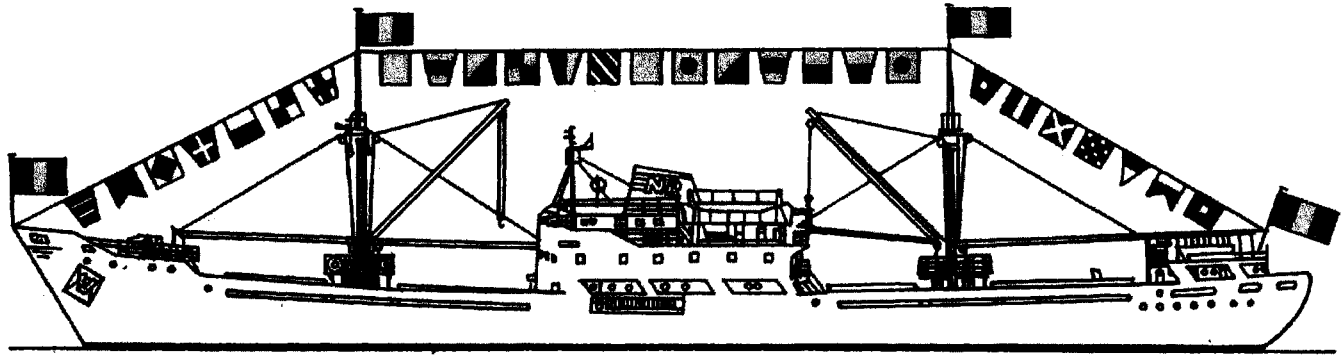
Nava-școală „Mircea” (II)

conturat și precizat limbajul marinăresc, la termeni vechi de origine latină, venețiană, greacă și turcă adăugându-se termeni noi. Primul comandant al bricului a fost col. Nicolae Dumitrescu Maican (1882). În 1896–1899, de pe „M” s-au executat ridicări topografice ale litoralului românesc pe baza cărora s-a elaborat în țara noastră prima hartă marină, care a fost premiată în anul 1900 cu medalia de aur la concursul internațional de la Paris. A efectuat 17 voiaje în M. Neagră, 12 în M. Mediterană și 2 în Oc. Atlantic. A rezistat la o furtună năprasnică în mai 1888 în M. Neagră, dovedindu-și calitățile nautice. În 1931, nava a fost scoasă din serviciu și a staționat la Galați. În apr. 1944, bricul a fost lovit în plin de o bombă, în timpul unui bombardament la Galați al aviației sovietice și incendiat. Din 12 aug. 1883 și până în oct. 1931 la comanda bricului „M”. s-au aflat următorii ofițeri de marină, în ordine cronologică: Maior Vasile Urseanu (1883), Cpt C-tin Mănescu, Cpt. Ilie Irimescu, Cpt. Eustațiu Sebastian, Cpt. C-tin Georgescu, maior Emanoil Koslinski, Maior Nicolae Barbieri, Maior Ion Coandă, Maior Paul Popovăț, Lt Cdr. C-tin Bălescu, Lt Cdr. Paul Rădulescu, Lt Cdr. Petre Ponici, Lt Cdr. Nicolae Negrescu, Lt Cdr. Vasile Ciuchi, Lt Cdr. Vasile Iorgulescu, Lt Cdr. Nicolae Negru, Lt Cdr. Vasile Scodrea, Lt Cdr. C-tin Focșa, Lt Cdr. Emil Oprișan, Lt Cdr. Gheorghe Dumitrescu, Cpt. Paul Diaconescu, Cpt. Cdr. C-tin Pogonat, Lt Alexandru Bercea (1929–1931).

„**MIRCEA**” (II) Navă-școală cu vele a Marinei Române denumită prin tradiție „bricul Mircea”, după numele primei nave-școală aflată în serviciul Marinei Militare între anii 1882–1939. Noua navă-școală „M”. este de fapt navă-barc cu trei arbori construită în Germania în 1938, având corpul și arborada din oțel. Caracteristici: depl. 1650 t; dim.: 84 × 12,5 × 5,2 m. Arborele mare măsurat de la chilă la măr este înalt de 44 m. Nava are 23 de vele cu supr. totală de 1750 m<sup>2</sup>, care îi pot imprima o vit. de 10–12 Nd, în timp ce motorul permite deplasarea cu 9,9 Nd. Primul

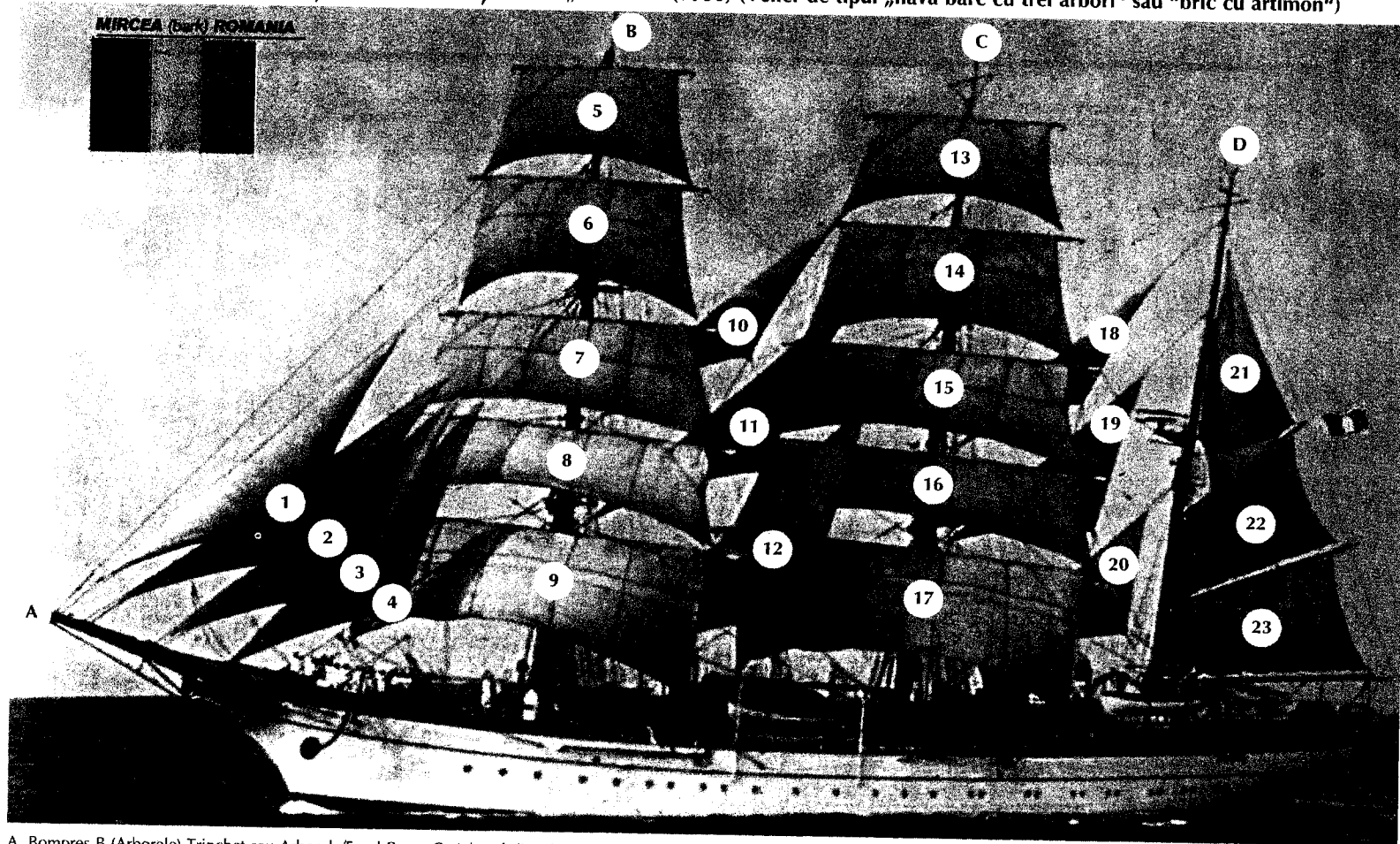


MICUL PAVOAZ



MARELE PAVOAZ

ARBORII (CATARGELE) ȘI VELELE NAVEI-ȘCOALĂ „MIRCEA“ (1938) (Velier de tipul „navă-barc cu trei arbori“ sau „bric cu artimon“)



A. Bompres B (Arborele) Trinchet sau Arborele/Farul Prova C. Arborele/Farul Mare D. (Arborele/Farul)Artimon 1. Focul Săgeții sau Clînfoc; 2. Focul Mare; 3. Focul Mic; 4. Trinchetin sau Foc de Furtună; 5. Rândunica Mică; 6. Zburătorul Mic; 7. Contragabierul Mic; 8. Gabierul Mic; 9. Trinca sau Vela Trincă; 10. Velastraiul Rândunicii Mari; 11. Velastraiul Zburătorului Mare; 12. Velastraiul Artimon sau Drăculeț; 21. Vela Picului; 22. Contrarandă; 23. Randă.

Notă. În diferite perioade și la diverși autori, pot să apară unele mici diferențe față de denumirile de mai sus.



comandant care a adus nava în țară din Germania a fost Cdr. August Roman avându-l ca secund pe LtCdr. Alexandru Martac. Nava a întreprins numeroase călătorii de instrucție cu elevii și ofițerii de marină pe mările lumii și a vizitat cele mai importante porturi din Europa. În perioada dintre anii 1939 și 2004, la comanda navei-școală „Mircea” (II) s-au aflat ofițerii arătați mai jos în ordine cronologică: Cdr. August Roman, Cpt. Gheorghe Drimba, Lt. C-tin Chiriac, LtCdr. Gheorghe Drimba (1944). Între sept. 1944 mai 1946 nava, preluată de sovietici, s-a aflat la Odessa. Retrocedată după 1946, au preluat comanda: LtCdr. Ion Stoian, Cpt. Nicolae Milu, Cpt. R I Ioan Gheorghe, Cpt. R III Vladimir Cosmiceanu (1959). Între 1959–1965 nava a fost transformată în navă-bază în cadrul divizionului de nave auxiliare. După 1965 au preluat comanda: Cpt. R I Alexandru Hârjan, Cpt. R I Petre Zamfir, LtCdr. Eugen Ispas, Cpt. R I Dan Stăiculescu. După 1990 comandor Dinu Pampărău.

**MIRFAK** Steaua nautică α Persei (Perseu), mărime 1,9; în arabă „Cotul pleiadelor”.

**MISSISSIPPI** Fluviu în SUA, unul din cele mai mari fl. de pe glob. Lung. 3 950 km (cu pr. afluent Missouri 6 420 km). Izv. la V de L. Superior (Minnesota) de la 518 m aLt, străbate SUA de la N la S și se varsă în G. Mexic din Oc. Atlantic printr-o întinsă deltă cu numeroase brațe, cu o supr. de 3,8 mii km<sup>2</sup> și care înaintează anual în ocean cu 50–100 m datorită aluviunilor. Pe parcursul său formează numeroase meandre, bălți, insule și brațe secundare. Uneori provoacă inundații catastrofale. Pr. afluenți: dr. Minnesota, Missouri, Arkansas, Red River; stg. Wisconsin, Illinois, Ohio. Importantă arteră de navigație fluviu-maritimă pe distanța de 3 000 km până la or. Minneapolis. Fl. este legat prin canale de Marile Lacuri, iar pe cursul superior s-au construit diguri și ecluze care permit trecerea navelor cu un pescaj de 2,7 m. Lung. căilor navigabile ale întregului sistem legat de Fl. M. este de 25 mii km. Pe țărmurile fl. și ale afluenților săi se află marile orașe: St. Paul, New-Orleans, Baton Rouge, Memphis, Saint Louis, Kansas City, Minneapolis.

**MISTRAL** Vânt local rece și uscat care bate violent iarna în Franța de-a lungul Ronului, în G. Lion și Genova din M. Mediterană, atingând uneori forța 9.

**MIȘCARE ADEVĂRATĂ** Mișcare a unei nave în raport cu globul terestru.

**MIȘCARE DIURNĂ** Mișcare aparentă de la est la vest a astrilor pe sfera cerească. Este determinată de mișcarea de rotație a Pământului în jurul axei sale de la vest la est.

**MIȘCARE DIURNĂ APARENTĂ** Deplasare aparentă a astrilor pe bolta cerească în sens retrograd (de la est la vest), ca urmare a rotației Pământului în sens direct în jurul axei sale.

**MIȘCARE RETROGRADĂ** Mișcare aparentă de la est la vest a sferei cerești (sensul mișcării acelor ceasornicului).

**MIȘCARE RELATIVĂ** Mișcare aparentă a unei nave, observată de o altă navă aflată în mișcare; v. cinematică navală.

**MITCHELL, cuzinet/lagăr** ~ Cuzinet/lagăr care preia forța de împingere axială a elicei navei.

**MITESCU, Dumitru** (1901 – ) Lt Cdr. Absolvent al Școlii Militare de marină promoția 1927 cu gradul de Slt A îndeplinit funcții de ofițer subaltern apoi secund la navele maritime și fluviale. În al doilea RM a comandat torpilorul „Zmeul” (1942–1943) executând numeroase misiuni de convoiere a transporturilor de război între Constanța și Odessa. S-a distins în angajamentul avut cu 2 DB-uri sovietice superioare ca tonaj și armament (13 dec. 1942) apărând cu succes convoiul pe care-l escorta. Pentru fapte de arme a fost decorat cu Ord. „Mihai Viteazul”.

**MIZENĂ** *inv.* (din *fr.*) 1. Arborele trinchet. 2. Vela trincă.

**MLAȘTINĂ** Teren jos, lipsit de scurgere, alimentat cu apă din precipitații, pânza freatică, inundații ș.a. unde crește vegetația de baltă (stuf, rogoz, papură). În unele M. are loc procesul de formare și acumulare a turbei care se poate exploata.

**MOALE 1.** (*despre navă*) Având tendința de a abate sub vânt; Antonim ARDENTĂ. 2. (*despre parăamă*) Neîntinsă, care nu trage.

**MOARTĂ** v. MAREA MOARTĂ.

**MOBILE** Importanț port fluviu-maritim din SUA situat la vărsarea Fl. Mobile în G. Mexic (Statul Alabama). Cca 220 mii loc. Ad. pasei de intrare în port 12,5 m; în bazinul portuar 8–12 m. Lung. frontului de cheuri 11,5 km. În port pot fi operate simultan 135 de nave cu un tonaj de 5–10 mii t. Centru industrial, metalurgia aluminiului, constr. de mașini, ind. chimică, textilă, a celulozei. Traficul anual de mărfuri, cca 60 mil. t. Import: minereu de fier, mangan, bauxită, petrol; export: cereale, hârtie, tuburi de oțel, echipamente navale. Șantier de constr. și reparații cu un doc plutitor, 4 docuri uscate și 8 cale de construcție și lansare ce pot construi petroliere, cargouri și repara nave mil. , incl Cr. Aeroport.

**MODEL 1.** Reproducere, la o anumită scară, a opereii vii a unei nave pentru a studia formele carenei în bazinul de carene. 2. Reproducere, la o anumită scară, a unei nave în toate detaliile, servind ca obiect de muzeu.

**MOGADISHU** (Mogadiscio) Cap. Somaliei și cel mai important port maritim somalez; situat în S țării pe țărmul Oc. Indian (coasta Benadir). Peste 800 mii loc. Centru industrial: prod. petroliere, articole din aluminiu, cherestea, uleiuri vegetale, ind. ușoară. Centru comercial (piață de desfacere pentru cereale, bumbac, banane), 1/3 din traficul total al țării. *Ist.* Centru ad-tiv al coloniei italiene Somalia (1908), ocupat de englezi în al doilea RM (1941). Cap. Rep. Democratice Somalia din 1960.

**MOGÂLDAE** *sin.* plaur, cocioac.

**MOHAMMEDIA** Oraș în Maroc, la N de Casablanca, port petrolier pe coasta Oc. Atlantic. Cca 45 mii loc. Rafinărie de petrol, pescuit. S-a mai numit Fédala.

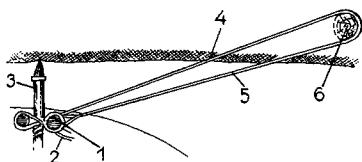
**MOL** Dig alipit cu un capăt de mal care separă portul în bazine destinate diferitelor categorii de mărfuri. M.

sunt prevăzute, de regulă, cu cheuri, linii de cale ferată, mijloace de încărcare și descărcare etc.

**MOLĂ** A da drumul complet unei parâme la comanda „Móla!” de ex., „Móla prova/pupa/şpringul!” sau „Móla peste tot!”; *sin.*, *înv.* molarisi.

**MOLARE** Acţiune de a mola o parâmă

**MOLARISI** *înv.* v. MOLĂ.



**Molarea unui dublin:**

1 – babale; 2 – capăt ce se molează; 3 – şcondru; 4 – dublin; 5 – se virează la bord; 6 – capac pe mal.

„**MOLDOVA**” 1. Şalupă canonieră din Flotila de pază a Moldovei folosită ca navă de brandvahtă (v.) în portul Galați. A fost construită în 1851 după planurile şalupei canoniere mari din Muntenia prin „Înalta poruncă de zi” a domnitorului Grigore Ghica. Avea doi arbori și 18 rame, iar ca armament – V tunuri de 120 mm, folosite anterior pe goeleta „Emma”. S-a aflat sub comanda Slt Anton Barbieri și până în 1853 a asigurat paza fluvială, când a fost rechiziționată pentru armata rusă odată cu începerea războiului Crimeii. Restituită în 1856 a fost vândută din cauza uzurii. 2. Cargou de 6 000 tdw aparținând companiei „Vlassopol”. La începutul celui de al doilea RM, aflat în voiaj în Oc. Pacific, a fost trecut sub pavilion panamez (cu același nume) pentru a nu fi sechestrat de coaliția antihitleristă. Ulterior a fost închiriat marinei americane, la care a rămas până la sfârșitul războiului.

**MOLDOVA-NOUĂ** Port fluvial situat pe Dunăre la km 1 046. Dispune de cheuri în lungime de 300 m, echipate cu benzi transportoare și două macarale de 16 tf. Suprafața platformei portuare este de 1 500 m<sup>2</sup>. Pot opera nave de până la 2 000 t. Capacitatea tehnologică de trafic este de 350 000 t/an.

**MOLUCE** (Moluku, Moluccas) Arh. indonezian situat între Ins. Sulawesi și Noua Guinee. Supr 87,3 mii km<sup>2</sup>. Pop. cca 900 mii loc. Refieș muntos cu vulcani activi și stinși; cutremure frecvente. Climă ecuatorială cu temp. med. anuală de +25 – 27° C. Expl. forestiere, orez, cocotieri, arbori de cuișoare, piper ș.a. Pr. insule: Halmahera, Seram, Buru. Pr. oraș-port: Amboina.

**MOLUCELOR Marea** ~ (Moluku) Mare interinsulară din Oc. Pacific situată între Ins. Sulawesi (Celebes) și Noua Guinee; 291 mii km<sup>2</sup>; ad. med. 1 902 m, max. 4 750 m. Temp. apei la supr. +27 – +28° C; salinitatea 34%. Numeroase ins.

**MOMBASA** Oraș-port din Kenya situat într-un g. bine protejat la țărmul de SE al Oc. Indian. Cca 200 mii loc. Ad. șenalului de acces dinspre mare în port 10,6 m. Locul de staționare a navelor la intrarea în port are ad. de 12–14 m. Centru industrial: rafinărie de petrol, ind. uleiului, cafelei, cimentului, textilă. Lung. frontului de

cheuri 4,5 km. cu ad. până la 13,4 m. Traficul anual de mărfuri cca 6 mil. t. Export: cafea, ceai, sisal, piei, bumbac, lemn. Șantier naval de reparații dotat cu un doc uscat și 4 cale de lansare. Asigură reparația navelor civile și militare cu un depl. de 2 000 t. Punct de bazare a forțelor navale ale SUA. Aeroport.

**MOMENT DE CĂRMĂ** Produsul dintre componenta normală pe safran a presiunii hidrodinamice totale la unghiulura cârmei într-un bord și distanța de la punctul de aplicație al acestei forțe până la axul cârmei.

**MOMENT DE ÎNCOVOIERE** Suma vectorială a momentelor de forță care acționează în fiecare punct de-a lungul navei, calculate în raport de distanța acestor puncte față de centrul de carenă. Curba momentelor de încovoiere se calculează pentru cazurile cele mai nefavorabile de încărcare a navei: început de cursă cu încărcătură maximă, sfârșit de cursă cu combustibilul consumat, început de cursă cu nava în balast, sfârșit de cursă cu nava în balast și combustibilul consumat, precum și cazul navei la cheu, fără caric, fără balast și fără provizii. În toate cazurile, calculele se fac pentru navigație pe mare calmă și pe mare agitată.

**MOMENT DE RĂSTURNARE** Momentul cuplului de răsturnare al unei nave cu echilibrul nestabil supusă unei forțe de înclinare. Valoarea sa este dată de produsul dintre deplasamentul navei și brațul cuplului de răsturnare.

**MOMENT MAGNETIC** Element ce caracterizează sensibilitatea compasului. Valoarea momentului magnetic este produsul dintre masa magnetică a poliilor acului magnetic și distanța dintre poliile magnetice ai acului.

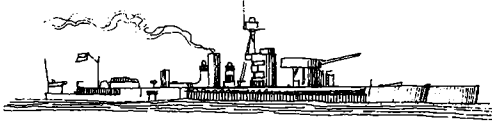
**MOMENTUL CUPLULUI DE STABILITATE** Momentul care tinde să redreseze o navă înclinată și s-o readucă în stare de echilibru. Valoarea sa este dată de produsul dintre forța greutății navei și brațul cuplului de stabilitate.

„**MONARCH**” *ist.* Navă de linie engleză, prima în lume pe care s-au instalat turele (1868). Caracteristici: depl. 8 300 t; IV tunuri de 305 mm și III tunuri de 171,5 mm.

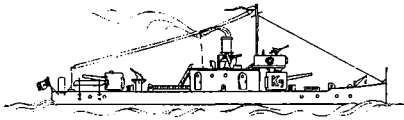
**MONERĂ** Galeră cu un singur rând de rame; *sin.* monoremă, uniremă.

**MONITOR** *mil.* Navă militară cuirasată cu borduri joase și pescaj redus, dotată cu piese de artilerie de mare calibru. Numele de „M”. derivă de la prima navă de această clasă construită în anul 1862 în SUA pentru nordiști de ing. suedez Ericsson și care s-a confruntat cu nava confederală „Merrimack” în timpul Războiului de Secesiune (1861–1865). **M. maritim** (depl. până la 8 000 t; I–II tunuri până la 380 mm) destinat bombardării obiectivelor importante de pe coastă și distrugerii navelor inamice în zona costieră. Treptat a fost înlocuit cu alte tipuri de nave maritime purtătoare de artilerie. **M. fluvial** (400–1 000 t; II–IV tunuri de 102–152 mm) destinat sprijinului de artilerie al trupelor terestre la flancul acestora rezemat pe fluviu, sprijinului forțării unui curs mare de apă, asigurării comunicațiilor proprii pe fluviu ș.a. *ist.* Marina română a dispus de 7 monitoare fluviale făcând parte din: *Seria 1907* („Brătianu”, „Catargiu”, „Kogălniceanu”, „Lahovari”) cu caracteristicile: depl. 680 t, dim.: 63,5 × 10,16 × 1,60

m; vit. 23,1 km/h; tunuri: III × 120 mm instalate în turele, VI-VII × 20-37 mm AA. Construite în 1905 la Trieste (Austro-Ungaria), au participat în acțiunile de luptă în primul și al doilea RM; *Seria 1920* („Ardeal”, „Basarabia”, „Bucovina”), primite în contul despăgubirilor de război de la fostul Imperiu Austro-Ungar. Caracteristici: depl. 440-600 t; dim. 58 × 10,3 × 1,3 m; vit. 18,5 km/h. Tunuri: II × 120 mm, I × 90 mm, II × 47 mm, 2 mitraliere. Au participat în acțiunile de luptă din al doilea RM. Dispunând de cele 7 monitoare care pe parcurs au fost modernizate, în perioada interbelică România a dispus de cea mai puternică forță fluvială din Europa. La sfârșitul ostilităților împotriva URSS, după 23 august 1944, monitoarele au fost preluate de flota sovietică (Ardeal, Basarabia, Bucovina, Lahovari) și folosite în acțiunile de luptă împotriva forțelor hitleriste pe Dunăre (în afară de „Mihail Kogălniceanu” și „Lascăr Catargiu”, care au fost scufundate de aviația sovietică și ulterior ranfluate). Retrocedate în 1951, M. au fost încadrate în Flotila 145 de Dunăre participând în anii următori la procesul de instruire a echipajelor pe Dunăre. În anii 1959-1960 au fost casate și dezmembrate.



A

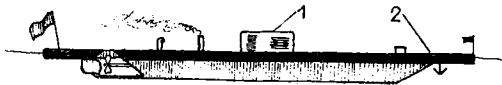


B

**Monitoare:**

A – monitor seria 1907; B – monitor maritim 1917.

„MONITOR” *ist.* În timpul Războiului de Secesiune american, navă nordistă prima de acest gen considerată ca fiind „o turelă cuirasată pe o plută cuirasată”. În 1861 respinge atacul executat de sudiști cu nava cuirasată „Merrimac K”. Date fiind slabele sale calități nautice, nava se scufundă după luptă sub acțiunea valurilor mari din pupa.

„Monitor”:  
1 – turelă; 2 – cuirasă.

**MONITOR SUBMARIN** *ist.* Submarin echipat cu un tun de 305 mm care putea executa trageri aflate la suprafață asupra coastei. Au existat numai câteva nave de acest tip (clasa engleză „K”) la sfârșitul primului război mondial și în perioada imediat următoare.

**MONOTIP** Yacht aparținând, de regulă, unei serii cu caracteristici identice.

**MONOXILĂ** Ambarcațiune în formă de albie („covată”) realizată prin scobirea unui trunchi de arbore. De

origine străveche, monoxila (numită și pirogă) se folosește încă în multe părți ale lumii. Are o lungime de până la 30 m, iar scobirea se realizează prin ardere cu cărbuni, cioplire și șlefuire. M. a servit ca bază de plecare pentru construirea de ambarcațiuni mai mari sau nave, prin adăugirea de scânduri pentru formarea bordajului; v. și canoe, komienga, pirogă; *sin. inv.*

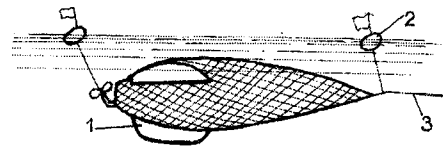


Monoxilă:

Ciobacă, *cin. ist.* M. a fost folosită din cele mai îndepărtate timpuri și pe Dunăre pentru pescuit și transport. Este menționată în scris pentru prima dată în relatarea asupra trecerii lui Alexandru Macedon peste Dunăre (335 î.Hr.).

**MONROVIA** Cap. Liberiei. Oraș-port la G. Guineii din Oc. Atlantic. Terit. portului și acvatoriul ocupă o suprafață de 7,5 km<sup>2</sup>. Portul este protejat dinspre ocean de două moluri de 2,2 km lungime. Intrarea în port se face printr-o pasă de 152 m lățime și 14,4 m adâncime. Portul este accesibil pentru navele cu un pescaj de până la 10,6 m. Anual portul este tranzitat de 1 600-1 700 nave. Traficul anual de mărfuri cca 11 mil. t. Import: materiale de construcție, mașini, prod. alimentare; export: minereu de fier, cauciuc, cafea, cacao. Intrepr. de reparații navale dispun de un doc uscat și cale de lansare putând asigura reparația navelor de tonaj mediu.

**MONSTRUL DIN LOCH NESS** *mil.* Denumirea unui aparat compus dintr-un flotor din plastic, cu lungimea de 70 m, destinat dragajului minelor hidrodinamice. Întrând prin prova și ieșind prin pupa, în timpul remorcării flotorului, apa produce o presiune mare, sub acțiunea căreia minele explodează.



Monstrul din Loch Ness:

1 – buznar cu apă; 2 – flotor cu pavilion; 3 – remorcă.

**MONTANT** Pontil vertical ce servește la întărirea parapetelor metalice sau a pereților navei.

**MONTEVIDEO** Cap. Uruguayului, port situat pe țărmul estuarului La Plata. Cca 1,8 mil. loc. Principalul centru industrial și comercial al țării. Portul se compune din două băi: exterioară și interioară. Adâncimea pazei de intrare în baia exterioară între spargevaluri, 10 m. Baia interioară formată de Pen. Montevideo pe care se află centrul orașului și molul Sintura se împarte în trei bazine: două pentru navele mari și unul pentru navele de cabotaj. Tot

aici își are baza flota militară a Uruguayului. Lung. frontului de cheuri 5 km cu adâncimi de 10 m. Prin port trec 90% din mărfurile destinate exportului. Capacitatea de trafic, cca 7 mil. t/an. Import: cărbuni, petrol, fier, cherestea, prod. petroliere; export: ciment, piei, lână, prod. agroalimentare. Prin port tranzitează produsele de export ale Paraguayului care nu are ieșire la mare. Șantiere navale dotate cu două docuri uscate, două plutitoare și trei cale de lansare; acestea asigură reparația navelor incl. Ds. În port este bazată flota de pescuit. *Ist. M.* s-a aflat sub stăpânirea succesivă a Spaniei, Portugaliei, Angliei iar între anii 1816–1828 a fost inclus în componența Braziliei. Din 1829 capitala Uruguayului.

**MONTREAL** Oraș în SE Canadei și important port pe Fl. Sf. Laurențiu ce se varsă în g. cu același nume din Oc. Atlantic. Cca 2,8 mil. loc. Este punctul terminus a 60 de linii transatlantice de transport mărfuri și pasageri. Lungimea șenalului navigabil de la Quebec la M. 200 Mm (370 km), cu ad. până la 10,6 m. Lung. frontului de cheuri 23 km, cu ad. până la 10,7 m. Important centru industrial care asigură 1/3 din producția națională. Ind. de prelucrare a petrolului, construcția de nave, avioane, vagoane, mașini, ind. ușoară. Traficul anual de mărfuri, peste 25 mil.t. Unul din cele mai mari porturi exportatoare de cereale de pe glob. În afara de cereale se exportă: produse petroliere, automobile, cherestea, hârtie; se importă: minereu de fier și mangan, petrol, cărbuni, oțeluri. Șantiere navale care dispun de 3 docuri uscate și două plutitoare care asigură reparația tuturor claselor de nave, incl. Cr. Portul este acoperit de gheață în lunile dec.–apr.

**MORENĂ** Depozit format prin transportul materialului detritic (rezultat din sfărâmarea rocilor sub influența agenților externi) de către ghețari și depunerea în locul topirii gheții.

**MOORSOM, aparat** ~ Aparat compus din două rigle ce alunecă una de-a lungul celeilalte, servind la măsurarea înălțimii interpușiilor.

**MOORSOM, sistem** ~ Sistem de calculare a volumului spațiilor închise ale corpului navei la măsurătorile de tonaj (a fost inițiat în 1854 de George Moorsom și este aplicat în majoritatea țărilor); *sin.* tonaj M., reguli M.

**MORMĂIT** v. diafon.

**MORSE, alfabet** ~ v. alfabet Morse.

**MORT 1.** Școndu înropat în pământ sau în gheață, la care se leagă navele pe Dunăre în locurile unde nu există babale sau copaci, precum și în mările polare. Se folosește și la instalațiile de manevră de forță. **2.** Contragreutate cu ajutorul căreia se mișcă o bigă, aducând-o deasupra gurii de magazie după ce a depus încărcătura pe cheu. **3.** Bloc de beton, folosit ca punct fix în șantier pe timpul efectuării operațiunilor de lansare a navelor sau pentru probe de tracțiune.

**MORTIER** *ist.* Piesă de artilerie cu traiectorie curbă folosită pe galiote pentru bombardarea cu ghiulele a coastelor.

**MOSTRĂ DE ARBITRAJ** MC Probă din mărfurile care fac obiectul unui litigiu, prezentată comisiei de arbitraj pentru stabilirea calității acestora.

**MOȘNEAGU, Marian** (n. 1961, com. Boroaia, Suceava) Căpitan comandor. Absolvent al Liceului Militar de Marină „Alexandru Ioan Cuza” (1980) și al Institutului de Marină „Mircea cel Bătrân” (1984); licențiat în istorie (1998). Obține titlul de doctor în istorie în cadrul Universității din Craiova (2004) cu teza **Politica navală postbelică în România (1944–1958)**. Între anii 1984–1990 îndeplinește diferite funcții în unități de nave maritime și fluviale ale MM, în Istitutul de Marină „Mircea cel Bătrân” și în cadrul CMM. În perioada 1990–1998 activează în presa militară fiind membru fondator și redactor al revistei „Marina Română”. Din 2001 director al Muzeului Marinei Române. Face parte din colegiile de redacție ale revistelor „Marea Noastră” și „Yacht Magazin”. Publică numeroase studii și articole de specialitate în prestigioase publicații militare și civile. Volume publicate: **Muzeul Marinei Române 1969–1999. Monografie** (1999, coautor); **Noi contribuții la istoria marinei militare române** (2001, coautor); **Ziua Marinei la români** (2002); **Cultul apelor la români** (2003); **Odiseea navei școală „Constanța”** (2004). **MOTONAVĂ** Navă propulsată cu ajutorul unui motor cu ardere internă.

**MOTOR** Orică aparat folosit la uscat și la nave care transformă energia (electrică sau calorică) în lucru mecanic util, de regulă sub formă de mișcare. **M. cu combustie internă:** **1.** Motor care arde combustibilul în afara mecanismului care produce mișcare (motoare cu aburi, turbine cu aburi). **2. M.** care arde combustibilul în interior producând mișcare (M. cu piston, M. cu turbine cu gaz); **M. de rachetă** Tip de motor în care reacția este creată de gazele calde (produse prin combustie) evacuate.

**MOTOR AUXILIAR 1.** Motor folosit pe navele cu vele ca mijloc de manevră în port sau în cazul lipsei de vânt. **2.** Motor ce acționează o instalație auxiliară de la bord.

**MOTOR MARIN** Mașină de forță pentru propulsia navelor maritime și fluviale și pentru funcționarea unor instalații auxiliare ale navei, ca: pompe, generatoare electrice, servomotoare, vinciuri, cabestane etc.

**MOTOSCUTER HIDROJET** Ambarcațiune de agrement pentru una sau două persoane folosită pe râuri, lacuri și în zona plajelor maritime. Se compune dintr-un motoscuter căruia i s-au înlocuit roțile cu un flotor carenat pentru asigurarea flotabilității și a deplasării pe suprafața apei. Propulsia este realizată de o motopompă centrifugă care aspiră apa din prova și o refulează printr-o duză spre pupa, sub forma unui jet puternic de apă ce crează forța de înaintare necesară. Manevrele într-un bord sau altul se realizează cu ajutorul ghidonului printr-un sistem de comandă care rotește duza în direcția dorită și odată cu aceasta jetul de apă propulsor. *sin.* hidroscurter, jet ski, scuter nautic, ski jet (formă incorectă), waverunner (după numele firmei constructoare).

**MOTOVELIER** Navă care folosește pentru propulsie atât motorul, cât și vecele.

**MOUNTBATTEN, aparat** ~ Aparat folosit pentru menținerea postului în formație. Se compune din două cadrane: unul la comandă și altul la mașini. Cadranel de la comandă este gradat în unități de distanță; acul său este manevrat de ofițerul de cart spre dreapta/stânga, în funcție de distanța cu care nave se află înaintea/înpoia postului; această distanță este transmisă cadranelui de la mașini,

prevăzută cu un ceasornic de menținere a postului, care mărește sau reduce numărul de rotații ale mașinii până ce acul revine la zero, ceea ce înseamnă că nava este la post, iar mașinile funcționează normal.

**MOUNTBATTEN, Lord Louis** ~ de BURMA (1900–1979) Amiral britanic. Absolvent al Colegiului Naval Greenwich. A îndeplinit cele mai importante funcții în Marina Militară Britanică; de la comandant al Flotei de distrugătoare (1931–1941), la „prim lord al mării” (1955–1959); președinte al Comitetului Întrunit al șefilor de State Majore (1958) și șef al Statului Major al Apărării (1959–1965). În primul RM a luptat în M. Nordului participând la bătălia de la Iutlanda (31 mai–1 iun. 1916). În al doilea RM din oct. 1941 a conceput și a condus operațiunile de comando și de desant maritim, executând mai multe raiduri, între care cele de la Saint Nazaire și Dieppe (1942). A acționat pe TOM din Asia de Sud și Sud-Est cu misiunea de a apăra India și a recuceri Birmania ocupată de japonezi și a continuat acțiunile până la capitularea Japoniei. După război a fost Viceerege și guvernator al Indiei (1947–1948). A comandat escadra I de crucișătoare și Forțele NATO din M. Mediterană. A fost un pionier al operațiunilor combinate ale forțelor terestre și navale. Amiral al Flotei (1956).

**MOZAMBIIC** Curent cald din Str. Mozambic și V Oc. Indian care se deplasează spre S de-a lungul țărmului african. Ramificație a curentului sud ecuatorial. Vit. 1,8–2,8 km/h (în perioada nov.–apr.). Temp. med. la suprafață +28° C în feb. și +25° C în aug. Continuă spre S sub numele de C. Agulhas.

**MOZAMBIIC** Str. între Ins. Madagascar și Africa. Lung cca 1670 km, lățime cca 925 km; ad. la N și S peste 3000 m, în partea centrală 2400 m. Este străbătută de un curent de la N la S (v. curentul Mozambic). Porturi: Moçambique, Beira (Mozambic), Majunga (Madagascar).

**MULBERRY** Denumirea codificată a pontoanelor de beton (cheurilor plutitoare) cu care aliații au amenajaturi port artificiale la debarcarea în Normandia (1944).

**MUNTE SUBMARIN** Înălțime izolată a fundului mării sau oceanului, care are versante abrupte.

**„MUNTENIA”** (ex. „Proteus”, ex. „Gladys”). *ist.* Vapor de marfă construit în 1890 de S.P. Austin & Son din Sunderland, Marea Britanie. Până în 1907 a navigat sub pavilion britanic purtând numele de „Gladys”, apoi până în 1914 sub pavilion grec cu numele de „Proteus”. În 1915 a fost achiziționat de Societatea Anonimă Română de Navigațiune „MARITIMA” din Brăila administrată de Theodoridi & Co. Cedat rușilor în 1916, a fost în compunerea flotei imperiale sub numele de „TRANSPORT No. 99” până în 1918 când a fost capturat de germani și apoi înapoiat românilor în 1919. Între 1924–1929 s-a numit „Danubian” și a purtat pavilion britanic. Din 1929 și până în 1958 când a fost dezmembrat a navigat sub pavilion turcesc, având succesiv numele de „Panzo S”, „AKIN” și „SADAN”. Caracteristici: tonaj 2 367 TRB/1 509 TRN/3 340 TDW; dimensiuni: 86,87 x 12,07 x 5,75 x 6,48 m; aparatul propulsor: 1 mașină cu aburi cu triplă expansiune, 2 căldări, vit 8 Nd.

**„MUNTENIA”** (crucișător). Construit la Șantierul Naval Mangalia în 1979–1985, a fost cea mai mare navă de luptă construită vreodată în România, fiind clasificată inițial

„crucișător ușor portelicopter”. Scos din serviciul activ în 1988, a fost modernizat în 1990–1992 și reclasificat ca „distrugător purtător de rachete” primind numele de „Mărășești”. La 1 aprilie 2001 a fost încadrat în clasa „fregate”, păstrându-și numele de „Mărășești” și numărul de bordaj 111; v. „Mărășești” (fregată).

**MURADĂ 1.** La navele de lemn, stringherul longitudinal așezat pe traversele punții. **2.** MC Peretele interior al navei, situat între două punți. **3.** Spațiu între punți, sub M. (1).

**MURĂ 1.** La velele pătrate, manevră curentă care trage colțul de mură al velelor inferioare spre prova. ♦ „M. la babord/tribord” Cu vântul din babord/tribord. **2.** La velele latine sau aurice, manevră fixă cu care se leagă colțul de M. al unei vele.

**MUREȘANU, Petre** (1921–1995 n. Craiova) Lt Cdr. Absolvent al Școlii Navale promoția 1943. În al doilea RM a participat la misiuni de luptă la bordul distrugătoarelor și canonierelor (1941–1944). În rezervă din 1952. În perioada 1952–1957, profesor la Școala Tehnică de marină. Brevetat comandant de lungă cursă, se îmbarcă pe traulerul oceanic „Constanța” ca ofițer secund. Între anii 1975–1987, comandant pe nave ale Companiei NAVROM. Înclinat spre cercetarea geografică, devine membru corespondent al Societății Regale de Geografie din Londra. Se pensionează în 1987.

**MURGESCU, Ioan** (1846–1913 n. Buzău) Viceamiral. A absolvit cursurile Școlii Navale din Brest (1864–1866) efectuând apoi un voiaj de instrucție la bordul navei-școală franceze „Jean Bart”. Revenit în țară cu gradul de Slt., a îndeplinit succesiv funcțiile de secund și comandant pe navele Flotei române „Ștefan cel Mare” și „România”. În 1873, având gradul de căpitan, a fost numit comandant al canonierei „Fulgerul”, pe care a adus-o în țară de la Toulon traversând mările: Mediterabă, Marmara și Neagră. Numit provizoriu în 1874 comandant al Flotei, a fost titularizat în această funcție în 1875 cu gradul de maior. În războiul de Independență, atașat pe lângă comandamentul flotei ruse de pe Dunăre, participă cu șalupa „Rândunica” la atacul de la Măcin 13/14 (25/26) mai 1877), lovind decisiv cu torpila de școndru monitorul otoman „Seyfi” care s-a scufundat. Revine la coamanda Flotei până în 1879 când este numit director al Arsenalului Flotei înființat la Galați. Avansat colonel (1881) este numit inspector al navigației și al porturilor. În 1888 este numit a treia oară comandant al Corpului Flotei, funcția ce o deține până în anul 1901. Avansat general în 1893 iar după retragerea din activitate viceamiral în rezervă (1911). Numele lui a fost atribuit primului puitor de mine construit la Galați în 1939 iar apoi unui nou puitor de mine intrat în serviciul marinei Române în 1980.

**„MURGESCU”** v. „Amiral Murgescu”.

**MURGULEȚ, Scarlat** (1831 – ) Maior. În 1849 a intrat în Legiunea de Cadeți înființată în 1845 în Moldova. În 1851 a absolvit cursurile organizate pentru cadeți cu gradul de sublocotenent. A intrat cu gradul de locot. la Flotilă îndeplinind funcția de comandant al punctului portuar Izmail. După unirea flotelor sub Principatele Unite, comandant al punctului portuar Galați. Loctiilor al col.

Petrescu Constantin la comanda Flotei (1865), iar din 1866 comandant al Flotei până în 1867, când se retrage din armată fiind înlocuit de Cpt. Barbieri Anton.

**MURMANSK** Oraș-port în N Federației Ruse situat pe țărmul de E al G. Kola din M. Barents. Acvatoriul portului este apărat și se află la 25 Mm distanță de largul mării. Rada exterioară a portului este accesibilă pentru navele de mare tonaj. Portul dispune de 17 cheuri cu ad. până la 10,5 m.; nu îngheață în timpul iernii. Traficul anual de mărfuri, peste 8 mil. t. Se importă și exportă: mașini, utilaje, cărbuni, materiale de construcție. Șantier de reparații navale. Bazin pentru navele de pescuit și flota de spărgătoare de gheață.

**MUS 1.** Elev marinar. **2.** Om folosit la executarea manevrelor pe ambarcațiunile de regată cu echipajul format din doi oameni.

**MUSA TEXTILIS** v. Manila.

**MUSON** Vânt periodic în Oc. Indian și M. Chinei, care bate iarna de la Nord-Est, iar vara de la Sud-Vest. Lățimea M. este de circa 100 Mm, pe o distanță de aproximativ 5 000 Mm. Încetarea M. este un semn prevestitor de ciclon.

**MUSON VESTAFRICAN** Vânt pe coasta de Vest a Africii, care bate tot anul dintr-un sector cuprins între Sud și Sud-Vest.

**MUSTAȚĂ 1.** Sart de Compres. Manevră fixă care pornește de la vârful bompresului, trece pe la extremitățile antenei și se termină la bord; servește la asigurarea laterală a bompresului; **2.** Val în prova provocat de înaintarea navei; v. Kelvin, grup de valuri.

**MUSURĂ** Depunere pe coasta mării, formată îndeosebi din resturi de crustacee (*termen folosit în Delta Dunării*).

**MUȘAMA** Pânză de tendă (velă) de jesătură specială din cânepă, în sau iută, impermeabilă, folosită pentru acoperirea etanșă la apă a gurilor de magazii. Pe fiecare gură se așază peste bocaporți 3-4 mușamale, care se fixează prin chingi spre a nu fi smulse de vânt sau valuri și se etanșază pe marginile exterioare ale ramei prin șine metalice prinse în tacheții de împănare și fixate prin pene.

**MUȘAT, Ioan** (1928–2002 n.) Viceamiral. Absolvent al Școlii militare de ofițeri marină promoția 1952 și al Academiei Militare, facultatea de marină. A fost ambarcat pe nave ale MM în calitate de comandant de VT și de șef de stat-major al divizionului de vedete torpiloare. După absolvirea Academiei Militare a comandat divizionul de vedete purtătoare de rachete și alte unități ale flotei și a avut un rol important în înființarea Centrului de Instrucție al MM din care a făcut o unitate de învățământ model. Comandant al Marinei Militare (1979–1989), cu gradul de CAm. apoi VAm. În anii cât a îndeplinit funcția de comandant al MM, aceasta a fost dotată cu mai multe nave militare proiectate și construite în România, între care fregata „Mărășești”, s-a inaugurat noul sediu al CMM la Constanța; s-a finalizat organizarea „centrului de scafandri” ș.a. Trecut în rezervă în 1989.

**MUȘCĂ 1.** (*despre ancoră*) A se prinde cu gheara de fund. ♦ „Unghi de mușcare” Unghiul dintre axa fusului ancorei și dreapta care unește diamantul cu vârful ghearei; v. fig. ancoră. **2.** (*despre voltele unei parâme la baba*) A intra una în alta. **3.** (*despre palanc*) A bloca temporar un palanc, trecând trăgătorul pe sub un fir tensionat al curentului.

**MUZEUL ACADEMIEI NAVALE „MIRCEA CEL MĂTRÂN”** Muzeu deschis oficial în feb. 2001, după o muncă asiduă, începută încă din anii '80, de culegere, studiere și punere în valoare a unui bogat material muzeistic, coordonată de muzeograf dr. Mariana Păvăloiu, cu sprijinul comandantului academiei CAm Gheorghe Marin, Cdr. Chiriță Mihai ș.a. Foarte multe dintre exponatele muzeului provin din donații ale ofițerilor și maiștrilor de marină, veteranilor de război ș.a. Muzeul este merit să popularizeze îndeosebi printre studenții Academiei, trecutul istoric al Marinei Române, evoluția învățământului de marină românesc, rolul marinei ca factor economic și militar, contribuția personalităților de seamă la făurirea și dezvoltarea Marinei Militare și Civile românești etc.

**MUZEUL MARINEI ROMÂNE** Instituție de știință și cultură în domeniul marinei care se ocupă de culegerea, păstrarea, completarea și popularizarea mărturiilor privind istoria și dezvoltarea Marinei Române. Are un rol deosebit în educația patriotică a cetățenilor țării și îndeosebi a marinarilor și a generației tinere. Primul Muzeu al Marinei s-a înființat în 1965 la Mangalia, recunoscut ca instituție de interes național, fiind rezultatul activității neobosite a comandorilor Dan Nicolaescu și Filaret Popescu, ajutați și de alți ofițeri. În 1969 a fost transferat la Constanța în clădirea fostei Școli Navale. Cele mai importante domenii prezentate în M.M.R. sunt susținute de colecții alcătuite din amfore și ceramică veche, arme albe și de foc, arme sub apă, medalistică, uniforme, aparatură și instalații navale, tablouri, carte veche, navomodele ș.a. numărând peste 38 000 de exponate. Specialiștii M.M.R. care au descoperit, prelucrat și pus la dispoziție, cu eforturi mari, imensa documentație care încântă azi ochiul și sufletul vizitatorului sunt cei citați mai jos: comandorii Filaret Popescu, Nicolae Petrescu, Ion Raicu, Mircea Cociăș; muzeografi: dr. Carmen Atanasiu, Georgeta Borandă, Cornel Greavu, dr. Mariana Păvăloiu; artiștii plastici: Aurel Stoicescu, Niki Popescu, Constantin (Titu) Popescu; coordonatori: Dumitru Mercea, Vasile cel Mare, Dumitru Petrical. Un rol deosebit în coordonarea și îndrumarea activității muzeistice în vederea realizării obiectivelor propuse a revenit directorilor M.M.R.: Cdr. Ioan Pascu 1969–1975; Cdr. Nicolae Petrescu 1975–1986; Cdr. Gheorghe Cioenaru 1990–1995; Cdr. Jipa Rotaru 1995–1996; Cdr. Jianu Moldovan 1996–1998; Cdr. Ion Ionescu 1998–2001; Cpt. Cdr. Marian Moșneagu 2001.

**MUZEUL PORTULUI CONSTANȚA** Muzeu inaugurat la 16 oct. 1996 cu ocazia împlinirii a 100 de ani de la inaugurarea oficială a lucrărilor de construcție a portului modern. Funcționează în clădirea amplasată pe digul de intrare în port (fost „Cuibul Reginei”), proiectată și realizată de inginerii portului Constanța, sub îndrumarea directă a ing. Anghel Saligny.

# N

**N Pavilion** din Codul internațional de semnale, care, ridicat izolat, înseamnă „NU” (negativ). **NADIR** Punct de intersecție a sferei cerești cu verticala locului prelungită în jos (opus Zenitului).

**NAGASAKI** Port important la M. Chinei de Est pe țărmul de V al Ins. japoneze Kyushu, situat într-o baie adâncă bine protejată de valuri. Peste 300 mii loc. Important centru de construcții și reparații navale (concernul Mitsubishi). Sunt, de asemenea, dezvoltate constr. de mașini, ind. metalurgică, textilă, ind. militară; depozite de combustibil. *ist.* Cunoscut din sec. XII ca sat de pescari, s-a dezvoltat după 1854 când a fost declarat de către puterea Șogunilor port liber pentru comerț cu străinii. În al doilea RM, la 9 aug. 1945, aviația americană a lansat o bombă atomică asupra orașului distrugând o treime din suprafața acestuia și omorând peste 75 mii de locuitori.

**NAGOYA** Oraș și important port japonez în SE Ins. Honshu la G. Ise din Oc. Pacific. Supr. acvatoriului 21 km<sup>2</sup>; este protejat de un dig spargeal lung, de 7,6 km. Lung. frontului de cheuri 38 km cu ad. de 13 m. Terminale de containere, mărfuri generale, linie de feriboturi. 160 de dane aparțin companiilor private. Traficul anual de mărfuri 11 mil. t. Anual, în port sunt operate cca 58 mii de nave. Import: petrol, cherestea, cărbuni, fier vechi, cereale, bumbac, lână; export: utilaje industriale, automobile, confecții metalice; șantiere navale de construcții a navelor civile de mare tonaj și navelor militare, incl. Ds.

**NAHA** Oraș-port și BMM japoneză în Ins. Okinawa (Arh. Rykyu) în Marea Chinei de Est. Cca 250 mii loc. Lung. frontului de cheuri 4,5 km, cu adâncimi până la 11 m. BMM a SUA (din 1945) pe țărmul de SV al insulei.

**NAHIMOV, Pavel Stepanovici** (1802–1855) Amiral rus. În 1822–1825, ca ofițer pe fregata „Kreiser”, a participat la o călătorie în jurul Pământului. S-a remarcat în bătălia de la Navarino (1827) în calitate de comandant de baterie pe nava de linie „Azov”. În războiul ruso-turc (1828–1829) a comandat corveta „Navarin” și fregata „Pallada”. În războiul Crimeii (1853–1856) a comandat escadra care a înfrânt flota turcă în bătălia navală de la Sinope (1853). A condus de fapt apărarea Sevastopolului, în timpul căreia a fost rănit mortal (10 iul. 1855). Înmormântat la Sevastopol, unde are ridicată o statuie.

**NAHODKA** Oraș-port rusesc în Extremul Orient la G. cu același nume din M. Japoniei. Dispune de 33 dane înșirate de-a lungul țărmului cu ad. de 6–12 m. G. îngheață numai în iernile aspre, când se folosesc, la

nevoie, spărgătoare de gheață. Portul este specializat în operațiuni de transbordare a mărfurilor de export/import pe relațiile cu Ciukotka, Japonia, SE Asiei și Australia. Traficul anual de mărfuri cca 10 mil. t. În apropiere de port se află cea mai importantă bază petrolieră. Port de pescuit cu 10 dane cu adâncimi de 2–16 m.

**NAIE** Denumire arhaică pentru navă, ambarcațiune.

**NAILON** Fibră textilă sintetică din care se confecționează parâme. Există două variante: mătase de N., fabricată din fibre lungi de calitate superioară, și lână de N., fabricată din deșeuri. Rezistența parâmelor din mătase de N. este de două ori mai mare decât cea a parâmelor de manila; la rezistență egală, greutatea lor este aproximativ de două ori mai mică decât cea a parâmelor de manila. Parămele din mătase de N. se folosesc pentru remorcare, legare etc. Din lâna de N. se fac parâme împletite și parâme mai slabe; *sin.* nylon.

**NAMPO** (Chinanpo) Oraș-port în Coreea de Nord (avanportul Phenianului) la M. Galbenă. Cca 85 mii loc. Centru industrial și comercial, port de pescuit. Ind. metalurgică de metale neferoase. Construcții navale.

**NANSEN, Fridtjof** (1861–1930) Explorator polar, oceanograf și om politic norvegian. A condus expediția pe schiuri care a traversat Ins. Groenlanda de la E la V (1888); în 1893–1896 a organizat și condus expediția în Arctica cu nava „Fram”, special construită pentru a folosi deriva ghețurilor și a se apropia cât mai mult de Polul Nord, apoi a pornit spre Pol atingând punctul 86°14' lat. N, de unde a trebuit să se întoarcă. Între 1900–1914 a efectuat studii oceanografice în N. Oc. Atlantic studiind curenții marini din acea zonă. În 1913 a făcut o călătorie de cercetare în Extremul Orient. După primul RM a lucrat în instituțiile Ligii Națiunilor implicându-se în acțiuni umanitare în țările devastate de război. Premiul Nobel pentru pace (1922).

**NANTES** Oraș în NV Franței (prov. Bretagne); port la estuarul Fl. Loara; are 3 bazine cu un front de cheuri de 5 km și cu ad. până la 9 m. Important centru de construcții navale care asigură orice fel de reparații la navele civile și militare. Traficul anual de mărfuri 5,3 mil. t. Import: cărbuni, țiței, minereuri, cherestea, cereale; export: mașini, metale, îngrășăminte. Legături comerciale intense cu Africa de Nord, Orientul Apropiat, Anglia și SUA.

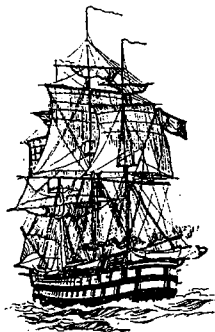
**NANU, Dumitru** (1938 n. Aninoasa, Gorj) Contraamiral. 1961 absolvent al Academiei Tehnice Militare, specialitatea Instalații Electrice de Bord; a îndeplinit funcții importante în unități ale Marinei Militare: 1990–1994 comandant al Centrului de Scafandri; 1994–1995 comandant al Brigăzii de Submarine și

Scafandri; în prezent este profesor universitar la Academia Navală „Mircea cel Bătrân”.

**NAO** *ist.* Navă mare de transport, (din care provine galionul de comerț) folosită de spanioli, portughezi ș.a. Cuvântul N. este folosit în prezent pe plan internațional pentru un anumit tip de velier, a cărui machetă aproximativă a fost construită în jurul anului 1450 și se păstrează la Muzeul Maritim „Prins Hendrick” din Rotterdam, după ce a stat sute de ani într-o biserică din Mataro (Spania). Prezentându-și navele, Cristofor Columb spune în jurnalul său că „Niña” și „Pinta” sunt **caravele** (nave rapide, ușor manevrabile și cu pescaj mic), în timp ce „Santa Maria” este o **nao**, adică o navă comercială mare, cu forme rotunde, care calcă mult la apă și poate transporta o cantitate apreciabilă de marfă. Date mai precise nu se cunosc.

**NAPIER, diagramă** ~ Reprezentare a curbei deviațiilor pe un grafic ale cărui axe de coordonate formează un unghi de 60°.

„**NAPOLÉON**” Prima navă de linie franceză, cu vele și mașini, cu elice (1852), prima de acest fel din lume. Caracteristici: depl. 5 047 t; dim.: 71,3 x 16,2 x 7,7 m; suprafața velică 2 812 m<sup>2</sup>; puterea mașinilor 1 100 CP; vit. 13,9 Nd; 90 tunuri.



Napoléon

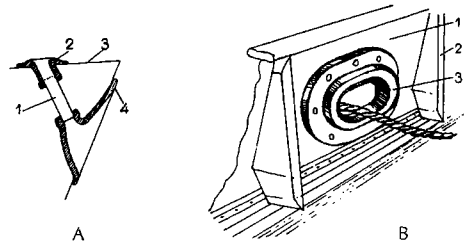
**NAPOLI (I)** Golf (il Golfo di Napoli) în M. Tireniană, limitat spre larg de Ins. Ischia și Capri. Înaintează în uscat (Pen. Italică) pe o distanță de 22 km. Lățimea la intrarea în g. 30 km; ad. max. 300 m.

Maree semidiurne cu ampl. de 0,4 m. Pe țărmul de E se înalță vulcanul Vezuviu. Pr. port: Napoli.

**NAPOLI (II)** (Neapole) Important port și BMM a Italiei la G. cu același nume la M. Tireniană. Cca 5 mil. loc. Portul este apărat cu diguri și spargevaluri și se împarte în 3 zone: de pasageri (în partea de V), cereale și mărfuri generale (centru) și mărfuri lichide și în vrac (în partea de E). Lung. frontului de cheuri 14 km, cu ad. până la 14,5 m. Traficul anual de mărfuri cca 18 mil. t, iar fluxul de pasageri peste 2 mil. persoane anual. Șantierul de construcții și reparații nave dispun de 3 docuri uscate și 2 plutitoare asigurând construcția navelor militare, incl. crucișătoare, și reparația tuturor claselor de nave militare și civile (până la 100 mii t). Uzină de fabricație a torpilelor. BMM aflată în partea de V a portului asigură bazarea tuturor claselor de nave. Bază principală a Flotei a 6-a americane.

**NARĂ 1.** Piesă masivă de formă tubulară, înclinată, prin care lanțul ancorei trece de pe punte în bordajul lateral. Porțiunea de pe bordajul lateral se numește buză, partea tubulară, tub sau manșon, iar partea de la punte, guler. La navele moderne N. este foarte puțin înclinată, iar manșonul constă dintr-o jumătate de tub în formă de

jagheab. ♦ „N. deschisă”. Situația unei nave ancorate ale cărei lanțuri de ancoră nu sunt încurcate.



Nară:

A – nară de ancoră: 1 – manșon; 2 – guler; 3 – punte; 4 – buză. B – nară de bordaj: 1 – parapet; 2 – montant; 3 – nară de bordaj.

**NARĂ DE BORDAJ** Armătură ovală în jurul unei găuri în parapet, în dreptul babalelor, prin care trec parâmele de legare ale navei.

**NARĂ DE ETRAVĂ** Inel fixat la capul etravei, prin care se trece remorca când nava este remorcată; *sin.* inel de etravă.

**NARĂ DE PUȚ** Tub vertical deasupra puțului lanțului, prin care lanțul trece din puț pe punte. Uneori, este prevăzută la punte cu o stopă de nară.

**NARĂ DE REMORCĂ** Tub înclinat între punte și etravă, prin care trece remorca când nava este remorcată.

„**NARCISSUS**” *ist.* Velier tip cliper cu trei arbori, sub pavilion britanic, construit în anul 1875 la șantierul naval Glasgow. A fost una din primele nave pe care s-a montat un compas magnetic cu sistem de magneți pentru compensare. În anul 1922 intră în coliziune cu o altă navă pe care o scufundă. În prezent se află în portul Mystic din Connecticut (SUA), folosit ca navă-muzeu. Depl. 4 340 t; dim.: 73 x 13,07 x 5,20 m; echipaj 46 oameni.

**NARVIK** Port și BMM pe țărmul de NV al Norvegiei în G. Vest Fjörd din M. Norvegiei. Cca 12 mii loc. Port specializat în exportul de minereu de fier (din Suedia) și celuloză (din Finlanda). Lung. frontului de cheuri 12,6 km cu ad. până la 27,5 m. Este accesibil pentru mineraliere cu o capac. de 350–400 mii t. Traficul anual de mărfuri cca 14,6 mil. t (90% export minereu de fier). Ateliere de reparații nave cu tonaj redus. *ist.* În al doilea RM trupe germane au debarcat la 9 apr. 1940 la N de port pe care l-au ocupat. După 5 zile (14 apr. 1940), unități anglo-franceze au debarcat în apropierea portului și, împreună cu unități norvegiene, l-au luat în stăpânire la 28 mai. Însă la 5–8 iunie unitățile anglo-franceze au fost evacuate, iar trupele norvegiene, rămase fără sprijin, au fost silit să capituleze. Germanii au folosit portul pentru importul și transportul minereului suedez și pentru a-și baza propriile nave de luptă.

**NAS** Porțiune superioară a avântării prova.

**NATO** v. Organizația Tratatului Atlanticului de Nord.

**NATURA FUNDULUI** Structura fundului mării (piatră, nisip, mâl etc.) care trebuie cunoscută pentru a ști dacă locul este bun pentru ancoraj, câte chei de lanț trebuie filate, dacă se poate pune submarinul pe fund etc. Uneori servește și la identificarea aproximativă a regiunii în care se află nava. ♦ „Fund argilă/nămol/



scoici" etc. Formulă de raport privind N.F., determinată prin sondare.

**NAȚIONALITATEA NAVEI** Particularitatea unei nave de a aparține unui anumit stat, al cărui pavilion îl poartă, de a cărui protecție se bucură și sub jurisdicția căruia se află. Se acordă de stat în conformitate cu legile naționale, prin certificatul de naționalitate.

**NAUFRAGIAT** Persoană care a suferit un naufragiu.

**NAUFRAGIU** Avarierea gravă a navei urmată de pierderea totală sau parțială a acesteia. De-a lungul secolelor au avut loc pe apele oceanului planetar nenumărate naufragii și distrugerii de nave din cauza furtunilor, ceții, ghețarilor, slabei pregătiri a echipajelor, erorilor de pilotaj etc., unele transformate în adevărate dezastre și tragedii din cauza pierderilor de vieți omenești. Au rămas vii în memoria omenirii tragicul naufragiu al navelor Titanic (1912), Lusitania (1915) ș.a. În limbaj curent, termenul de N. este atribuit oricărui sinistru grav, îndeosebi când se soldează cu pierdere totală, indiferent de cauza care l-a produs; *sin.* sinistru maritim.

**NAUPATIE** *med., sin.* rău de mare

**NAURU** Ins. în Oc. Pacific la 4 000 km NE de Sydney (Australia) și 40 km S de Ecuator. Teritoriul al republicii cu același nume. Supr. 21,3 km<sup>2</sup>; 78 mii loc. Importante exploatări și exporturi de fosfăți. Port pr. Meneng, punct de legătură în zona de S a Pacificului. Aeroport internațional (Yaren). *ist.* Descoperită în 1798 de căpitanul englez John Fearn, devine în 1888 colonie germană. În 1914 este ocupată de australieni, iar între 1942–1945 de japonezi. Sub tutela ONU între 1947–1968. În 1968 și proclamă independența devenind Rep. prezidențială Nauru.

**NAUTIC** Referitor la nave și navigație.

**NAUTICĂ** *inv., sin.* conducerea navigației.

**„NAUTILUS“ 1.** Primul submarin, inventat de americanul Bushnell (1766). **2.** Submarin, construit de Fulton (1801), cu care s-au efectuat experiențe reușite. **3.** Submarin american cu propulsie atomică, de 3 180 t, și prima navă din lume din această clasă (1955). În 1958 a trecut pe sub calota de gheață a Polului Nord.

**NAUOTOFON** Aparat ce emite semnale de ceață cu ajutorul unei membrane metalice care vibrează între poliul unui electromagnet. Bătaia N. în condiții favorabile depășește 5 Mm.

**NAVAL 1.** Referitor la nave. **2.** Referitor la marina militară.

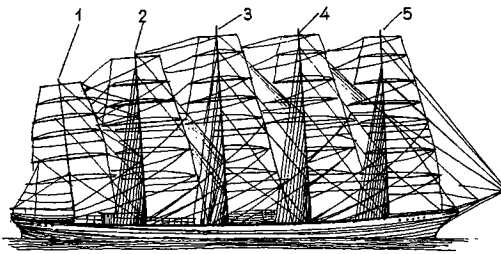
**NAVARH** *ist.* Comandantul flotei în Grecia antică.

**NAVARINO** Port pe coasta de SV a Peloponesului (sudul Greciei). În sec. XVIII–XIX a fost teatrul unor confruntări navale de amploare. **1.** În războiul ruso-turc (1768–1774) o escadră rusă, sub comanda amiralului Spiridov, a debarcat un desant la N și a asediat cetatea, silind garnizoana turcă să capituleze (21 apr. 1770). **2.** În timpul războiului de eliberare a poporului grec (1821–1829), în rada portului N. a avut loc o mare bătălie navală (20 oct. 1827) în care flotele aliate Anglia, Franța și Rusia (10 nave de linie, 10 fregate, 6 bricuri și goelete) au zdrobit flota turco-egipteană (3 nave de linie, 19 fregate și alte nave, în total 69 unități),

determinând eliberarea Greciei de sub dominația otomană. (azi portul Pylos).

**NAVĂ 1.** Plutitor de dimensiuni mari (*a nu se confunda cu ambarcațiunea*), amenajat și echipat pentru a se deplasa pe apă sau sub apă, în scopul efectuării transporturilor de mărfuri și pasageri, în scopuri militare, pentru lucrări hidrografice, pescuit etc. Principalele elemente constructive și de exploatare ale N. sunt: deplasamentul, lungimea, lățimea, pescajul, viteza, armamentul (la N. militare), tonajul registru și tonajul deadweight (la N. comerciale). N. trebuie să posedă bune calități nautice pentru a naviga în siguranță: flotabilitate, insubmersibilitate, stabilitate, manevrabilitate, capacitate de înaintare și bună ținută pe mare rea. Corpul N. este delimitat de bordajul exterior și de punte. Spațiul închis al corpului N. este împărțit în compartimente, de regulă, etanșe. Marea diversitate a tipurilor de N., rezultată din particularitățile lor constructive și din dotarea cu tehnică, este determinată de tendința de a satisface cele mai variate cerințe de ordin economic, militar etc. În clasificarea N. se ține seama de destinație, zona de navigație, sistemul de propulsie, tipul propulsorului, materialele de construcție, modul de deplasare prin apă. N. mai pot fi clasificate și după arhitectură, numărul de arbori, numărul de punți, amplasarea mașinii etc. După destinație, ele se împart în N. civile și N. militare. La rândul lor, N. civile se împart în următoarele grupuri: N. **de transport:** N. de pasageri, pachetoturi, gargaroi, mineraliere, petroliere, vrachiere, portcontainere etc.; *sin.* N. comerciale, N. de comerț; N. **auxiliare:** remorhere, spărgătoare de gheață, pilotine, șalupe de serviciu etc.; N. **cu destinație specială:** ateliere plutitoare, docuri plutitoare, N. far, N. hidrografice, N. de salvare etc.; N. **de exploatare piscicolă:** N.-bază pentru pescadare, driftere, traulere etc.; N. **tehnice:** drăgi, macarale plutitoare, elevoare plutitoare etc. N. militare se împart în următoarele grupuri: N. **de luptă:** submarine, portavioane, crucișătoare, N. purtătoare de rachete, monitoare, distrugătoare, vânătoare de submarine, puitoare de mine, dragoare, vedete torpiloare ș.a.; *sin.* N. de război; N. **auxiliare:** N.-școală, N.-bază pentru submarine, N.-bază pentru vedete torpiloare, N. de salvare, N. hidrografice, N.-cazarmă, ateliere plutitoare ș.a.; N. **de deservire:** remorhere, docuri plutitoare, drăgi plutitoare, N. de demagnetizare, N. de salvare portuare, N.-cisternă, pescuitoare de torpile ș.a. În funcție de caracteristicile tehnico-tactice și rolul lor în luptă în unele flote, N. militare se împart în ranguri. După zona de navigație, distingem: N. care navigă în zone nelimitate; *sin.* N. oceanice; N. care navigă în zone limitate; N. care navigă în zone cu ghețari; N. costiere; N. care navigă în ape interioare (fluvii, lacuri); *sin.* N. fluviale; N. mixte (care navigă pe mare și fluvii). Toate clasele de nave se împart în următoarele grupuri: N. **că rame;** N. **cu vele** (veliere); N. **fără propulsie** (remorcate sau împinse) – șleपुरi, barje, docuri, pontoane etc.; N. **cu propulsie proprie** – cu mașini cu aburi, cu turbine (cu vaporii sau gaze), cu motor cu

ardere internă, turbo-electrice, Diesel-electrice etc. După tipul aparatului propulsor, deosebim: **N. cu zburători**; **N. cu elice**; **N. cu jet de apă**; **N. cu palete verticale**; **N. cu tracțiune pe cablu sau lanț** etc. După materialul din care este construit corpul navei, distingem: **N. din lemn**; **N. din oțel**; **N. din metale amagnetice** (aluminiu sau aliaje de aluminiu); **N. din beton armat**; **N. compozite** (construite din materiale diferite); **N. din material plastic** (masă plastică cu fibre de sticlă). După modul de deplasare prin apă (poziția corpului față de suprafața apei), există: **N. cu deplasament** (N. clasice); **N. cu deplasament dublu** (sub apă și la suprafață); *sin.* submarine; **N. fără deplasament** (N. cu aripi portante, hidroglisoare, N. cu redan, N. cu pernă de aer etc.). În condițiile evoluției tehnico-științifice actuale, procesul de diversificare și specializare a N. continuă. În același timp, se manifestă și o altă tendință, de universalizare, de folosire a unei N. în cât mai multe scopuri . 2. În sens restrâns, N. cu trei-cinci arbori cu greement pătrat; *v. fig.* greement. 3. În sensul Regulilor de drum, orice plutitor autopropulsat sau remorcat, de ex., o țință pentru trageri de artilerie. 4. *DM* Persoană juridică responsabilă „in rem” (materialmente) pentru greșelile comandantului sau echipajului său (de ex., o veche care doarme) și care poate fi condamnată de un tribunal maritim, N. putând fi sechestrată și vândută. O N. de război, deși responsabilă „in rem”, nu poate fi sechestrată sau vândută, iar comandantul sau echipajul nu poate fi atacat „in persona” la tribunalul maritim. Până după al doilea RM, nava mai era numită bastiment sau vas (termeni care nu se mai folosesc în marină).



Navă cu cinci arbori:

1 – arborile artimon; 2 – arborile pupa; 3 – arborile mare; 4 – arborile prova; 5 – arborile trinchet.

**NAVĂ AMAGNETICĂ 1.** Navă construită, pe cât posibil, din materiale amagnetice (lemn, metale amagnetice, material plastic) și destinată măsurării elementelor câmpului magnetic terestru. Aproape toate navele de acest tip au și vele. **2. mil.** Navă folosită pentru dragarea minelor magnetice.

**NAVĂ AMBOSATĂ** *v.* ambosare

**NAVĂ-AMIRAL 1. mil. (rar)** Navă la bordul căreia se află un amiral. **2. v.** navă-comandant. **3. MC** Cea mai mare navă a flotei sau a unei companii de navigație.

**NAVĂ ARDENTĂ** Navă cu vele care are tendința de a veni în vânt. În acest caz centrul de rezistență laterală a

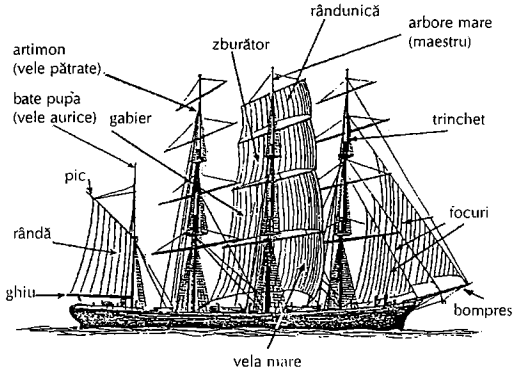
apei la înaintarea navei se află înaintea centrului de velatură.

**NAVĂ AUTODESCĂRCĂTOARE** *MC* navă destinată transportului de mărfuri în vrac și echipată cu mijloace proprii de descărcare (benzi rulante, transportoare, role etc.), încărcarea efectuându-se cu mijloacele portului.

**NAVĂ AUTOPROPULSATĂ** *v.* navă; *sin.* navă cu propulsie proprie.

**NAVĂ AUXILIARĂ** *v.* navă.

**NAVĂ-BARC** Velier cu 3–5 arbori cu greement pătrat, cu excepția artimonului (numit și *bate-pupa*), care are greement auric; nava-barc cu trei catarge se mai numește și „bric de artimon”.



Navă-barc cu patru arbori (variantă)  
(După Admiralty Manual of Seamanship)

**NAVĂ-BAZĂ mil.** Navă auxiliară pentru cazarea personalului și deservirea tehnico-materială a unui grup de nave mici (submarine, distrugătoare, vedete torpiloare ș.a.) aflate în staționare sau în refacere.

**NAVĂ-BAZĂ PENTRU BALENIERE** Navă de mare tonaj (peste 20 000 tldw), prevăzută cu instalații și mijloace pentru prelucrarea parțială a produselor de pescuit, facerea buncărului etc., precum și cu încăperi de locuit și sanitare pentru echipaje. Însoțește, de regulă, optezece baleniere.

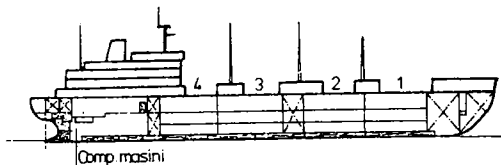
**NAVĂ BUNĂ** *MC* Navă în stare de navigabilitate, capabilă să execute o călătorie.

**NAVĂ-CAPCANĂ mil.** Navă de război (de obicei, un fost cargou), cu aspect inofensiv, folosită îndeosebi în primul război mondial în lupta împotriva submarinelor. **NAVĂ CARE DEPĂȘEȘTE** Conform RPAM, este nava care se apropie de o altă navă, venind dintr-o direcție mai mare de două carturi înapoia traversului acesteia din urmă și din drumul căreia trebuie să se îndepărteze; *sin.* navă care ajunge din urmă.

**NAVĂ-CISTERNĂ** Navă destinată transportului de lichide în vrac, de ex., petroliere, nave de transport apă etc.

**NAVĂ-CISTERNĂ PENTRU CHIMICALE 1.** Navă destinată transportului de acizi și altor substanțe chimice în tancuri. **2.** Navă construită sau adaptată în mod special pentru a transporta un caric de substanțe chimice lichide în vrac. În definiție sunt incluse și petrolierele (definiția Convenției) internaționale pentru prevenirea poluării marine, 1973).

**NAVĂ COLECTOARE pesc.** Navă de construcție specială, destinată transportului peștelui oceanic preluat de la traulere și predat la navele-uzină sau în porturi. Este echipată cu instalații de încărcare/descărcare, spații frigorifice și uneori instalații de prelucrare a peștelui. N.C. fac și oficiul de aprovizionare a traulerelor pe care le deservesc. La seria de 4 nave colectoare intrate în componerea întreprinderii de pescuit oceanic (IPO) Tulcea (Polar I-IV) construite în RDG și URSS (1972-1973) s-a adăugat o nouă serie de N.C. (Polar V-XII) de același tip construite la Galați (1980-1982) având următoarele caracteristici: 7 000 tdw; dim. 129,59 x 17,70 x 7,50 m; vit. 16,5 Nd; v. Flota de Pescuit Oceanic.



Navă colectoare tip polar III:  
1, 2, 3, 4 – magazine.

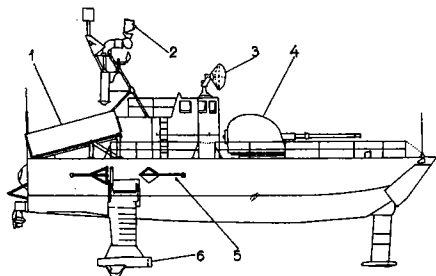
**NAVĂ-COMANDANT mil.** Navă pe care comandantul unei grupări (grup) și-a arborat marca de comandament. De regulă, N.-C. este dotată cu numeroase mijloace de transmisiuni pentru legătura cu subordonații, precum și cu mijloace pentru supravegherea situației aeriene, navale și submarine. **N.-C. amfibie** Navă pe care se imbarcă comandanții forțelor navale și trupelor de debarcare. Este prevăzută cu instalații complexe de transmisiuni și cu posturi de comandă pentru statele-majore navale și terestre.

**NAVĂ COMERCIALĂ MC** Navă destinată transporturilor de mărfuri și de persoane pe mare sau pe ape interioare; v. navă; *sin.* navă de comerț.

**NAVĂ COMERCIALĂ ARMATĂ** Navă comercială prevăzută cu armament defensiv în timp de război. Nu este considerată navă de război. Armarea navelor comerciale a constituit o practică obișnuită pe timpul marinei cu vele, în lupta împotriva corsarilor și piraiților; a fost reluată în primul și în cel ce-al doilea război mondial.

**NAVĂ CORSAR** v. cursă.

**NAVĂ CU ARIPI PORTANTE** Navă autopropulsată cu



Navă cu aripi portante:

1 – aruncător de rachete; 2 – radiolocator de cercetare și navigație; 3 – radiolocator de urmărire; 4 – turele; 5 – apărătoare; 6 – aripi portante.

aripi portante montate sub corpul acesteia; la o anumită viteză se creează o forță de susținută capabilă să ridice nava la suprafața apei, rezistența apei la înaintare reducându-se substanțial. Acest tip de navă se carac-

terizează prin manevrabilitatea sa deosebită, nu formează valuri, nu are rulu și tangaj în timpul înaintării etc. Navigă în special pe fluvii, pe lacuri și pe mare calmă în zone de litoral.

**NAVĂ CU BORDAJE ONDULATE** Navă al cărei bordaj între linia de încărcare de vară și curbura gurnei prezintă două ondulații orizontale destinate să întârzie și să limiteze formarea și efectul valurilor produse de mișcarea verticală a apei și a navei și să permită o scurgere cât mai rapidă spre pupa a filoanelor de apă. În acest mod, valul de prova nu se dezvoltă decât parțial, vârtejurile sunt reduse și ca rezultat se obține o creștere a vitezei.

**NAVĂ CU CAPACITATE DE MANEVRĂ REDUSĂ** Navă care, dată fiind natura lucrărilor pe care le efectuează, are o capacitate limitată de a manevra, conform Regulilor de drum: balizoare, cabriere, drăgi, portavioane la apunare și decolare, dragoare de mine cu draga la apă.

**NAVĂ CU PERNĂ DE AER** Navă care se deplasează alunecând pe un strat de aer pompat cu ajutorul unor turbosuflete verticale. Propulsia se realizează cu motoare turbopropulsoare sau turboreactoare aeriene care asigură o viteză de 80-100 Nd. Înălțimea deasupra apei este de 0,5-3 m. Acest tip de navă prezintă numeroase avantaje: eliminarea rezistenței apei la înaintare, posibilitatea navigației deasupra apelor puțin adânci, acolo unde navele cu elice nu au acces, posibilitatea trecerii de pe suprafața apei pe uscat etc.

**NAVĂ CU PROPULSIE MECANICĂ 1.** Navă propulsată cu mijloace ce efectuează un lucru mecanic: turbine, mașini alternative, motoare. 2. Navă ce folosește la un moment dat propulsia mecanică. În sensul Regulilor de drum, o navă cu vele având velele întinse și un motor auxiliar în funcțiune este N.P.C.P.M.

**NAVĂ CU PROPULSIE NUCLEARĂ** Navă echipată cu o centrală nucleară care furnizează energia necesară propulsiei. Folosit inițial la navele militare, sistemul s-a extins și la navele de transport, spărgătoarele de gheață etc. Acest tip de nave prezintă avantajul unei autonomii foarte mari, practic limitată doar de rezistența echipajului și de rezervele de alimente la bord.

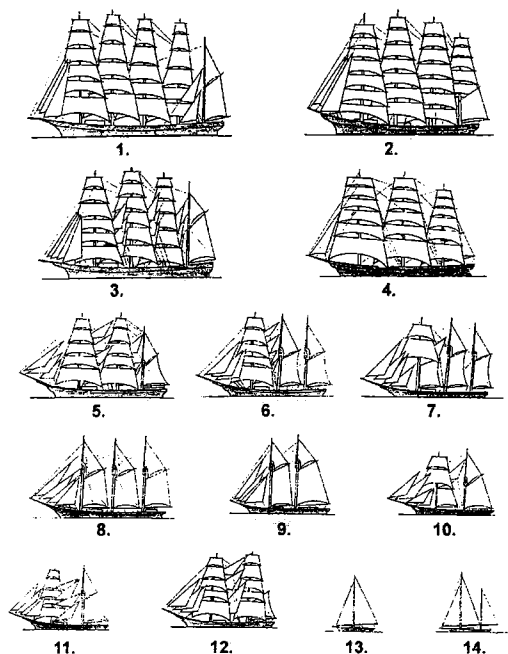
**NAVĂ CU RAME** Navă propulsată cu ajutorul ramelor.

**NAVĂ CURIER** Navă de mic tonaj folosită în cadrul flotei pentru distribuirea corespondenței, a ordinelor scrise sau verbale sau în alte scopuri; *sin.* avizo.

**NAVĂ CU TREI INSULE** v. insulă.

**NAVĂ CU TREI PUNȚI** *ist.* Navă de linie cu trei punți de tunuri (până la 120 de piese), fiind folosită adesea ca navă-comandant; *sin.* trei punți.

**NAVĂ CU VELE** Navă propulsată cu ajutorul vântului, care acționează asupra velor. Cunosând o largă înflorire și diversitate până la începutul sec. XX, N.c.V. sunt folosite în prezent doar în scopuri limitate: cabotaj, pescuit, școală etc.



**Principalele tipuri de nave cu vele:**

1 – navă-barc cu 5 arbori; 2 – navă cu 4 arbori (cu greement pătrat); 3 – navă-barc (cu 4 arbori); 4 – navă cu 3 arbori (cu greement pătrat); 5 – navă-barc cu 3 arbori; 6 – barchentină; 7 – goeletă cu gabieri (cu 3 arbori); 8 – goeletă cu pic (cu 3 arbori); 9 – goeletă cu pic (cu 2 arbori); 10 – goeletă cu gabieri (cu 2 arbori); 11 – brigantină (sau bric-goeletă); 12 – bric; 13 – slup (cutter); 14 – Ketch.

După „De Grote Zeilschepen” (Olanda)

**NAVĂ CU VELE ȘI ZBaturi/ELICE** Navă caracteristică perioadei de trecere de la propulsia cu vele la cea cu aburi (mixtă). Zbaturile (respectiv elicea) erau acționate de o mașină alternativă pusă în mișcare cu aburii produși de o căldare. Deplasarea cu ajutorul mașinii se făcea în caz de vânt nefavorabil sau pentru manevra de intrare și ieșire din port. Când nava se deplasa, cu vele, mașina era oprită. Pentru a nu opune rezistență la înaintarea cu vele, elicea corvetei franceze „Chaptal” (pe care a navigat și compatriotul nostru Ion Ghica în calitate de guvernator al Insulei Samos pe când lupta împotriva piraiților pe timpul Războiului Crimeii) era retrasă într-un tunel special.

**NAVĂ/AMBARCAȚIUNE DE AGREMENT** Navă, yacht sau ambarcațiune cu vele sau cu motor, fără scop lucrativ, destinată exclusiv voiajelor de agrement și amenajată în acest scop. Din punct de vedere constructiv și al siguranței în navigație, se supune normelor CIOVUM.

**NAVĂ DE BALIZAJ** v. balizor.

**NAVĂ DE BĂTĂLIE** (battleship) Cea mai puternică navă de luptă a flotelor mondiale, construită mai întâi în Franța începând din 1860, care a înlocuit nava de linie din lemn și propulsată cu ajutorul velilor. Termen livresc; v. navă de linie.

**NAVĂ DE BLOCARE/OBSTRUARE** mil. Navă scufundată la intrarea unui port (unui loc de staționare) pentru a împiedica ieșirea flotei adversarului.

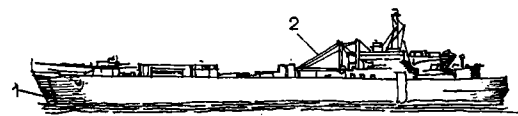
**NAVĂ DE CALCUL** 1. Navă ale cărei dimensiuni au fost luate în considerație în procesul proiectării unui canal sau unei ecluze. 2. Navă luată ca unitate în efectuarea diferitelor calcule tehnico-economice.

**NAVĂ DE CERCETARE** Navă dotată cu aparatură specială și destinată cercetărilor marine în diferite domenii: biologie, fizică, geologie etc. Poate fi navă de suprafață sau submarin.

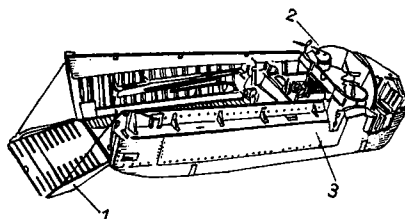
**NAVĂ DE CERCETĂRI SUBACVATICE LA MARE ADÂNCIME** Navă oceanică special amenajată pentru a putea efectua neîntrerupt, vreme îndelungată, cercetări și explorări ale fundului mărilor și oceanelor. Având o mare autonomie, nava folosește pentru cercetare atât aparatura și mijloacele proprii, cât și minisubmarine, batiscafe, batisfere, turele etc., care se ambarcă după nevoi și pentru care joacă rolul de „navă-bază”.

**NAVĂ DE CROAZIERĂ** Navă destinată unor activități protocolare (excursii, plimbări cu delegații sau persoane oficiale etc.) în porturi, în apropierea coastei mării, pe apele interioare, pe lacuri, în Deltă etc. Se caracterizează prin calități nautice deosebite, având și un confort corespunzător unor asemenea activități. Caracteristicile concrete pot fi diferite de la navă la navă, în raport de nevoi. Navele de croazieră se construiesc atât din materialele obișnuite cât și din mase plastice armate cu fibră de sticlă.

**NAVĂ DE DEBARCARE** mil. Navă destinată transportului de trupe și de tehnică de luptă în vederea debarcării desantului maritim. Numeroasele tipuri de nave și vedete de debarcare/desant sunt cunoscute la noi ca și în alte flote mai ales sub denumirile prescurtate din l. engleză cum sunt: LST (landing ship, tanks) navă de desant tancuri, LSI (Landing craft infantry) vedetă de desant infanterie, LCT (landing craft, tanks) vedetă de desant tancuri, LSD doc de desant, AKA/LKA transportor de materiale de desant, APA/LPA transportor de trupe de desant ș.a. Caracteristic



Navă de debarcare tancuri (LST):  
1 – rampă; 2 – bigă.



Navă mică de debarcare infanterie (LSI):  
1 – rampă; 2 – tun automat; 3 – cuirasă.

pentru LST-uri, LCT-uri ș.a. este faptul că nava vine direct pe plajă, perpendicular pe litoral, iar vehiculele și trupele coboară pe uscat pe o rampă care se coboară în momentul când prova atinge țărmul.

**NAVĂ DE DEBARCARE TRUPE** Navă de construcție specială (de dimensiuni mici), destinată pentru debarcarea nemijlocită pe plajă a trupelor de infanterie. Nava se apropie perpendicular de plajă și se ține cu prova pe uscat, în timp ce pupa se ține pe ancoră. Prova, care are un pescaj mult mai mic decât pupa, este prevăzută cu o rampă rabatabilă care permite militarilor să coboare pe mai, trecând printr-o apă care în general ajunge abia până pe la brâu. După debarcare, trupele își desfășoară acțiunile pe uscat, iar nava își încheie la loc prova cu platforma rabatabilă și, trăgându-se pe ancoră, ajunge iar la apa adâncă, de unde se retrage spre larg, făcând loc mijloacelor de debarcare a tehnicii grele. De regulă, debarcarea primilor infanteriști (în general, din infanteria marină) este precedată de un val de tancuri ușoare amfibii pentru neutralizarea elementelor înaintate ale apărării **antidesant** a inamicului.

**NAVĂ DE DEGAZARE ȘI DE DECONTAMINARE** Tip de navă utilată special pentru efectuarea operațiilor de degazare și de dezactivare radioactivă a navelor militare sau civile, precum și a altor obiective. Face parte din clasa de nave utilitare: de asistență medicală, protecție chimică, bacteriologică, radioactivă ș.a.

**NAVĂ DE DESANT mil.** Navă de construcție specială, folosită la efectuarea nemijlocită a debarcării pe mal a desantului maritim. Numeroasele tipuri de nave de desant (debarcare) sunt cunoscute la noi, ca și în alte flote, mai ales sub denumirile prescurtate din limba engleză, cum sunt: LST (Landing ship, tanks) navă de desant tancuri; LCT (Landing craft, tanks) vedetă de desant tancuri; LSD doc de desant; AKA/LKA transportor de materiale de desant; APA/LPA transportor de trupe de desant ș.a. Caracteristic pentru LST-uri, LCT-uri etc. este faptul că nava vine direct pe plajă, perpendicular pe țărm, iar vehiculele și trupele coboară la uscat pe o rampă care se lasă în jos în momentul când prova atinge malul. Navele de debarcare/desant au cunoscut o mare dezvoltare pe timpul celui de al doilea RM, însă ele au apărut încă din Evul Mediu, când cruciații se foloseau de un fel de LST pentru cai numiți uxer.

**NAVĂ DE FORAJ ȘI PROSPECȚIUNI MARINE** Navă specializată pentru efectuarea de foraje în subsolul marin, cât și pentru cercetarea platoului continental în vederea descoperirii a noi rezerve de petrol. Este înzestrată cu aparatură de cercetare și localizare a pungiilor de petrol, cât și cu instalația de foraj necesară.

**NAVĂ DE LINIE 1. mil., ist.** Cea mai mare și cea mai puternică navă de luptă care a dominat mările începând

cu războaiele anglo-olandeze (sec. XVII) și terminând cu cel de-al doilea război mondial. Inițial, N.d.L. erau propulsate cu vele, apoi cu mașini alternative și turbine, ultimele având și o cuirasă puternică. Caracteristicile N.d. L. în anii celui de-al doilea război mondial: depl. maxim 65 000 t; VIII–XII tunuri de 406 mm; grosimea maximă a cuirasei în borduri 406 mm, iar cea a punților 300 mm; puterea mașinilor 250 000 CP; vit. 25–30 Nd. Raza de acțiune 15 000 Mm. După apariția armei nucleare, a rachetelor și dezvoltarea portavioanelor, rolul N.d.L. s-a redus considerabil, cele existente în prezent purtând denumirea de nave de sprijin cu foc. 2. Navă de comerț ce se deplasează pe un itinerar fix.

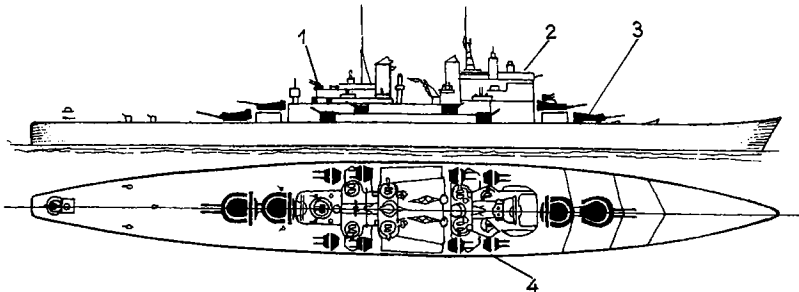
**NAVĂ DE LUPTĂ 1.** Navă militară prevăzută cu armament și alte mijloace speciale pentru a duce acțiuni de luptă. *Sin.* navă de război 2. (*engl.* Battleship) Termen livresc; v. navă de linie, navă de bătlie.

**NAVĂ DE MĂRFURI GENERALE** Navă destinată transportului unei mari varietăți de mărfuri ambalate. Are în general o singură punte, unul sau mai multe coridoare, magazii din bord în bord, cu guri de magazie largi și cu numeroase dispozitive de încărcare/descărcare.

**NAVĂ DE PASAGERI** Navă care transportă peste 12 pasageri cu bagajele lor și o cantitate redusă de obiecte strict necesare. Pot fi maritime sau fluviale. N.d.P. trebuie să îndeplinească urm. condiții: grad înalt de rezistență și stabilitate, rezervă mare de flotabilitate, compartimente etanșe, bord liber înalt, siguranță maximă în navigație, dotare cu mijloace suficiente de comunicație, de salvare și PCI, asigurând confortul necesar pentru pasageri.

**NAVĂ DE PATRULARE COSTIERĂ** Navă care supraveghează navigația în apropierea și în largul litoralului propriu, verificând și impunând respectarea normelor dreptului maritim în apele teritoriale, în zona contiguă și în limitele zonei economice exclusive. Pentru a-și putea îndeplini misiunea, nava are viteză mare și dispune de un armament adecvat. În timp de pace se subordonează marinei grănicerești (numită în unele țări „gardă de coastă”), în caz de război poate intra în compunerea marinei militare.

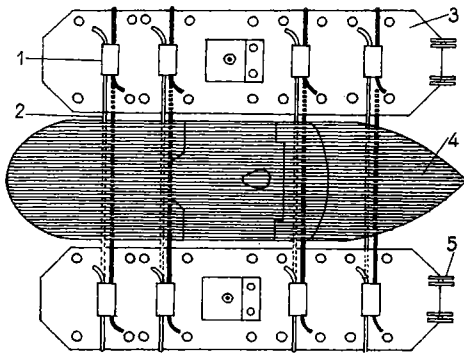
**NAVĂ DE RANFLUARE** Navă folosită pentru ranflarea (ridicarea) epavelor. În acest scop se umplu cu apă anumite tancuri, ceea ce mărește pescajul, apoi scafandrii trec pe sub epavă lanțuri sau sârme cărora li



Navă de linie:

1 - tunuri AA; 2 - comandă; 3 - turelă pentru artileria principală; 4 - turelă pentru artileria mijlocie.

se ia volta pe punte. Pompând apa din tancuri, N.d.R. ridică epava, iar ansamblul este transportat pe un fund mai mic; operația se repetă până când epava este scoasă la suprafață.



Navă de ranfluire:

1 - stop; 2 - sârme trecute pe sub epavă; 3 - navă de ranfluire; 4 - epavă; 5 - fălci

**NAVĂ DE SALVARE 1.** Navă de construcție specială, destinată salvării vieților umane și navelor aflate în pericol pe mare. Se caracterizează prin calități nautice deosebite, fiind capabilă să navighe pe orice mare și în condiții meteorologice grele. Prima N.d.S. românească - RM 101 - a fost construită de Șantierul Naval Galați (1955) și a intrat în același an în serviciu. **2. mil.** Navă militară care, în cel de-al doilea RM, era destinată salvării navelor avariate în luptă și a naufragiaților.

**NAVĂ DE STINS INCENDIILOR** Navă folosită de pompierii din orașele-porturi. În esență, N.d.S.I. este un remorcher mare, echipat cu pompe de mare capacitate, care pot produce jeturi de apă de până la 45 000 litri pe minut. În sec. al XIX-lea, N.d.S.I. foloseau pompe acționate cu aburi, însă în prezent se folosesc motoare cu combustie internă, în special cele Diesel. O asemenea navă are, de regulă, un pescaj de 2 m, lățimea de 7-12 m și o viteză de 16 Nd. În 1961 a intrat în serviciu un tip de navă de stins incendii propulsată și guvernată cu jet de apă imers.

**NAVĂ DE SUPRAFAȚĂ mil.** Navă de luptă sau cu destinație specială din dotarea marinei militare care, în funcție de principiul de menținere la suprafața apei, poate fi: navă cu deplasament (se menține pe apă datorită presiunii hidrodinamice a apei asupra carenei); fără deplasament - nave cu aripi portante, cu pernă de aer (se deplasează pe apă datorită acțiunii forțelor dinamice). Noțiunea de N.d.S. a apărut în sec. XX, când au fost puse în funcțiune primele submarine. N.d.S. sunt dotate cu armament și mijloace de luptă în funcție de tipul și destinația navei.

**NAVĂ DE SUPRAVEGHERE OCEANICĂ** Navă auxiliară special construită și/sau amenajată pentru a rămâne vreme îndelungată în largul oceanului în vederea culegerii unui anumit tip de date cu valoare științifică și/sau militară, cum ar fi evoluția în spațiu a navelor cosmice și a sateliților artificiali ai Pământului,

magnetismul terestru, schimbările hidrometeorologice, deplasarea ghețurilor, fauna și flora, traficul naval etc.

**NAVĂ DE 74 ist.** Navă de linie cu 74 de tunuri, tipică pentru perioada flotelor cu vele. v. Fig.

**NAVĂ DE TRANSPORT mil.** Navă specializată - sau amenajată în timp de război - pentru transportul de materiale, iar la nevoie, și de oameni.

**NAVĂ DE TRANSPORT DE ATAC mil.** Navă folosită în cel de-al doilea RM pentru transportul trupelor de desant maritim cu ambarcațiuni de asalt purtate la grui, care erau lăsate la apă și dirijate spre punctele de debarcare.

**NAVĂ DIRECTOARE mil.** Navă în raport cu care celelalte nave mențin formația ordonată; sin. ghid.

**NAVĂ-DOC DE DEBARCARE** Navă prevăzută în interior, la pupa, cu un spațiu, denumit puțul docului, ce poate fi închis etanș cu ajutorul unei porți. Sistemul permite transportul ambarcaunilor de asalt

**NAVĂ-FAR** Navă prevăzută cu o instalație de far, o instalație de radiofar, o stație de radio, o instalație de semnalizare submarină, semnale de ceață etc. și ancorată în locurile periculoase, acolo unde nu se poate construi un far. Se piturează în culori vizibile - de regulă, roșu și alb - având numele înscris pe bordaj.

**NAVĂ FLUVIALĂ** Navă cu sau fără propulsie, destinată navigației pe un curs de apă.

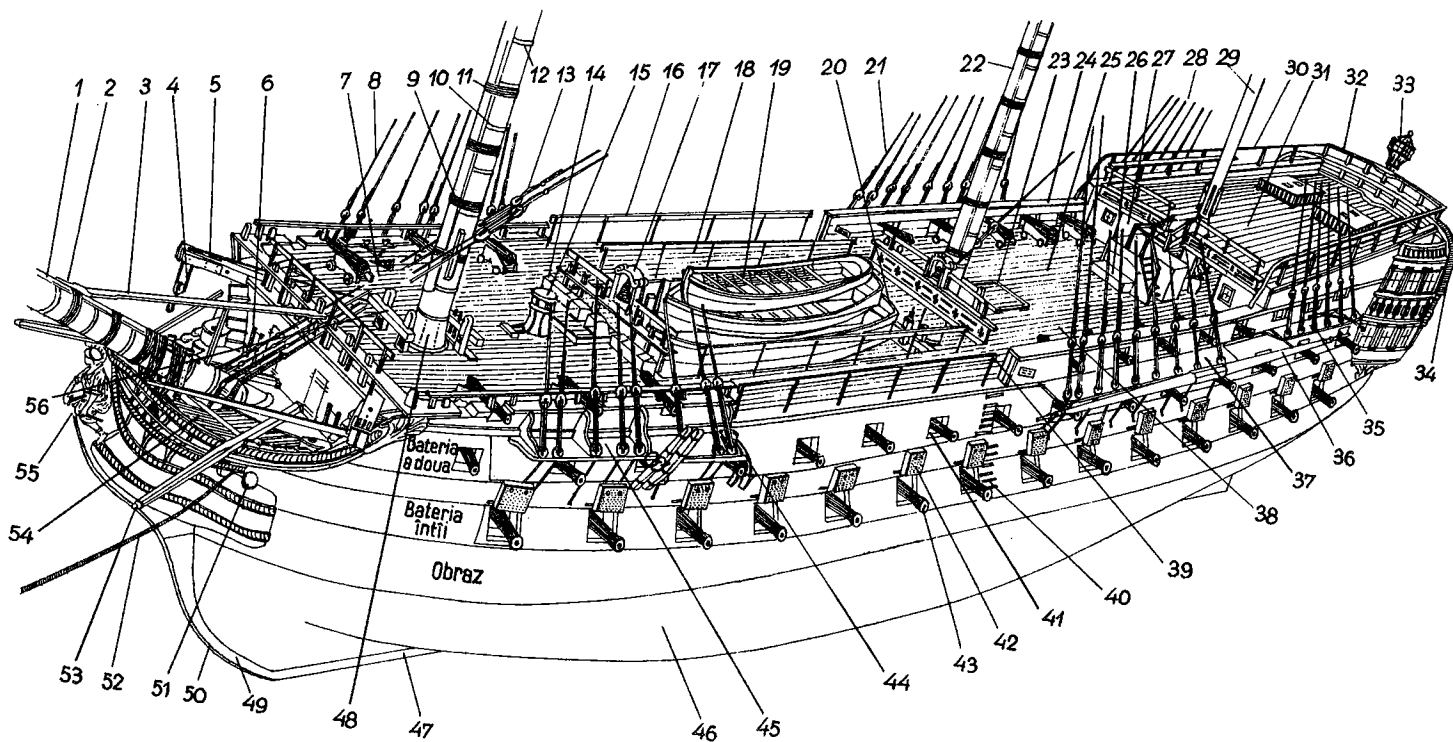
**NAVĂ „FOARFECĂ”** Navă ce se poate desface în două, de-a lungul unei linii mediane, formând o „capcană” în formă de V care colectează petele de petrol deversat în apele mărilor. Experiențele au arătat că nava „foarfecă” rezistă la furtuni mai bine decât alte nave. Când „foarfeca” închide brațele, nava devine un petrolier obișnuit. Are o capacitate de cca 5 000 tone.

**NAVĂ FRIGORIFICĂ** Navă special construită pentru transportul produselor perisabile (citrice, ouă, carne, pește, fructe etc.) asigurându-se menținerea lor în stare proaspătă prin refrigerare sau congelare. Dispune de instalații frigorifice corespunzătoare și magazii prevăzute cu izolații termice speciale. Tonajul N.F. este relativ redus (6 000-10 000 tdw) și sunt dotate cu motoare puternice (până la 10 mii CP) pentru a realiza viteze mari și a reduce astfel durata transportului.

**NAVĂ-GOULETĂ** v. barchentină.

**NAVĂ HIDROGRAFICĂ** Navă amenajată special pentru a executa lucrări hidrografice și hidrologice (uneori și meteorologice și geofizice) în zona litoralului, pe platoul continental sau în largul mărilor și oceanelor. Cele mai importante lucrări de acest gen sunt ridicări (sondaje) hidrografice, determinarea structurii și a compoziției fundului mării, măsurarea direcției și vitezei curenților marini și oceanici, a compoziției și temperaturii apei la diferite adâncimi, cercetarea mediului marin (floră, faună etc.), determinarea transparenței și culorii apei. Alte misiuni: dragaj hidrografic, observații meteorologice (vânt, presiune, vizibilitate, nebulozitate, temperatura aerului, fenomene meteorologice), amplasarea de geamanduri și a altor mijloace de asigurare a navigației.

**NAVĂ „LIBERTY” ist.** Tip de cargou de aproximativ 10 500 tdw și 7 500 TRB cu mașini alternative de 2 000 CP construit în serie în SUA, Canada și alte state în anii



Navă de 74:

1 - bompres; 2 - legătură de bompres; 3 - pasarelă; 4 - capon; 5 - grui de capon; 6 - sabord de goană; 7 - teugă; 8 - sarturile coloanei trinchet; 9 - geamăn; 10 - cerc de catarg; 11 - legătură; 12 - arbore trinchet; 13 - straiul mare; 14 - cheson pentru arme; 15 - cabestan; 16 - balustradă; 17 - clopot; 18 - culoar; 19 - bărci în cuib; 20 - centru; 21 - sarturile coloanei mari; 22 - arbore mare; 23 - tambuchi; 24 - copastie; 25 - cuarterdec; 26 - banc de cart; 27 - frontonul dunetei; 28 - sarturile coloanei artimon; 29 - arborele artimon; 30 - parapet; 31 - dunetă; 32 - coronament; 33 - felinar; 34 - butelii; 35 - portsartul babord al arborelui artimon; 36 - vergă de rezervă; 37 - portsartul babord al arborelui mare; 38 - castel pupa; 39 - tăietură; 40 - scară de bordaj; 41 - sabord; 42 - capac de sabord; 43 - tun; 44 - ancoroate; 45 - portsartul babord al arborelui trinchet; 46 - opera vie; 47 - chilă; 48 - cămașa catargului; 49 - etravă; 50 - taiemare; 51 - nară; 52 - cablul ancorei; 53 - butafor; 54 - galion; 55 - figura galionului; 56 - apostoli.

1941–1945 pentru transporturile militare în convoaie, necesare în al doilea RM. SUA au construit 2 710 nave de acest tip. Pe parcurs au fost scoase din serviciu. În prezent, pentru transporturile militare se construiesc noi tipuri de nave moderne.

**NAVĂ LUNGĂ** (*lat.* „navis longa”) *ist.* Navă de luptă, propulsată mai ales cu rame. Raportul dintre lungime și lățime era în medie de 8 : 1.

**NAVĂ LUNGĂ VIKINGĂ** *ist.* Tip de navă cu vele și rame predominantă în apele nord-europene timp de peste 1500 de ani și care a jucat un rol important în istorie. Cu o lungime de 14–23 m, având bordajul în clin (cu filele suprapuse) și dispunând de o singură velă (pătrată), era deosebit de rezistentă pe timp de furtună. A fost folosită de vikingi în raidurile lor pirateresti din sec. IX, iar în anul 1000 a dus în America expediția lui Leif Eriksson. De asemenea, a fost folosită de către olandezi, francezi și germani atât în scopuri comerciale, cât și militare. Unele dintre variantele din secolul al XI-lea reprezentate pe tapiseria de la Bayeux au catargurile susținute de sarturi, ceea ce duce la concluzia că velele lor pătrate puteau fi manevrate astfel încât să poată naviga chiar și cu vânt de travers. Trecerea la cârma cu pană în jurul anului 1200 a dus la diferențierea probei de pupa, până atunci identice, și la apariția unor modificări ale navei lungi.

**NAVĂ MARITIMĂ** Navă destinată transportului de mărfuri și pasageri pe mare, exploatarea bogățiilor naturale ale mărilor și oceanelor, salvării sau scoaterii navelor pușe pe uscat sau scufundate, remorcajului, precum și îndeplinirii unor scopuri militare.

**NAVĂ MILITARĂ** Navă destinată executării misiunilor de luptă specifice, fiind dotată în acest scop cu armamentul corespunzător. N.M. din antichitate: trirama, birema, liburna ș.a.; din Evul Mediu: bombardă, brigantina, dromonul, galera, galiionul ș.a.; din epocile modernă și contemporană: nava de linie, portavionul, submarinul, crucișătorul, monitorul, nava de debarcare, vedeta torpiloare ș.a.; *sin.* navă de război.

**NAVĂ MILITARĂ „INVIZIBILĂ”** Navă specială care, datorită materialelor și tehnologiilor folosite la construcția ei, este greu detectabilă cu ajutorul radiolocației, razelor infraroșii sau al altor sisteme de căutare. Învelișul corpului și suprastructurii (confecționat din materiale ce reflectă undele radar și infraroșii) și măsurile constructive adoptate (panouri reflectorizante de apărare a echipamentelor exterioare, mobilitatea pe verticală a catargelor, instalația ce creează în jurul navei o „perdea” fină de apă) conduc la recepționarea confuză pe ecrane a siluetei navei și la „derutarea” sistemelor de autoghidare a rachetelor. Propulsia cu jeturi de apă reduce câmpul acustic și termic al navei.

**NAVĂ MOALE** Navă cu vele care are tendința de a cădea sub vânt, adică de a mări unghiul dintre direcția vântului și drumul său. În acest caz centrul de rezistență laterală a apei la înaintarea navei se află înapoia centrului de velatură.

**NAVĂ NEPRIVILEGIATĂ** *sin.* navă obligată.

**NAVĂ NESTĂPÂNĂ PE MANEVRĂ** Navă care nu poate manevra în conformitate cu Regulile de drum; pentru a indica acest lucru, se ridică luminile sau semnalele de zi prescrise. Un remorcher cu remorcă nu este considerat N.N.p.M. decât în cazuri speciale.

**NAVĂ NOUĂ MC** În convențiile internaționale, navă a cărei chilă a fost pusă mai târziu de o anumită dată și căreia, în general, i se aplică integral convenția respectivă.

**NAVĂ NUDĂ MC** Navă care se închiriaază pe timp determinat, fără materiale și echipaj (sau păstrând pe comandant, mecanicul șef etc.), unui navlositor-chiriaș.

**NAVĂ OBLIGATĂ** Navă pe care Regulile de drum o obligă să manevreze pentru a evita o altă navă; *sin.* navă neprivilégiată.

**NAVĂ OCEANICĂ MC** Navă de comerț destinată navigației pe drumuri maritime și oceanice lungi sau de traversadă intercontinentală. Zona de navigație a acestor nave este fie nelimitată, fie limitată de zonele ghețurilor; *sin.* navă de cursă lungă.

**NAVĂ-PARAGRAF** Navă cu un tonaj brut sub 500 t, căreia nu i se aplică Convenția internațională pentru ocrotirea vieții umane pe mare, Convenția de la Londra pentru combaterea poluării marine etc.

**NAVĂ PENTRU LUCRĂRI SUBACVATICE ȘI SALVARE MARITIMĂ** Navă specializată pentru intervenții tehnice complexe efectuate cu ajutorul unor instalații, dispozitive și ansambluri (sisteme) aflate la bord: macarale puternice, instalație de ancorare în sistem papionaj sau de poziționare dinamică, sistem de coborâre la mare adâncime pentru salvarea echipajelor submarinelor scufundate, dispozitive de lucru pe fundul mării, platformă pentru elicopter etc.

**NAVĂ PCI** Navă destinată stingerii incendiilor izbucnite pe alte nave sau la instalațiile portuare. Pentru stingerea incendiilor folosește apă, spumă chimică, CO<sub>2</sub> etc., utilizând tunuri instalate pe afete speciale. N.P.C.I. pot fi maritime, de radă, fluviale etc.

**NAVĂ POLIVALENTĂ** Navă care poate transporta mărfuri în vrac, containere sau mărfuri generale.

**NAVĂ PRIVILEGIATĂ** Navă pe care Regulile de drum nu o obligă să manevreze pentru a evita o altă navă.

**NAVĂ RO-RO** („ROLL ON-ROLL OFF”) Cargou modern de genul feribotului, caracterizat prin aceea că mărfurile transportate rămân încărcate în vehiculele cu care au fost aduse în portul de ambarcare și cu care vor pleca pe uscat din portul de destinație. Accesul la bord și respectiv debarcarea acestor vehicule se realizează cu ajutorul unor rampe speciale dispuse la prova, la pupa sau în borduri, ceea ce presupune ca nava să fie acostată în locuri special amenajate. Sistemul RO-RO permite încărcarea și descărcarea navelor într-un timp foarte scurt, fără a fi nevoie de docheri, macarale etc. De regulă, navele cu capacitate RO-RO folosesc și alte sisteme de transport moderne (containerizare, paletizare) sau clasice.

**NAVĂ ROTUNDĂ** *ist.* 1. Navă de comerț, propulsată mai ales cu vele, la care raportul dintre lungime și lățime era în general mai mic de 7 : 1, putând ajunge chiar și la 3 : 1. 2. *ist.* Navă cuirasată folosită între anii 1873–1875 în flota rusă pentru apărarea porturilor. A



fost construită după proiectul VAm Popov (al cărui nume îl poartă) și este concepută ca o navă rotundă cu deplasamentul și pescajul reduse și dotată cu o artilerie puternică. Cu toate că avea 6 elice, viteza navei nu depășea 6–7 Nd; nu asculta bine cârma și, din cauză că nu avea suficientă stabilitate, în timpul tragerii se rotea în jurul axei sale. În scurt timp s-a renunțat la construcția unor asemenea tipuri de nave.

**NAVĂ SĂNĂTOASĂ** Navă care are patenta de sănătate curată (netă), neexistând cazuri de boală infecțioasă la bord.

**NAVĂ SELECȚIONATĂ MC** Navă cu aparatură meteorologică mai completă decât cea obișnuită, care comunică, la ore fixe, datele meteorologice determinate în largul mării în vederea întocmirii hărții sinoptice.

**NAVĂ SHELTERDECK MC** Cargou de mărfuri uscate prevăzut cu o suprastructură continuă, deasupra punții principale acoperită cu o punte de adăpost formând astfel un coridor (*engl.* shelter) prin care se încarcă mărfuri. Este considerat „spațiu deschis” și nu se include în spațiul net al navei. Este destinat încărcării mărfurilor ușoare (plută, bumbac, cherestea ș.a.); *sin.* navă cu coridor.

**NAVĂ-SPITAL** Navă construită sau amenajată pentru a transporta răniți, bolnavi sau naufragiați. Convenția de la Geneva (12 august 1949) stipulează că N.–S. nu pot fi atacate sau capturate, cu condiția ca numele lor să fie comunicate beligeranților. N.–S se piturează în culori vizibile și poartă pavilion alb cu cruce roșie.

**NAVĂ STÂNJENITĂ DE PESCAJUL SĂU** Navă care, din cauza pescajului său și a adâncimii apei sub chilă, schimbă de drum cu dificultate (*noțiune nouă în Regulile de drum vizând inițial petrolierele mari, dar care, în redactarea finală, pare a se aplica oricărei nave*).

**NAVĂ-ȘCOALĂ** Navă folosită pentru formarea cadrelor de marină. N.–Ș. poate fi și velier.

**NAVĂ-TRAMP** Navă cu viteză medie mai redusă, care transportă mărfuri generale sau mărfuri solide în vrac, fără a avea un itinerar fix.

**NAVĂ-TINTĂ** Navă autopropulsată și telecomandată, având cuirasă puternică, care este folosită în unele flote ca țintă mobilă în tragerile de artilerie.

**NAVĂ-UZINĂ pesc.** Navă de construcție specială cu spații frigorifice de depozitare și congelare a peștelui, echipată cu sisteme mecanizate de prelucrare a acestuia (pește congelat, conserve, ulei și făină de pește etc.). Caracteristici: 1500–2000 tdw, dim. 80 x 90 x 14–16 x 5 m; vit. 12 Nd.

**NAVĂ VECHE MC** În convenții internaționale, navă a cărei chilă a fost pusă înainte de o anumită dată și căreia nu i se aplică convenția respectivă, decât într-o anumită măsură sau după un anumit interval de timp.

**NAVE SURORI** Nave de același tip și tonaj (deplasament) cu caracteristici de construcție asemănătoare, proiectate de regulă după același plan.

**NAVEAM** Aviz navigatorilor, cu caracter urgent, referitor la Atlanticul de Est și Mediterană.

**NAVERCERT** Certificat de navigație pentru marfă eliberat în primul și al doilea RM de reprezentanții diplomați sau consulul unui stat beligerant dintr-o țară neutră, prin

care se atestă că marfa ce urmează a fi introdusă într-un anumit port neutru cu o anumită navă nu constituie contrabandă de război. S-a eliberat numai în timp de război.

**NAVIFON** Interfon folosit la bordul navei.

**NAVIGĂ 1.** A practica știința și arta navigației. **2.** A conduce navigația unei nave; *sin.* a face navigația. **3.** (*despre navă*) A se deplasa pe mare. **4.** A călători pe mare. ♦ „Marinarii navigă” (și nu „navighează”).

**NAVIGA ÎN VOLTE** v. voltă (3).

**NAVIGA PENTRU AUȘTEC fl.** A naviga astfel încât la întâlnirea cu altă navă să se facă auștec.

**NAVIGA PENTRU DREAPTA fl.** A naviga astfel încât la întâlnirea cu altă navă fiecare să țină malul din tribord.

**NAVIGABIL** (*despre un canal, fluviu*) Pe care se poate naviga.

**NAVIGABILITATE 1.** Capacitatea unei nave de a naviga. **2.** Calitatea unei căi de comunicație pe apă de a fi navigabilă.

**NAVIGATOR 1.** Persoană care face parte din echipajul unei nave maritime sau fluviale. **2.** Persoană care practică știința și arta navigației maritime sau fluviale; *sin.* ofițer cu navigația.

**NAVIGAȚIA FLUVIALĂ ROMÂNĂ (NFR) Serviciul** ~ Prima instituție națională de navigație civilă pe Dunăre. Din inițiativa Directorului General al Regiei Monopolurilor Statului (RMS) Grigore Manu, la 1 nov. 1890 s-a inaugurat la Turnu-Severin serviciul de transporturi pe apă al Regiei, care reorganizat în 1898 își va schimba numele în „Serviciul Navigației Fluviale Române” (NFR). Primele nave: RFl. „Despina Doamna” (ex. „Pacs”) de 750 CP și 4 șleपुरi de câte 350 t. capacitate. Primul inspector al noii instituții a fost Cpt. Franasovici, iar comandantul remorcherului „Despina Doamna” bănățeanul Ion Uratoriu, specialist în navigația prin cataracte. Odată cu reorganizarea din 1898 NFR a intrat sub conducerea Ing. Nicolae Ștefănescu care în anii următori a transformat instituția de navigație fluvială într-o unitate comercială rentabilă. Numărul agențiilor NFR în porturile românești și străine a crescut până în anul 1931 la 29. Primele agenții au luat ființă la Rusciuk și Giurgiu (1894), Galați și Brăila (1895), Calafat, Orșova (1896) ș.a. iar în străinătate la Sistov, Lom Palanca, Belgrad, Budapesta, Regensburg ș.a.

**NAVIGAȚIE 1.** Știința și arta de a conduce o navă dintr-un punct în altul al globului și de a face punctul navei în orice moment. Primul manual de N. a fost elaborat în țara noastră în 1899 de locotenent-comandor P. Demetriade din Marina Militară. **N. astronomică** N. folosind observațiile la astri pentru a face punctul navei. **N. costieră** N. executată cu ajutorul reperelor terestre vizibile, folosind diferite procedee grafice. **N. Doppler** N. ce se efectuează pe baza efectului Doppler, măsurându-se variația frecvenței unei unde emise de navă sub apă și reflectată de fundul mării. **N. electronică** N. folosind radiogoniometria, radiolocația, sistemele de navigație hiperbolică (Decca, Loran,

Omega etc.) și sateliții. **N. fluvială** N. care constă în conducerea navei de-a lungul unui fluviu, prin observarea reperelor de pe maluri. Primul manual românesc de N.F. – „Precizii de navigație fluvială” – a fost elaborat de căpitanul C. Georgescu din Marina Militară în 1885, iar ediția a doua (1902) a fost tipărită la Brașov de editura Ciurcu, cea dintâi editură românească din Transilvania. **N. hiperbolică** N. folosind mijloace hiperbolice (Decca, Loran, Omega etc.). **N. inerțială** N. cu ajutorul unei instalații compuse din accelerometre care măsoară accelerația navei, putându-se apoi calcula viteza și distanța parcursă. **N. loxodromică** Modul cel mai obișnuit de N., urmând pe glob o curbă care poartă denumirea de loxodromă. Pe hărțile în proiecție Mercator, loxodroma apare ca o linie dreaptă, ceea ce permite trasarea rapidă a drumului și ușurează lucrul pe hartă. **N. marină** N. la suprafața mării, spre deosebire de N. submarină (a nu se confunda cu N. maritimă) **N. mixtă** v. N. ortodromică. **N. meteorologică** N. folosind datele meteorologice pentru a alege un drum prin zone cu mare bună care să permită sporirea la maximum a vitezei navei. N.M. se poate practica pe baza datelor publicate în hărțile-pilot (N. climatologică) sau, în ultimul timp, pe baza prevederilor meteorologice și oceanografice, care sunt evaluate la un centru de conducere de la uscat, determinându-se pentru fiecare navă drumul optim. Sistemul se află în curs de perfecționare. **N. ortodromică** N. pe arce de loxodromă ce formează pe hărțile în proiecție Mercator un contur poligonal apropiat de ortodromă. N.O. propriu-zisă nu poate fi practică decât pe un meridian sau pe ecuator, deoarece, în caz contrar, nava trebuie să schimbe continuu de drum pentru a urma ortodroma; *sin.* N. pe ortodromă, N. pe arc de cerc mare. **N. mixtă** N. la care ortodroma trece prin zone de ghețuri, adică pe arce de ortodromă unite printr-o loxodromă. **N. pe ceață** N. cu mijloace de radiolocație, hiperbolice, estima, sonda și semnalele de ceață de la uscat. **N. pentru bărci de salvare** N. cu instrumente improvizate, ca astrolabul recurgând însă în principal la estimă. Dacă la bord există un sextant și un cronometru se poate efectua N. astronomică **N. polară** N. printru ghețuri; este foarte dificilă, deoarece elementele ajutoare pentru N. în mările polare reprezintă o raritate, iar hărțile sunt incomplete. De regulă, se recurge la sonda, la N. astronomică și, în ultimul timp, la N. radioastronomică. **N. radar** N. folosind radiolocatorul, uneori împreună cu alte mijloace. **N. radioastronomică** N. folosind radiosextantul, care permite luarea de înălțimi la aștri chiar în timpul zilei, recepționând undele electromagnetice emise de aceștia. N.R. necesită aparatură foarte costisitoare. **N. submarină** N. a submarinelor în imersiune; poate fi estimată, inerțială și astronomică la cotă periscopică, aștrii fiind observați cu ajutorul periscopului. **N. cu sateliți** N. de mare precizie efectuată cu ajutorul emisiunilor radio ale unor sateliți artificiali ai Pământului, a căror frecvență variază conform fenomenului cunoscut în fizică sub denumirea

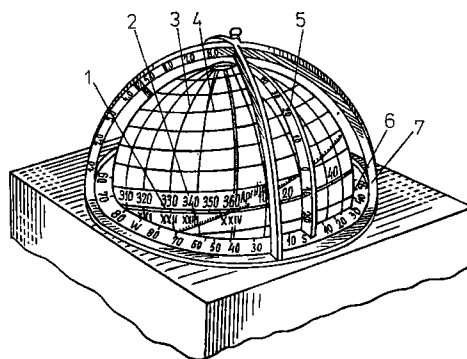
de efect Doppler. N.c.S. necesită instalații complexe la uscat pentru urmărirea sateliților și calculatoare de bord. **N. cu sonda** N. folosind sonda pentru măsurarea adâncimii apei și pentru prelevarea de probe de fund, comparându-le cu datele hărții. N.c.S. nu este destul de precisă, dar poate contribui la evitarea unui naufragiu. **2. Transportul de mărfuri și de pasageri pe apă.** Distingem: N. maritimă și N. interioară (pe fluvii, canale, lacuri). N.M. se împarte în N. de cursă lungă și N. de cabotaj; v. cabotaj. **N.-tramp** MC Formă de exploatare a navelor destinate transportului de mărfuri, angajate – de la caz la caz – fără a avea o rută sau un program dinainte stabilit. Navlurile la navele-tramp sunt în general mai mici decât navlurile la navele de linie (2). **NAVIGAȚIE ÎN CURENȚI** Formă a navigației estimate în curenți, în care drumul navei este în permanență corectat cu deriva de curent.

**NAVIGAȚIE INTERNAȚIONALĂ** MC Transporturi maritime efectuate cu nave de comerț între state străine; *sin.* navigație de cursă lungă.

**NAVIGAȚIE TACTICĂ** *sin.* cinematică navală.

**„NAVIPLANE N-50”** Cea mai mare navă pe pernă de aer din lume (L 50 m), construită la Bordeaux (1976). Poate transporta cca 400 de pasageri și 45 de autoturisme sau cinci autobuze mari. Navigă pe linia Boulogne–Dover.

**NAVISFERĂ** Instrument nautic ce servește la identificarea aștrilor ale căror înălțime și azimut sunt cunoscute. Se compune dintr-o sferă cerească orientabilă, care poate fi acționată cu ajutorul a două cercuri gradate, făcând-o să corespundă sferei cerești văzute de un anumit observator. Cu ajutorul cercurilor gradate se pun înălțimea și azimutul astrului și se citește denumirea sa (dacă este o stea) sau coordonatele acestuia (dacă este o planetă nautică).



Navisferă:

1 – ecuator ceresc; 2 – ecliptică; 3 – meridian ceresc; 4 – paralel de declinație; 5 – cerc gradat; 6 – cerc orizontal; 7 – semicercuri gradate (0–90°) încrucișate.

**NAVILON** *ist.* Taxă percepută în Țara Românească și în Moldova în sec. XVII–XVIII pentru transportul pe Dunăre.

**NAVLOSIRE** MC Operație comercială prin care armatorul și navlositorul convin printr-un contract de N. (Charter Party) asupra condițiilor în care o navă comercială va transporta mărfuri pe calea apei. Se deosebesc trei categorii de contracte de N.: a) contracte

încheiate pe termen determinat, denumite „Time-Charter”; b) contracte încheiate pe durata uneia sau mai multor călătorii, denumite „Voyage Charter”; c) contracte prin care cel ce închiriază este considerat, pe durata transportului, proprietar al navei; aceste contracte poartă denumirea de „Charter by Demise” și se referă întotdeauna la navă în întregime.

**NAVLOSITOR MC** Persoană fizică sau juridică care navlozește, pe bază de contract, o navă sau o parte din capacitatea de încărcare a acesteia, în schimbul unei sume, denumită navlu, pentru a efectua transporturi de mărfuri sau de pasageri.

**NAVLOSITOR PRINCIPAL** Navlositorul care, având posesia și controlul navei în baza unui contract „Bareboat Charter”, subînchiriază această navă altei persoane, semnând el contractul de subînchiriere în loc de a-l semna proprietarul navei.

**NAVLU MC** Sumă la care armatorul are dreptul pentru transportul mărfurilor cu nava și predarea la destinație, așa cum se prevede în conosament. **N. forfețar** N. plătit pentru toată nava sau pentru întreaga capacitate de încărcare a acesteia, indiferent de cantitatea de marfă încărcată; *sin.* N. global. **N. mort** N. datorat de navlositor sau, respectiv, de încărcător pentru marfa angajată, dar neîncărcată din vina sa.

**NAVLU ACUMULAT** Navlu calculat în portul de descărcare constituit din navlul propriu-zis plus sumele ce se cuvin armatorului din eventualele contrastalii, contrastalii extraordinare sau diverse cheltuieli efectuate în contul mărfii, minus cele datorate de armator navlositorului.

**NAVLU „AD VALOREM”** Navlu calculat în raport cu valoarea mărfurilor (efecte personale, obiecte de artă, metale prețioase etc.).

**NAVLU CONTRA RAMBURS** Modalitate de plată a navlului întâlnită de obicei la transportul coletelor; primitorul plătește întâi navlul în mâinile agentului sau ale comandantului navei și apoi primește coletul sau marfa. În principiu, urmează regula navlului plătit la destinație.

**NAVLU DUS ȘI ÎNTORS** Navlu calculat atât pentru mărfurile care pleacă cu o navă din porturile unui stat oarecare, cât și pentru mărfurile ce vor fi aduse din străinătate în unul din porturile aceluși stat.

**NAVLU GARANTAT** Navlu care se plătește indiferent de accidente ale mărfii sau navei. În contractul de navlosire este prevăzută adesea clauza prin care se stabilește că navlul urmează a fi plătit, indiferent dacă nava sau încărcătura se pierd sau nu, cu condiția însă că pierderea să fie determinată de o cauză care depășește posibilitatea de control a armatorului.

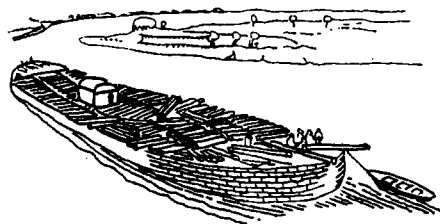
**NAVLU MĂRFURILOR ÎNAPOIAȚE** Navlul pus în sarcina încărcătorului, când primitorii refuză marfa la destinație sau când nava împiedicată de a livra mărfurile este nevoită să le readucă în portul de încărcare. La acest navlu se adaugă cheltuielile ocazionale cu eventuala descărcare și reîncărcare a mărfurilor respective.

**NAVMODEL** Navă în miniatură construită de un amator de navomodel sau pentru a fi folosită ca model, exponat, experiențe, miniregate etc. având calități

hidrodinamice și înzestrate uneori cu sisteme speciale de propulsie și de comandă.

**NAVOMODELISM** Ramură sportivă îmbrățișată în special de tineret, al cărei scop constă în popularizarea cunoștințelor marinărești. Navomodelul se construiesc pe baza clasificării adoptate în țara noastră. Ele pot fi autopropulsate, nepropulsate, teleghidate, istorice, experimentale etc.

**NAVRAT** (*sârb.* nevrat – „fără întoarcere”) *ist.* Gen de plută mare realizată din bușteni legați între ei pe care se transportau și mărfuri. N. se foloseau, de regulă, pe cursurile de apă doar pentru navigația în aval, iar la destinație erau dezmembrate, lemnul fiind vândut iar echipajele reveneau la bază pe uscat. În sec. XVII, N. având forma unor luntre mari rudimentare de cca. 200 t, scurte și late, cu fundul plat, erau folosite pentru transportul sării pe Olt de la Ocnele Mari la Dunăre. Odată ajunse la destinație, erau vândute odată cu sarea pentru lemnul din care erau construite. În sec. XIX s-au realizat și N. refolosibile. (*pl.* Năvrăți); *sin.* pod de navigație.



Navrat

**NAVROM** Întreprindere de navigație maritimă și fluvială înființată în februarie 1955 căreia îi erau subordonate navele românești. În 1965 întreprinderea a fost inclusă în Direcția Navigației maritime (DNM) care avea ca for tutelat Direcția Generală a Navigației Civile și Telecomunicațiilor din Ministerul Transporturilor. În 1978 întreprinderea se desființează și în locul ei apar: Întreprinderea de navigație NAVROM–Constanța (exploatare flotă maritimă) și Întreprinderea de navigație NAVROM–Galați (exploatare flotă fluvială). După 1990 fiecare din aceste două întreprinderi s-au divizat în companiile „Navrom”, „Romline” și „Petromin” la mare; și întreprinderile de navigație Galați, Giurgiu, Turnu Severin, la fluviu, a căror activitate se desfășoară și în prezent.

**NAVSTAR** Sistem de navigație prin satelit conceput pentru exigențe militare și alcătuit din 18–24 stații dispuse pe trei planuri orbitale distincte. Determinarea punctului se face pe baza semnalelor emise de utilizatorii înșiși.

**NAXOS** Ins. grecească în M. Egee care face parte din Arh. Ciclade. Supr. 415 km<sup>2</sup>; cca 20 mii loc. Relief muntos, aLt max. 1003 m. Ins. este constituită în cea mai mare parte din roci cristaline. Climă și vegetație tipic mediteraneene; viticultură, citrice, măsline;

creșterea vitelor, pescuit. Zăcămintele de emeri (șmirghel).

**NĂBOI** Amestec de gheață cristalină și zăpadă înmuiată, reprezentând o formă premergătoare a înghețării unui curs de apă.

„**NĂLUCA**” *ist.* Torpilor dintr-o serie de 6 unități construite în 1914 la Fiume și Triest. Caracteristici: depl. 226 t; dim. 57,8 x 5,8 x 1,5 m; turbine cu aburi de 5000 CP; vit. 26 Nd.; armament: 11/66 mm, 2 TLT/450 mm. Navele au revenit României după primul RM în contul despăgubirilor de război prin desființarea flotei austro-ungare. Au intrat în serviciu în cursul anului 1921. Se deosebesc ca siluetă: „Năluca”, „Zmeul” (ex. F 84, F 83) cu două coșuri, „Zborul”, „Vijelia”, „Vârtejul” (ex. F 80, F 81, F 82) cu un singur coș. Ultimul înlocuind Torp. „Fulgerul” (ex. F 82) care a fost pierdut în urma eșuării în Str. Dardanele, (dec. 1921) când venea spre țară. Repartizate Diviziei de Mare, au format inițial împreună cu Ds. „Mărăștii” și „Mărășeștii” „Divizia de contra-torpiloare”. În perioada interbelică au fost folosite cu precădere pentru pregătirea de luptă. Armate corespunzător au format grupul naval de instrucție și de patrulare de-a lungul coastei în zona Sulina. În 1931 din motive tehnice și financiare „Vârtejul”, „Vijelia” și „Viscolul” au fost casate și dezmembrate. Torpiloarele rămase („Năluca”, „Zmeul” și „Zborul”) au participat în al doilea RM, ca secție în cadrul Forței Navale maritime executând numeroase misiuni de luptă în cadrul operațiilor de minare (Constanța, Varna, Sulina) convoiere ș.a. (1941–1943), iar zborul a participat la urmărirea convoaielor germane ce se retrăgeau pe Dunăre (aug.–sept. 1944). „Năluca” a fost scufundată de aviația sovietică la 20 aug. 1944 în portul Constanța. Preluate de marina sovietică la 1 sept. 1944 și restituite la 12 oct. 1944, cele două Torpiloare au fost amenajate ca escorte purtând pe bordaj însemnele E-1 și E-2. Ele au continuat activitatea în cadrul Forțelor Maritime participând la dragarea zonei Sulina (iun.–iul. 1947) și au fost folosite și ca navă-școală pentru studenții Inst. Politehnic Galați. În 1959 navele au fost casate și dezmembrate după un serviciu de 38 de ani în Marina Română.

**NĂVOD pesc.** Plasă de pescuit de dimensiuni mari ce poate fi manevrată manual sau mecanic. **N. de fluviu** Plasă de pescuit cu lungimea de 150–600 m, compusă din două aripi (fixă și mobilă sau alergătoare), două privoade (fix și mobil) și o matiaș în care se adună peștele. Are un otgon cu plutitori și camână cu balast din lut ars. **N. de mare** Plasă de pescuit având aceeași construcție ca N. de fluviu; lungimea sa este de 1 000–2 500, iar înălțimea, de 10–25 m. Este prevăzută cu flori plutitori și cu greutăți.

**NEAGRĂ, Marea** ~ (*gr.* Pontus Euxinus, *lat.* Sarmaticum Mare, în Ev. Mediu – Mare Maggiore, Mare Maius) Mare continentală între Europa de SE și Asia Mică, țărilor riverane fiind România, Ucraina, Federația Rusă, Gruzia, Turcia și Bulgaria. Supr. 413 488 km<sup>2</sup>. Lungimea liniei țărmului 4070 km, din care România deține 245 km. Are forma ovală puțin crestată și cu mai

multe limanuri în partea de NV. Lung. pe paralela 42°21' lat. N 1148 km; lățimea pe meridianul 31°12' long. E 615 km. Ad. med. 1271 m, max. 2211 m. În S Pen. Crimeea și țărmurile de SE și S sunt înalte, abrupte și acoperite cu vegetație subtropicală. Insule foarte puține (mai mari sunt doar Ins. Șerpilor și Berezani). În partea de NV platforma continentală este mai întinsă cu ad. de cca 30–60 m. Temp. apei în largul mării iarna +6°–+8° C. iar în NV și Str. Kerchi +1°–0°, unde în iernile geroase se formează ghețuri. Vara temperaturile ajung la +22°–+25° C. Salinitatea este scăzută: 16–18‰ la suprafață și 20–22‰ la adâncimea de 100–120 m. Comunică prin Str. Bosfor cu M. Marmara și în continuare, prin Str. Dardanele, cu M. Egee, M. Mediterană și Oc. Atlantic. Un curent de suprafață circulă din M. Neagră prin Bosfor în M. Marmara. Sub influența vânturilor se formează un curent circular (vit. 0,5 m/s) care, datorită Pen. Crimeea, se împarte în două circuite închise de E și de V. Un vânt puternic (Bora) bate dinspre munți pe coasta Caucazului. Temperatura aerului oscilează în funcție de anotimp. Vara, vânturile sunt mai slabe, dar se produc trombe marine care pot periclita navigația. Valurile ating o lungime de 10–100 m și o înălțime de 5–6 m. Maree slabă ce nu depășește ampl. de 10 cm. Flora este săracă, reprezentată în special de alge și iarbă de mare. Fitoplanctonul este răspândit la o adâncime de 100–120 m. Fauna este reprezentată de cca 1500 de specii de nevertebrate și pești. Se pescuiesc scrumbii, sturioni, pălămidă, calcani, hamsie și se vânează delfini. În M. N. se varsă fl.: Dunărea, Nistrul, Bugul, Niprul, Rionul ș.a. Pr. porturi și BMM: Constanța, Mangalia, Sulina (România); Odessa, Nicolaev, Herson (Ucraina); Sevastopol, Feodosia, Novorosiisk (Fed. Rusă); Suhumi, Batumi, Poti (Georgia); Sinope, Zonguldak (Turcia); Burgas, Varna (Bulgaria). M.N. constituie cea mai importantă arteră de transport pe mare pentru România și alte state riverane prin care se asigură traficul de mărfuri și pasageri dintre țărilor riverane și cu majoritatea statelor lumii. importante stațiuni balneo-climaterice: Mamaia, Eforie, Ialta, Soci, Suhumi, Varna ș.a. *ist.* Încă din sec. VI î.Hr. coloniștii au creat pe țărmurile M. Negre mai multe orașe-porturi: Cherson, Theodosia (azi terit. Ucrainei), Histria, Tomis, Callatis (terit. României), Apolonia Pontica, Mesembria, Odessos (terit. Bulgariei), Trapezund, Sinope (Turcia) ș.a. care au avut un important rol economic, politic și cultural în evoluția popoarelor locale. În sec. I î.Hr. statul Dacic și-a întins stăpânirea între Nistrul la N și Apolonia Pontica la S, Dobrogea a intrat succesiv sub stăpânirea romanilor, bizantinilor, iar în sec. XV d.Hr. a turcilor timp de secole M.N. devenind un „lac turcesc” în care navigația a fost îngrădită iar comerțul maritim cândva înfloritor a decăzut. Abia după pacea de la Adrianopol (1829) și după războiul din Crimeea (1856) libertatea navigației s-a garantat mai eficient. M.N. a fost teatrul unor confruntări navale în războaiele dintre slavi și bizantini, între turci și ruși, și îndeosebi în cele două războaie mondiale. În prezent, M.N. a devenit o zonă de stabilitate unde au loc schimburi comerciale și culturale

și unde se duce o politică de apropiere între popoarele statelor riverane.

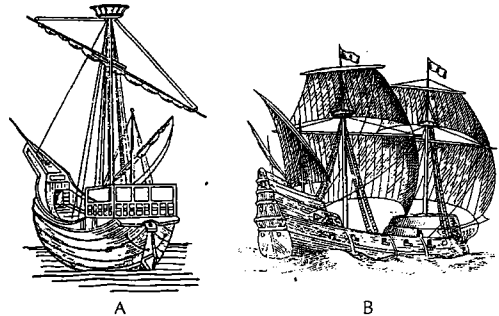
**NEARCHOS** (? – c. 312 î.Hr.) Navigator grec. Amiral în flota lui Alexandru Macedon. În anii 327–326 î.Hr. l-a însoțit pe A.M. în campaniile din Orient. La înapoierea din India a comandat flota cu care o parte a armatei a coborât către vărsarea Indului de unde s-a îndreptat spre V până la vărsarea Eufratului. A fost primul grec care a trecut pe mare din India în Mesopotamia, cu care ocazie a cercetat țărmurile Oc. Indian și ale G. Persic. Descrierile sale, îndeosebi despre India, au fost folosite mai târziu de scriitorii și istoricii (Arrian, Strabon ș.a.). O nouă campanie pe mare de-a lungul țărmului Arabiei plănuită de Alexandru n-a mai avut loc din cauza decesului acestuia (323 î.Hr.).

**NEBULOZITATE** Grad de acoperire a cerului cu nori, Scara N. începe de la zero (cer complet senin) și se termină cu 10 (cer complet acoperit). Grosimea stratului de nori poate avea următoarele valori: 0 – strat subțire de nori; 1 – strat gros de nori; 2 – strat foarte gros de nori; v. și acoperire.

**NEDELCU, Octav** (1876–1942; n. Galați). Contraamiral (r). Absolvent al Școlii Copiilor de marină din Galați și al Școlilor militare de la Iași și București (1897), cu grad de SLt Avansează în grade militare și activează la Divizia de Mare, Divizia de Dunăre, Apărarea Porturilor maritime, Apărarea Porturilor Fluviale și în Comandamentul Marinei. În primul război mondial i se încredințează funcția de comandant al Grupului Sulina din cadrul Sectorului II Sulina, contribuind în mod deosebit la apărarea zonei împotriva atacurilor hidroplanelor germane. În iulie 1917, este atașat pe lângă amiralul rus Nenincov. În februarie 1918, este numit subșef de stat major în Flota de operațiuni, iar în toamna aceluiași an, i se încredințează funcția de șef de Stat Major al Diviziei de Dunăre. După război, odată cu intrarea în dotare a Ds. de tip „M”, este numit comandant de distrugător. Demisionează din marină, cu gradul de Cdr, în anul 1922. Este primul director al societății SALVAMAR (1933–1936) și membru activ în Comitetul Central al LNR

**NEF** (nu „nefă”) *ist.* Cuvânt franțuzesc, provenit din latinescul *navis* „navă”, al cărui înțeles a evoluat în timp. La început (sec. X–XIII) însemna „navă rotundă” propulsată exclusiv cu vele, la care raportul dintre lungime și lățime era de 2,5 la 3,5 spre deosebire de galerele propulsate cu rame și vele („nave lungi”), care aveau o lungime mai mare. **Neful** mediteranean din sec. XIII putea fi atât de luptă, cât și de comerț. Avea două catarge cu vele aurice, bordurile înalte, prova și pupa arcuite și prevăzute cu suprastructuri masive. Pe navele militare, trăgătorii cu armele de foc se instalau pe platforme de la prova și pupa, iar observatorii într-o gabie mare. În anii cruciadelor (1096–1270), nefurile au transportat un număr însemnat de soldați și pelerini în Palestina, fiecare nef mai mare putând lua până la 800–1000 de oameni. În cronicile venețiene și genoveze din sec. XIV–XV sunt menționate nefuri cu trei punți și cu câte un echipaj de 120 de oameni, capabile să transporte fiecare până la 1500 de pasageri sau 1200 tone de materiale. Dar acestea sunt cazuri excepționale.

Nef-urile obișnuite aveau un deplasament de 200–600 t, lungimea de 20–32 m la linia de plutire, lățimea 6–12 m și pescajul 2,0–3,7 m. Erau greoaie și dispuneau de până la 7 ancore fiecare. Nefurile mai rapide se numeau **galioane**. De la sfârșitul sec. XV și începutul sec. XVI, nefurile au fost prevăzute cu vele pătrate, dispuse pe două etaje. Armamentul nefurilor se compunea dintr-un mare număr de guri de foc. De ex., pe unul de cca. 500 t. se puteau găsi: **pe punte**: 2 serpentine, 2 culevrine mari, 2 bastarde; **pe dunetă**: 2 culevrine mijlocii, 2 serpentine mici, 6 falconete și 24 passavolante; **pe borduri** și pe locurile mai înalte din jurul catargului: 6 petriere; **pe teugă**: 24 passavolante; **în gabii**: o pușcă mare și 10 mici (cu gloată de 0,1 funții). Artileria aveau însă și navele de comerț pentru a se apăra de corsari și pirați (v. TUNURI NAVALE MEDIEVALE). Frecvent participau și la lupte de abordaj.



A – nef armat din sec. XIII–XIV; B – nef de la începutul sec. XVI.

**NEFOSCOPI** MN Instrument pentru măsurarea nebulozității, înălțimii și vitezei norilor.

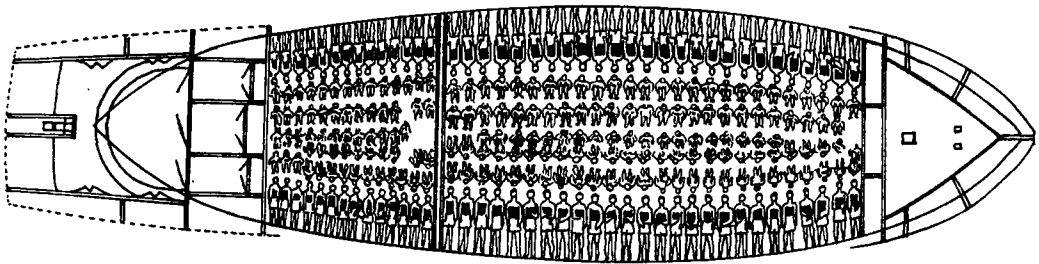
**NEGATIV** Pavilion cu semnificația „NU”. În Codul internațional de semnale este pavilionul „N”.

**NEGULESCU, Aurelian** (1879–1946; n. București). Viceamiral; comandant de lungă cursă. Absolvent al Școlii Militare de Artilerie și Geniu din capitală (1899), cu gradul de SLt Repartizat la Școlile Marinei, efectuează stagii de ambarcare pe nava „Ștefan cel Mare” (1899) și pe bricul „Mircea” (1900). Trimis la Școala de torpile de la Pola, Austro-Ungaria (1906), pentru a se specializa în arme sub apă, revine în țară unde primește comanda vedetei nr. 3 „Căpitan Mihail Romano” (1907). În anii următori deține funcții în cadrul unor mari unități ale marinei: Divizia de Mare (1909), Depozitele Generale ale Marinei (1909), Școlile Marinei (1910). Detașat la SMR (1911–1916). În primul război mondial comandă Gruparea de șalupe și șalupe „Rândunica”, care execută prima misiune de luptă a războiului, atacând la Rusciuc nave ale flotei austriace (14/15 aug. 1916); participă la montarea și protejarea podului de la Flămânda; comandă sectorul fluvial Zimnicea; comandă monitorul „Mihail Kogălniceanu” (sept. 1917–iun. 1918) și Cr. auxiliar „Regele Carol I” (1918). După război este detașat pentru a doua oară la SMR (1919–1920). La revenirea în MM devine primul comandant al Institutului Maritim (1920), șef de Stat

Major al Forței Navale Maritime și comandant al grupului de torpiloare (1921), ajutor al comandantului Bazei Navale Maritime (1922). În anul 1923, trece în rezervă cu gradul de Cdr. Continuă să navighe, fiind cel dintâi comandant al primului petrolier românesc de mare tonaj „Steaua Română”. În paralel cu activitatea desfășurată în marină, este secretar general al LNR și desfășoară o prodigioasă activitate publicistică sub pseudonimul „Moș Delamare”.

**NEGRESCU, Nicolae** (1864–1941 n. București) Contra-amiral. Absolvent al Școlii Navale din Brest (Franța). În 1884, încadrat în Corpul Flotei. Căpitan al porturilor : Turnu Severin (1897) și Galați (1898). Comandant al Școlii de Aplicație a ofițerilor de marină și al bricului „Mircea I”. Au urmat funcțiile de director al Școlilor de Marină din Constanța, comandant al Depozitelor centrale ale Marinei (1910–1913). Comandant al Diviziei de Dunăre (1913), director al Direcției a V-a Marină din Ministerul de Război (1914–1916). În 1916, aflat la comanda Flotei de operațiuni româno-ruse pe Dunăre, a condus cu competență cele mai importante operațiuni pe fluviu, desfășurate în anul 1916 la Turtucaia, Rașova, Siliștea și pe brațul Măcin. A organizat parcul flotei comerciale române retrase la Chilia Veche. Trecut abuziv în rezervă (1917) ca urmare a refuzului de a executa ordinul de retragere a navelor românești la Odessa și a atitudinii critice privind organizarea campaniei marinei din 1916. Reabilitat după război. Reputat istoric autor al volumelor: **Istoria cronologică a Marinei Militare, Rolul Marinei Militare în războiul pentru întregirea neamului** ș.a.

**NEGRIER** *ist.* Navă folosită în sec. XVII–XIX pentru transportul sclavilor negri. La începutul sec. XIX, comerțul cu negri a fost interzis în mod oficial, dar a continuat să fie practicat clandestin; adeseori, pentru a scăpa de urmărirea navelor militare, se ordona înecarea „caricului viu” fundarisind ancora, de al cărei inel era fixată ultima za a lanțului ce îi lega pe negri.



Negrier

**NEGRU, Nicolae** (1868–1940 n. București) Contra-amiral. Comandant de lungă cursă. Absolvent al Academiei Navale din Livorno, Italia (1889) și al Școlii de Aplicație din același oraș (1896). I se încredințează comanda canonierei „Fulgerul” și apoi a puitorului de mine „Alexandru cel Bun” (1897), ofițer în Statul Major al Cr. „Elisabeta” (1898–1899), comanda companiei

Chilia și a canonierei „Fulgerul” (1900). Detașat la SMR (1901–1902), comandă succesiv cargourile „Dobrogea”, „Turnu Severin” și pasagerul „Principesa Maria”. Revine în marina militară unde primește noi misiuni: șef al Serviciului de artilerie și torpile în cadrul CMM (1904), căpitan al portului Constanța (1905), comandant al Cr. „Elisabeta” (1907, 1910–1913) și al bricului „Mircea” (1908), șef de Stat Major în CMM și membru în Consiliul de onoare al marinei militare (1909) ș.a. În paralel, funcționează ca profesor de navigație și manevre la Școala Navală din Constanța, autor al unui curs deosebit de apreciat de *Apărări submarine*. În primul RM comandă Escadra de Dunăre, care se distinge în luptele de la Turtucaia, Rașova, Topalu (1916), este numit comandant al Flotei de operațiuni pe Dunăre (dec. 1916–ian. 1917) și comandant al Marinei (ian. 1917–iun. 1918). În iunie 1918, preia comanda Diviziei de Mare. După război, cu gradul de CAM., este membru în Comitetul Consultativ al Marinei și comandant superior al Școlilor Marinei. În anul 1925 trece în rezervă. Semnează numeroase articole de istorie navală. A fost un militant activ pentru drepturile marinarilor.

**NELSON, Horatio** (1758–1805) Viceamiral englez. A intrat în marină la 12 ani și a participat la mai multe călătorii în Oc. Atlantic. Căpitan la 21 de ani, a luptat în războiul dintre coloniștii nord-americani și Anglia (1775–1783); după intrarea Franței în război a acționat în Indiile de Vest împotriva navelor franceze comandate de amiralul d’Estaing (1779). La 39 ani devine amiral și la izbucnirea ostilităților între Franța revoluționară și coalițiile europene (1792) concură sub comanda amiralului Hood la blocada portului Toulon (1793) și cucerirea portului Bastia din Corsica (1794). Împreună cu amiralul J. Jervis a înfrânt flota spaniolă, aliată Franței, la capul Sao Vincente (1797). După participarea la blocada Cadix-ului (1797–1798), fiind înfrânt la Santa Cruz de Tenerife, s-a îndreptat în sudul Italiei pentru a împiedica debarcarea în Egipt a corpului expediționar al lui Napoleon. La Abukir, în

apropierea țărmului nord african, a surprins și a distrus escadra amiralului De Brueys (1 aug. 1898). Rămâne în istorie prin celebra victorie de la Trafalgar unde aplică pentru prima dată o nouă tactică, abandonând dispozitivul „linie de șir” și adoptând o tactică manevrieră care combină focul cu mișcarea de învăluire. Se stinge din viață în plină glorie la 19 oct.

1805 în cursul confruntării de la Trafalgar.

**NEMEDRI** (*engl.* North European and Mediteranean Routeing Instructions) Document care conține date cu privire la câmpurile de mine rămase după cel de-al doilea RM și la drumurile de urmat pentru evitarea lor; v. și DAPAC.

**NENAVIGABILITATEA NAVEI MC** Imposibilitatea navei de a executa o călătorie, ca urmare a alterării securității sale pe mare (manevrabilitate, stabilitate sau flotabilitate necorespunzătoare, deficiențe în dotare conform convențiilor internaționale etc.).

**NEPTUN 1.** *inv.* Atlas de hărți marine. **2.** Zeul mărilor la romani.

„**NEPTUN**” Navă-școală, moto-velier cu arboradă de tip goeletă, sub pavilion România, construită în anul 1903 la șantierul din Turnu Severin. Nava a fost construită la comanda Comisiei Europene a Dunării, ca navă de inspecție. A fost botezată „Carolus Primus”. În anul 1947 este rebotezată „NEPTUN” și transformată în navă-școală a Liceului militar de marină din Galați. În anul 1959 a fost casată. Caracteristici: deplasament 200 t; dim.: 45 × 7 × 4 m.

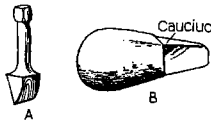
**NERV** Parâma centrală a unei tenzi.

**NERVURA TENZII** Curent de manila sau cablu de oțel cusut la mijlocul unei tenzi, în sensul ei longitudinal, și cu care tendă se sprijină pe tendar.

**NESCUFUNDABILITATE** v. Insubmersibilitate.

**NETEZI** A aplatiza cusătura a două vele.

**NETEZITOR** Sculă de velar folosită la netezirea cusăturilor velor. Poate fi din lemn sau din cauciuc cu mâner din lemn. Uneori se folosește în acest scop muchia rotunjită a cuțitului de velar.



Netezitoare:

A – de lemn; B – de cauciuc.

**NEVA** Fluviu în NV Rusiei. Izv.

din L. Ladoga și se varsă în G. Finic din M. Baltică. Lung. 74 km, lățimea cca 1300 m. La vărsare formează o deltă cu multe insule, gârle și brațe, unde a fost construit de Petru cel Mare orașul Sankt-Petersburg (Leningrad) între anii 1703–1712. Sub acțiunea vânturilor de V și SV se produce uneori creșterea nivelului apei fluviului provocând inundații în Sankt-Petersburg. Îngheață din dec. și până în apr. Este navigabil pe toată lungimea sa și face parte din sistemul de comunicație pe apă M. Albă – M. Baltică – Volga – M. Caspică.

**NEVIS** Ins. în Arh. Antilele Mici (M. Caraibilor). Împreună cu Ins. St. Kitts și Anguilla a format (1967) o federație cu statut de stat asociat cu M. Britanie. Supr 129 km<sup>2</sup>; cca 15 mii loc. Ins. de origine vulcanică acoperită cu munți (alT max. 1096 m). Climă tropicală umedă. Zonele înalte sunt acoperite de păduri iar în cele joase se cultivă trestie de zahăr, bumbac, citrice. Oraș-port: Charlestown. *ist.* Descoperită în 1493 de Cristofor Columb. Colonie engleză din 1628.

**NEW BRITAIN** Ins. din Arh. Bismarck (Melanezia); supr 36,5 mii km<sup>2</sup>, cca 110 mii loc. Relief muntos, alT max. 2300 m. Climă ecuatorială umedă. În apropierea țărmurilor sunt bariere de corali. Păduri veșnic verzi; culturi de cafea, cacao, cocotieri. Or. pr. Rabaul.

**NEWCASTLE UPON TYNE** (Newcastle - noul castel) Oraș-port în M. Britanie situat pe Fl. Tyne la 11 km de vărsarea acestuia în M. Nordului. Ad. în rada portului 6,5–13 m. Lung. frontului de cheuri 6 km cu ad. de 11 m. Important centru industrial și comercial britanic. Sunt dezvoltate construcțiile navale, ind. chimică și electrotehnică, prod. de utilaje industriale, utilaje miniere. Traficul anual de mărfuri 5 mil. t. Import: produse petroliere, minereu de fier, metale neferoase, ciment, mărfuri generale; export: plumb, fontă, cocs, cărbuni, mașini.

**NEWFOUNDLAND (TERRA NOVA)** Ins. în Oc. Atlantic situată în SE Canadei la intrarea în G. Sf. Laurențiu. Reprezintă prov. canadiană cu același nume. Supr. 111 mii km<sup>2</sup>; cca 600 mii loc., răspândiți în principal în zonele de litoral. Relief deluros cu alT med. de 250 m, max. de 814 m. Climă temperată umedă, cu temp. iarna de la –4° C la –18° C, vara de la +10° C la +14° C. Țărmuri foarte crestate. Numeroase lacuri. Apele litorale sunt acoperite de ghețuri mai multe luni pe an, cu excepția celor din sectorul sudic. Golfuri care favorizează adăpostirea navelor. Păduri de conifere iar în partea nordică vegetație de tundră. Expl. de minereu de fier, cupru, zinc; expl. forestiere. Pescuit. Pr. port și centru ad-tiv St. John's.

**NEW ORLEANS** Oraș și important port din SUA (Louisiana) situat în delta Fl. Mississippi, la 175 km de vărsarea acestuia în G. Mexic. Cca 1,3 mil. loc. Intrarea în port se face pe două pase cu ad. de 9–12 m și pe un canal cu o lung. de 112 km. Lung. frontului de cheuri 26 km, cu ad. până la 15 m. Traficul anual de mărfuri 180 mil. t. Import: țigări, prod. petroliere, mărfuri generale; export: bumbac, cereale, cărbuni. BMM are acvatoriul comun cu portul. Șantierul naval asigură construcția și reparația navelor militare, incl. crucișătoare. La sfârșitul lunii august 2005 orașul N.O. a fost acoperit de ape și răvășit de uraganul tropical **Katrina** care traversând Oc. Atlantic a lovit coasta SUA cu o viteză de peste 233 km/h provocând distrugerii catastrofale pe o suprafață uriașă din statele Louisiana și Alabama. Dezastrul s-a soldat cu peste 800 de morți, zeci de mii de case distruse, milioane de sinistrați și pagube evaluate la 125 miliarde de dolari. A fost cel mai devastator uragan care s-a abătut vreodată asupra SUA.

**NEWPORT NEWS** Oraș și important port în E SUA (statul Virginia) la G. Chesapeake Bay din Oc. Atlantic. Adâncimea paselor de acces și a bazinului portuar 13,7 m. Lung. frontului de cheuri 7,3 km cu ad. până la 12,8 m. Traficul anual de mărfuri 13,5 mil. t. Import: produse petroliere, minereuri, mărfuri generale; export: cărbuni, cocs, cereale, tutun, soia. Șantierul de reparații nave dispun de 7 docuri uscate unde se asigură reparația tuturor categoriilor de nave. Șantierul de construcție a navelor sunt cele mai mari din lume și dispun de 5 docuri uscate (140–336 m lung.) și 5 cale (133–287 m lung.). Lung. țărmului destinat bazei de construcții navale, peste 4 km. Aici s-au construit toate port-

avioanele și crucișătoarele cu propulsie nucleară ale flotei SUA.

**NEW YORK** Oraș în NE SUA, cel mai mare complex portuar al lumii situat la vărsarea Fl. Hudson în Oc. Atlantic. Cca 15,5 mil. loc. Adâncimea paselor de intrare în port 9,1–13,7 m, iar în bazinele portuare 7,6–13,7 m. Portul are 1100 dane și moluri cu o lungime totală a frontului de cheuri de 125,5 km și ad. până la 14 m. Traficul anual de mărfuri cca 200 mil. t, iar fluxul de pasageri de cca 1 milion de persoane anual. Operațiile încărcare/descărcare sunt deservite de 1200 macarale pe șine și plutoare. Import: țigete și prod. petroliere, minereuri de fier, cupru, cherestea, cauciuc, mărfuri generale; export: automobile, utilaje industriale, mașini, produse industriale și alimentare. Șantierele de construcții și reparații nave dispun de 9 docuri uscate și 10 plutoare care asigură orice fel de reparații la navele civile și militare. Portul asigură bazarea navelor militare de toate clasele.

**NICOBAR** Arh. între M. Andaman și G. Bengal din Oc. Indian, format din 19 ins. Teritoriul al statului indian Andaman și Nicobar. Supr. 1,6 mii km<sup>2</sup>; cca 30 mii loc. Relief vulcanic, alt max. 642 m. Insulele mici sunt de natură coraligenă. Climă subtropicală umedă. Culturi de orez, trestie de zahăr, cocotieri, citrice. Pescuit.

**NICOLAEV** Oraș-port din Ucraina situat pe malul stâng al limanului Fl. Bug, la M. Neagră. Cca 300 mii loc. Centru industrial: construcții navale, mașini și utilaje; ind. materialelor de construcție și cea ușoară *ist.* Întemeiat în 1788 ca port la M. Neagră și centru de construcții navale în sudul Rusiei. În al doilea RM a suferit mari distrugerii. În prezent este refăcut.

**NICOLAE, Mihai** (1920 n. Călărași) Contraamiral. În Marina Militară din anul 1938 ca militar în termen. În al doilea RM, ambarcat ca sergent-major pe Ds. „Mărăști” și can. „Stihi Eugen” (1941–1944). În 1944 obține brevetul de ofițer maritim în Marina Comercială. Între 1945–1949 este unul din liderii sindicatului marinarilor din portul Constanța, apoi la Canalul Dunăre–M. Neagră. În 1950 este trecut în cadrele active ale MM cu gradul de Cpt. RII. În 1954 este avansat în gradul de contraamiral și numit comandant al Marinei Militare (1954–1957). Absolvent al cursului academic superior de la Academia Militară de Marină „Voroșilov” din Leningrad (1958). În 1959 se află la comanda MM și în același an a fost trecut în rezervă din motive politice.

**NICOLAESCU, Dan** (1916–1980 n.) Comandor. Absolvent al Școlii Navale promoția 1937 și al Școlii de Aplicație a Marinei. Ambarcat pe navele Diviziei de Mare (1937–1941). În al doilea RM a fost ambarcat pe navele secției de torpiloare ca ofițer de bord și secund pe torp. „Zmeul”, participând la numeroase misiuni de luptă în cadrul convoierilor și al altor acțiuni în zona de vest a M. Negre. Urmează Școala Superioară de Război (1944–1946) unde, după absolvire, este încadrat ca asistent apoi profesor la secția marină. Șef de stat-major la Comandamentul Apărării Litoralului Maritim (1948–1950), apoi în aceeași funcție la Comandamentul Forțelor Maritime. După trecerea în rezervă (1970),

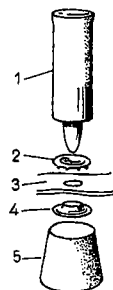
activează în cadrul AVSAp, conducând sectorul marină al Asociației. A publicat împreună cu N. Bârdeanu lucrarea de referință **Contribuții la istoria Marinei Române din cele mai vechi timpuri până în 1918**.

**NICOLAU, Mircea** (1910–2002 n. Constanța) Căpitan de lungă cursă. Absolvent al Școlii de ofițeri de cavalerie promoția 1929. Atlas de marinărie, s-a ambarcat pe navele marinei comerciale la bordul cărora a servit în perioada 1935–1971. În al doilea RM a efectuat la bordul navelor comerciale militarizate transporturi militare în M. Mediterană, M. Adriatică și M. Egee. În anii 1960–1970 a fost comandant al navei de cercetări oceanologice „Emil Racoviță”, aparținând stațiunii de biologie marină „Prof. Ion Borcea” de la Agigea. S-a bucurat de o înaltă apreciere pentru întreaga sa activitate.

**NICOVALĂ DE OCHEȚI** Nicovală mică cu o gură centrală, cu ajutorul căreia se montează ocheții pe velă sau pe tendă, folosind un dorn sau o cavilă (mai puțin recomandat).

**NICULESCU-RIZEA, Constantin** (1870 – ? n. Brăila) Contraamiral. Elev al Școlii Copiilor de Marină. Absolvent al Școlii Navale din Livorno (Italia) promoția 1891. După absolvire este ambarcat pe navele „România” și „Oltul”. Devine comandant pe navele „Năluca”, „Elisabeta”, „Mihail Kogălniceanu” ș.a. Comandant al Școlii de Marină (1899–1901); comandant al Apărărilor sub Apă (1914–1917). Comandant al Arsenalului Marinei (1917–1918). Între 1920–1925, comandant al Marinei Militare. Director superior al Serviciului geografic al Armatei. În rezervă din 1939. A realizat: **Cursul de manevre și tactică navală; Manualul timonierului pe bastimente; Manualul apărărilor submarine; Cartea de semnale a Marinei; Istoria războaielor**.

**NIGER** (denumit de localnici Jeliba). Fluviu în Africa de Vest, al treilea ca lungime dintre fluviile africane după Nil și Congo. Lung. 4180 km; supr. bazinului 2092 mii km<sup>2</sup>. Izv. din masivul Fouta Djallon (Guinea) și se varsă în G. Guineii la Oc. Atlantic. Străbate țările: Guinea, Mali, Niger și Nigeria. N. se alimentează cu apele ploilor tropicale și se caracterizează printr-un regim hidrologic complex: viituri, praguri, cataracte, lunci inundabile formând o deltă interioară, ca aceea în amonte de Tombouctou, care pun serioase piedici navigației. În general, navigația se face pe porțiuni, cea mai mare fiind de la vărsare până la primul prag (750 km). Celelalte sectoare navigabile mai importante sunt: între localitățile Kurusa–Bamako, Satuba–Akongo și de la Jebba la vărsare. Pr. afluenți: dr.: –Milo și Bani; st.: –Sokoto, Kodun și Benue. La 180 km de ocean, în apropiere de orașul Aba, începe delta N. cu numeroase brațe din care cel mai lung este brațul Nun, dar pentru navigație se folosește brațul Forkados care are o adâncime mai mare. Supr. deltei 24 mii km<sup>2</sup>. Debitul



Nicovală de ocheți:  
1 – dorn; 2 – ochet cu dinți  
(femeie); 3 – velă; 4 – ochet  
(bărbat); 5 – nicovală.



mediu anual al fl. este de 12 mii m<sup>3</sup>/sec. care pe timpul viiturilor maxime (sept.–oct.) poate atinge 30–35 mii m<sup>3</sup>/sec. Marele cuprind o mare parte a deltei atingând ampl. de 1,2 m. Pe fluviu sunt construite două baraje: Egrett (lângă or. Bamako) și Sansanding (lângă localit. cu același nume). Pr. porturi: Kurusa, Bamako, Tombouctou (Mali), Goya, Niamey (Niger) și portul maritim Port Harcourt (Nigeria).

**NIL** (*arabă* – El Bajr, *gr.* – Neilos, *lat.* – Nilus). Cel mai lung fluviu de pe Glob care străbate Africa de la S la N pe o distanță de 6671 km și se varsă în M. Mediterană. Supr. bazinului 2867 mii km<sup>2</sup> și ocupă parțial sau total teritoriile statelor Ruanda, Kenya, Tanganica, Uganda, Etiopia, Sudan și Egipt. Izvorăște din M-ții Virunga (Africa de Est) sub numele de Kagera de la o alt de 2120 m, intră în L. Victoria de unde, având o cădere de 670 m, formează mai multe cataracte; se varsă în L. Albert și în continuare străbate câmpia Sudanului, deșertul Nubiei, unde formează 9 cataracte mari, și platoul egiptean până la vărsare. Pr. afluenți: dr.: Asra, Sabat, Bahr el Azrec (Nilul Albastru) și Atbara; st.: Bahr el Ghaza. Principalul rol în alimentarea N. îl are Nilul Albastru. În iun.–oct. nivelul apei este crescut iar în sept.–mai apele sunt în scădere. Variațiile de nivel ating 6–7 m provocând mari inundații în zona egipteană. Variațiile de nivel se reglează de către baraje, cel mai important fiind barajul de la Assuan (35,5 m înălțime și 2129 m lungime). Începând de la izvor, N. poartă mai multe denumiri: Kagera, Bahr el Jebel, Nilul Alb, Nilul Albastru (Bahr el Azrec), iar după Khartoum – Nil. La 20 km aval de Cairo începe Delta Nilului cu supr. de 24 mii km<sup>2</sup> și cu o deschidere la mare de 260 km între Alexandria și Port Said. Aici N. se împarte în 9 brațe mari, dintre care două sunt navigabile: Damietta (la E) și Rosetta (la V), fiecare având o lungime de 250 km. Debitul fl. este în medie de 2790 m<sup>3</sup>/sec. Spațiul întins al Deltei în Sudan, dar îndeosebi în Egipt, este brăzdat de canale de irigație și ocupat de culturi de bumbac, orez și alte cereale. Pescuit intens. Navigația pe fluviu se face pe porțiuni din cauza pragurilor și cataractelor. Cursele regulate se fac până în apropiere de Assuan cu nave până la 200 t. De la Khartoum se poate naviga până la Djuba iar în amonte numai pe anumite sectoare.

**NIMBUS** v. nori.

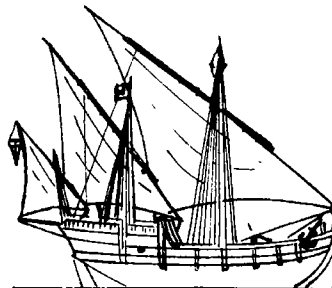
**NIMIC LA DREAPTA/STÂNGA** Ordin transmis timonierului de a governa astfel încât nava să nu se abată spre tribord/babord.

**NIMIC ÎN VÂNT** Ordin transmis timonierului unei nave cu vele de a governa astfel încât să nu vină în vânt.

**NIMITZ C., William** (1885–1966) Amiral de flotă american. În 1941–1945 a comandat flota SUA din Pacific. Sub comanda sa s-au desfășurat o serie de operațiuni navale de mare amploare împotriva Japoniei în campaniile din Pacific din anii 1941–1945. La 2 sept. 1945 a semnat actul de capitulare a Japoniei din partea SUA. Din 1947, în rezervă, dar rămâne consilier la Ministerul marinei americane. Cu numele lui a fost botezat portavionul cap de serie cu propulsie nucleară al Flotei americane.

„**NIÑA**” (*sp.* Copilașul) Caravelă cu 2–3 arbori sub pavilion spaniol, construită în 1492, care a făcut parte

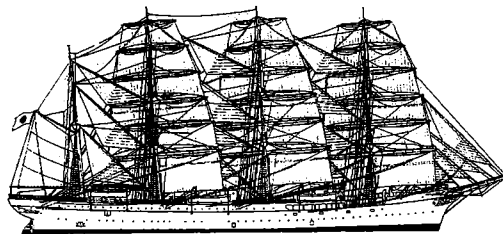
din prima expediție peste Oc. Atlantic spre America a lui Cristofor Columb, sub comanda lui Vicente Yañez Pinson. Caracteristici: depl. 52 t; dim. cca 22 x 7 x 2 m; echipaj 20 oameni.



„Niña”

**NIPER 1.** fl. Mecanism folosit la filarea și voltarea unei remorci. Se compune din două fălci orizontale suprapuse ce se pot strânge cu ajutorul unui ax vertical acționat de o stea (un volan). **N. Bullivant** Mecanism compus din două fălci orizontale alăturate care se pot strânge/depărta pentru a volta/fila o sârmă, cu ajutorul unui ax orizontal acționat de o stea (un volan). 2. Capăt de parâmă cu care viratorul se leagă de parâma ce urmează a fi virată.

**NIPPON-MARU** (*sp.* Nippon – „Țara Soarelui Răsare”, Maru – navă) Navă-barc cu patru arbori construită în 1930 împreună cu sora geamănă „Kaiwo-Maru” și folosită pentru pregătirea ofițerilor din Marina Civilă Japoneză. Portul de bază: Tokyo. După o întrerupere datorată războiului, nava și-a reluat activitatea în 1952, fiind apoi modernizată în 1975. A efectuat vizite în SUA în 1954, 1960 și 1976 participând la festivitățile de la New York. Corpul navei, cu un coș în pupa arborelui mare, amintește de pacheboturile de lux interbelice. Dim. 97 x 13 x 7 m. Velatură: 32 vele cu supr. totală de 2400 m<sup>2</sup>. Înălțimea arborelui mare deasupra punții 43,5 m; puterea motorului 1200 CP. Echipaj: 27 ofițeri, 48 marinari, 120 elevi.



Nippon-Maru

**NIPRU** (*gr. ant.* Borysthenes) Fluviu în partea europeană a Rusiei, al treilea ca lungime din Europa după Volga și Dunăre. Izv. din podișul Valdai, străbate terit. Rusiei, Bielorusiei și Ucrainei vărsându-se în M. Neagră prin limanul Niprului. Cursul N. se împarte convențional în: superior, de la izv. la Kiev (1333 km), mijlociu de la

Kiev la Zaporojie (621 km) și inferior de la Zaporojie la vărsare (331 km). Pr. afluenți: dr.: Druti, Berezina, Pripiat'i, Irpen; st.: Soj, Desna (cursul superior); dr.: Sela, Psel, Vorskla, Samara; st.: Rosi, Tiasmin (cursul mijlociu); dr.: Bazvluk, Inguleț; st.: Konska (cursul inferior). O mare parte dintre afluenți sunt navigabili. Sursele de alimentare a fl. sunt afluenții, ploile, zăpada și apele subterane. Lățimea albiei fl. crește de la 0,5–1 km pe cursul superior, 6–18 km pe mijlociu și peste 20 km pe inferior. Fl. este navigabil pe o distanță de 2075 km, fiind principala cale de transport pe apă pentru Ucraina și Bielorusia. Fl. este legat printr-un sistem de canale cu Fl. Dvina de Vest, Neman și Bugul de Vest. Pe fl. se află hidrocentralele Dneprovscaia, Kahovscaia, Kremenciugskaia și mari lacuri de acumulare, cel de la Kuhovsk având o supr. de 2155 km<sup>2</sup>. Pr. orașe-porturi: Smolensk, Orșa, Moghilev, Recița, Kiev, Cerkasî, Dneprodzerjinsk, Dnepropetrovsk, Zaporojie, Nikopol'i și Herson (la vărsare). Porturile dispun de utilaje moderne de operare a navelor, șantieri și ateliere de reparații ale navelor fluviale pentru mărfuri și pasageri. Porturile sunt folosite ca puncte de bazare a flotei militare de pe Nipru.

**NISP fl.** Banc de nisip staționar sau mobil. **N. împăturit** N. care a ajuns la suprafața apei și a început să fie acoperit de vegetație (ostrov în devenire).

**NISIPAR 1.** Instrument pentru măsurarea timpului, constând din două recipiente de sticlă, în formă de pară, care comunică printr-un canal îngust. În interiorul unuia din recipiente se află nisip care se lasă să se scurgă în celălalt. Scurgerea nisipului dintr-un recipient în altul are loc într-un anumit interval de timp, care la N. folosite în prezent la lochul ordinar, este de 30 s sau de 1 min. Pe vremea navelor cu vele existau N. de o jumătate de oră care serveau la măsurarea duratei cartului; v. a mânca nisip. *sin.* clepsidră. **2. ist.** Unitate de măsură a timpului, egală cu o jumătate de oră (durata scurgerii unui N.). ♦ „A continua drumul încă un N.”

„**NISSHO-MARU**” Primul dintr-o serie de două petroliere japoneze construite (pe un doc uscat) la ȘN Sasebo Heavy Industries pentru Idemitsu Oil Co (Idemitsu Kosan Kasiha). Lansat la apă în iulie 1962, la acea dată fiind cel mai mare petrolifer lansat vreodată, record pe care l-a deținut 37 de luni. În comparație cu un petrolifer din 1946 putea transporta de 8,5 ori mai mult petrol. Caracteristici: capac. de încărcare 132 334 tdw; dim. 303,475 x 43,005 x 16,47 m; 40 tancuri de țitei, cel mai lung fiind de 29,89 m; instalația de propulsie 28 000 CP; vit, 16 Nd; consum combustibil 143 t/zi.

**NISTRU** (*gr. ant.* Tyras) Fluviu ce desparte România de Rep. Moldova și Ucraina. Lung. 1360 km; supr. bazinului 72 100 km<sup>2</sup>. Izv. din N Carpaților (Ucraina) și se varsă în M. Neagră printr-un liman lung de 40 km și

lat de 4–12 km. De la vărsare și până la localitatea Galici are caracteristicile râurilor repezi de munte și totodată numeroși mici afluenți care pornesc din versanții Carpaților. În aval de Galici fl. este îngust și adânc dar curge mai lin și primește din st. afluenții: Zolotaia Lipa, Stripa, Sbruci ș.a. În aval de Moghilev-Podolski lunca N. se lărgește ajungând în N Mării Negre la 8–16 km lățime. Între or. Râbnița și liman N. primește din dr. afluenții: Răutul, Băcul, Botna și din st. Murafa. Îngheață complet în iernile geroase, iar în iernile blânde apar uneori numai sloiuri. Navigabil până la loc. Galici. Pr. orașe și puncte de acostare a navelor: Moghilev-Podolski, Soroca, Râbnița, Bender, Tiraspol. Hidrocentrale (Dubăsari).

**NIȘĂ DE ANCORĂ** Adâncitură în care ancora este pusă la post în nară astfel încât să nu iasă în afara bordajului.

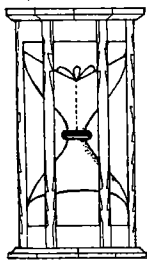
**NIUE** (Savage) Ins. în Oc. Pacific (Polinezia) în NE Arh. Tonga. Supr. 259 km<sup>2</sup>; 5,3 mii loc. Aparține Noii Zeelande. Culturi: banane, copra, batate. Pescuitul scoicilor de sidef. Centru ad.-tiv: Alofi.

**NIVEL DE SIGURANȚĂ** Nivelul apei care permite trecerea navei în siguranță pe sub poduri sau alte lucrări ce traversează un curs de apă.

**NIVELUL MEDIU AL MĂRII** Poziția medie a nivelului mării, determinată pe baza unor observații efectuate pe calm plat într-o perioadă îndelungată. Constituie un plan de referință la care se raportează oscilațiile verticale ale apelor mărilor și oceanelor. Față de acest nivel se trec adâncimile pe hărțile maritime și pe tablele de maree.

**NO CURE, NO PAY** *engl. v. salvare.*

**NOD 1.** Unitate de măsură a vitezei navelor, egală cu 1 milă marină pe oră; se notează cu Nd (nu există noduri pe oră, pe minut sau pe secundă). **2.** Porțiune între două noduri ale saulei lochului. Teoretic, lungimea acestei porțiuni ar fi de 15,43 m, dacă apa ar fi un mediu rigid; dar deoarece barca lochului este oarecum antrenată prin apă, se consideră că lungimea N. este de 14,62 m. **3.** Punct de intersecție a orbitei Lunii cu ecliptica. Distingem N. ascendent, prin care Luna trece din emisfera sudică în emisfera nordică și N. descendent, prin care Luna trece la revenirea în emisfera sudică. **4.** Lucrare de matelotaj efectuată în diferite scopuri. **N. alunecător** N. ce servește la prinderea unui obiect căzut peste bord. **N. de ancoră** N. ce servește la prinderea unui cablu pe ancoră. **N.d.A de garlin** N. de bulină dublu înăuntru pe inelul ancorei. **N.d.A. cu patru brațe** N. folosit pe fund stâncos, când gheara ancorei se prinde de o stâncă; în acest caz legătura de la inel se rupe și ancora se eliberează. **N. de ancorot** N. ce servește la legarea unui ancorot sau unui inel de geamandură. **N. de aspirant** N. care se face pe parâme de legare și pe parâme groase. **N. de balustradă** *sin.* N. de țin-te bine. **N. de banc** *sin.* N. de fungă. **N. de bandulă** N. la capătul unei saule pentru a o îngreua și a o folosi ca bandulă; poate fi simplu, dublu sau rotund. **N. de bulină** N. ce servește la prinderea unui lanț din puț, prinderea pe o grandee etc.; poate fi simplu și dublu, făcut în afară sau înăuntru. **N. de capelatură** N. folosit pentru a improviza o capelatură la un catarg, având două capete și două bucle la care se leagă sarturile și straiurile. Pe Dunăre este folosit pentru

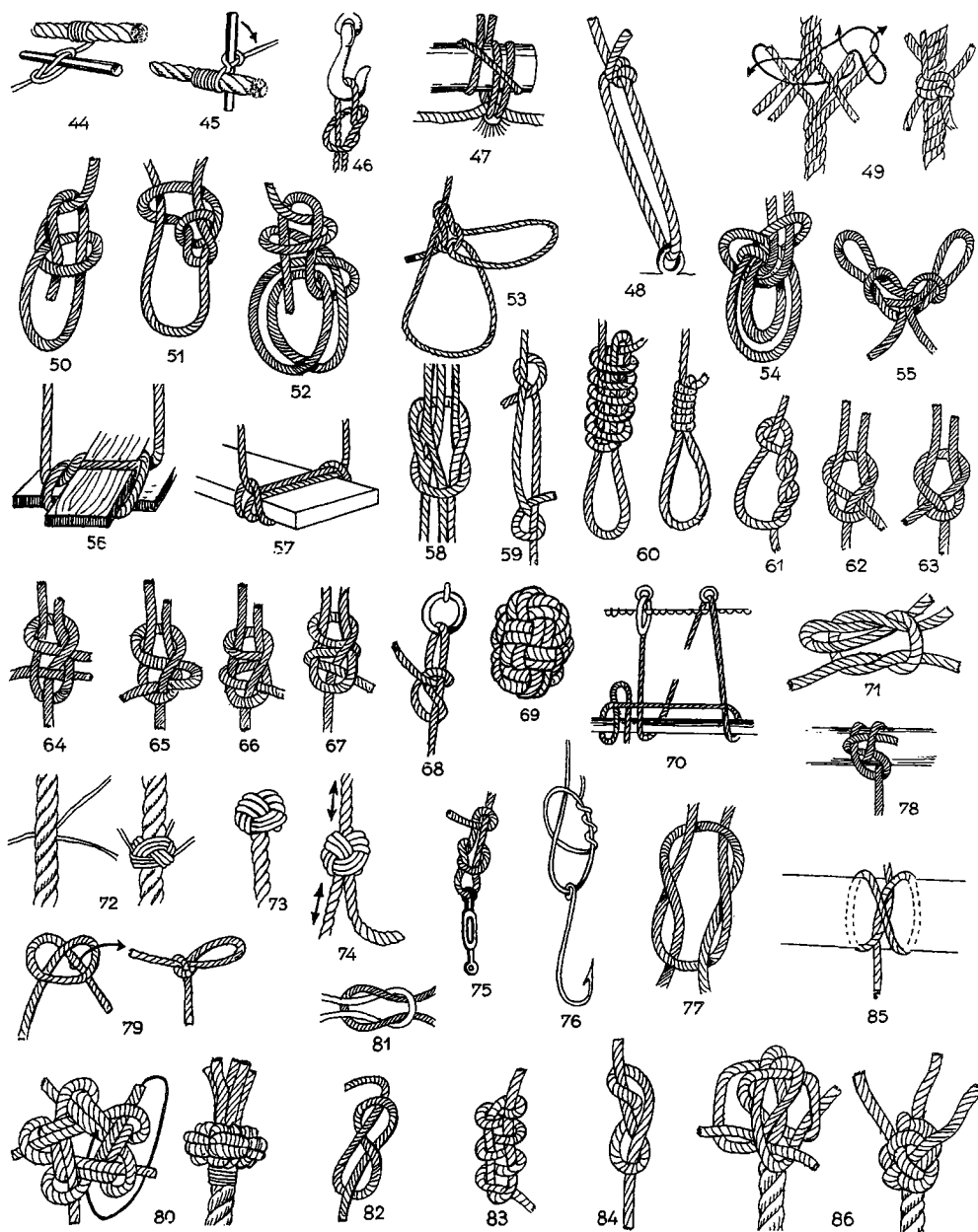


Nisipar

legarea navei la trei cazici; *sin.* N. la trei cazici. **N. de cargafund** Foaie făcută cu un capăt pe burta parâmei și servind la legarea unei manevre de o tendă, de o velă etc. **N. de cârlig** N. ce servește la prinderea unei parâme pe un cârlig; poate fi simplu, dublu, N. de școtă de cârlig, gură de lup, gură de știucă, N.d.C. cu zbir și cavilă **N. de coborâre** N. la un scaun de boțman pentru a-l coborî în cazul în care lucrează pe un catarg. **N. de fungă** N. folosit la prinderea funгии unei vele de barcă pe un banc; *sin.* N. de banc. **N. de fungă englez** N. ce servește la legarea funгии sau unei alte parâme la zbirul unei macarale, folosind și o cavilă **N. de gripie** N. folosit la legarea gripei la diamantul ancorei (se poate face cu ochi și cu legături). **N. de gripie de ancorot** N. folosit în cazul în care ancora trebuie virată odată cu barca. Când ancora a ajuns la suprafață se taie legătura încrucișată și cele două legături de pe fus, aceasta rămânând suspendată de inel. **N. de ham** N. folosit la lucrările de salvare la uscat sau la debarcări pentru a trage o greutate cu mai mulți oameni, fiecare apucând câte o buclă (citată în 1862). **N. de inel** N. pentru legarea la un inel. **N. de împerechere** N. ce servește la legarea parâmei ancorotului pe ancora împerecheată. N.d.Î. folosit la legarea pe inelul ancorotului este un N. de ancorot având o jumătate de ochi în plus. **N. de împreunare** N. folosit la legarea a două parâme; poate fi simplu sau dublu (citată în 1841). **N. de înnăditură** N. folosit pentru legarea a două capete de parâmă; poate fi cu legături, cu ochiuri și legături, cu scaune (citată în 1841). **N. de întinzătoare** N. la capătul unei întinzătoare pentru a o împiedica să iasă din capul de berbec. Este o nucă dublă pe parâma răsucită în sart (citată în 1860). **N. de nailon** N. ce se face la două capete de saulă din plastic, vârfului capetelor așezându-se ușor pentru a forma o bilă care să împiedice alunecarea. **N. de lemn** N. ce servește la remorcarea unui școndru; *sin.* N. de școndru, laț cu jumătate de ochi. **N. de loch** N. pe saula lochului. **N. de măr N.** făcut în același scop ca și N. de capelatură. **N. de ochi de nailon** N. folosit pentru a face un ochi la capătul unei saule din nailon sau din alt material plastic. **N. de pavilion** *sin.* N. de școtă simplu. **N. de pescar** N. folosit la îmbinarea a două capete de parâmă; poate fi simplu sau dublu; *sin.* N. de pilot. **N. de plasă** N. folosit pentru a ridica în arboradă o cavilă sau un obiect asemănător. **N. de sachet** N. de bulină înăuntru, folosit la prinderea sacșeiilor pe grandee. **N. de sachet de învergare** Foaie dublă ce trece printr-un ochi (citată în 1860). **N. de sart** a) N. folosit pentru a improviza un sart; b) N. folosit pentru a repara un sart rupt sau a îmbina două capete de parâmă (citată în 1794); poate fi simplu sau dublu. **N. de scaun** N. ce servește la prinderea unui obiect; poate fi alunecător (citată în 1726). **N.d.S. de calafat** N. ce servește la susținerea unui om care lucrează în afara bordului. **N.d.S. dublu, N.d.S. în dublin și N.d.S. spaniol** sunt utilizate în același scop. **N. de schelă** N. folosit la asigurarea unei schele pentru piturat, mațagonit, rașchetat în afara bordului; poate fi simplu sau dublu. **N. de sfilajă** N. folosit la îmbinarea sfilajelor. **N. de sârmă** N. ce servește la îmbinarea a două capete de sârmă subțire. **N. de spânzurătoare** N.

utilizat la prinderea unui obiect, care este strâns mai mult sau mai puțin, în funcție de numărul voltelor. Potrivit tradiției marinărești, la spânzurarea unui pirat se utilizau cel puțin nouă volte, câte una de fiecare suflet al acestuia. **N. de stivuitoar** N. folosit pentru a nu permite desrăsucirea unui capăt de parâmă. **N. de școtă** N. ce servește la prinderea unei parâme pe un ochi matisit sau la împreunarea a două capete de parâmă. În acest caz capetele ochiurilor trebuie să se afle pe aceeași parte (citată în 1794); poate fi și dublu (citată în 1862), triplu, cu cavilă și portughez. **N.d.Ș. de ploaie** N. ce servește aceluiași scop și poate fi filat ușor, trăgând de capătul în dublin. **N.d.Ș. de aripă** N. folosit la școtele aripilor sau în cazul legării la un inel. **N.d.Ș. de velă cu spetează** N. la ambele capete ale unei parâme, făcându-se cu cele șase șuvițe o nucă, apoi o coroană (citată în 1794). **N. de tendă** N. folosit la legarea sacșeiilor de tendă pe strajă. **N. de terțarolă** N. ce servește la legarea sacșeiilor de terțarolă. Este un N. lat cu un capăt în dublin. **N. de turban** N. folosit la capătul unei parâme ca opritor sau pentru a apuca. Este un N. de țin-te bine dublat a treia sau a patra oară (citată în 1808); poate fi alunecător la capăt și pe parâmă, filându-se. **N.d.T. stătător** N. pentru apucat ce se face pe atârnatorele bărcilor, folosind o bucată de merlin, denumită păianjen, care este matisită pentru a avea trei capete (citată în 1860). **N.d.T. alunecător** N. ce se face pe o parâmă sau pe un baston cu un singur capăt de merlin. **N. de țin-te bine** N. pentru apucat ce se face la capătul unui țin-te bine; se începe cu o nucă cu coroană, apoi se dublează șuvițele; *sin.* N. de balustradă. **N. de țâțână** N. ce servește la legarea unui capăt de parâmă pe o țâțână (vârtej). **N. de undiță** N. cu fir vegetal sau din nailon ce servește la prinderea cârligului de undiță. **N. de vâcar** N. lat făcut greșit. **N. de vergă** N. ce servește la legarea unei parâme pe un școndru. **N. filant** a) Jumătate ochi în dublin, care se poate fila ușor (citată în 1801); b) Orice nod care se poate fila ușor, de ex., N. de școtă de ploaie. **N. în stea** N. ce se face la capătul unei parâme pentru a o împiedica să treacă printr-un rai. **N. la trei cazici** *sin.* N. de capelatură. **N. lat** N. ce se face pe parâmă subțiri (*a nu se confundă cu N. de vâcar*). **N. lung de împreunare** N. la capetele a două parâme care trebuie să treacă printr-un loc îngust (citată în 1795). **N. opt** N. la capătul unei parâme pentru a nu trece printr-o macara; poate fi alunecător sau dublu. **N.O. peste mână** N. ce servește la legarea de un inel (citată în 1808). **N. strângător** N. asemănător cu foarfeca, care servește la fixarea unei rodanțe, înainte de a matisi un ochi de rodanță. **N. trandafir** N. la capătul unei parâme pentru a o apuca sau a o împiedica să treacă printr-un rai; poate fi mic sau mare.





## duri:

40 – de măr; 41 – de ochi de nailon; 42 – de pescar simplu; 43 – de pescar dublu; 44 – de plasă pe o cavilă; 45 – de plasă pentru a strânge; 46 – de plasă pe un cârlig; 47 – de sacket de învergere; 48 – de sart; 49 – de sart simplu; 50 – de scaun simplu (candelijă); 51 – de scaun alunecător; 52 – de scaun de calafat; 53 – de scaun dublu; 54 – de scaun în dublin; 55 – de scaun spaniol; 56 – de schelă simplu; 57 – de schelă dublă; 58 – de sfilajă; 59 – de sârmă; 60 – de spânzurătoare; 61 – de stivuitoare; 62 – de școtă simplu; 63 – nod de școtă greșit; 64 – de școtă cu cavilă; 65 – de școtă de ploaie; 66 – de școtă dublă; 67 – de școtă portughez; 68 – de școtă de aripă; 69 – de școtă de velă cu spetează; 70 – de tendă; 71 – de terjarolă; 72 – de turban stătător; 73 – de turban pe capăt; 74 – de turban alunecător; 75 – de țăjană; 76 – de unđiță, de nailon; 77 – de vâcar; 78 – de vergă; 79 – filant; 80 – în stea; 81 – lat; peste mână; 85 – strângător; 86 – trandafir.

**NOILE HEBRIDE** (New Hebrides) Arh. vulcanic în Oc. Pacific (Melanezia) între Noua Caledonie și Fiji. Supr. 14,8 mii km<sup>2</sup>; cca 70 mii loc. Relief muntos (aLt max. 1680 m) cu vulcani activi. Climă tropicală umedă. Insulele din N. arh. sunt acoperite cu păduri, cele din S cuprinse de savane. Culturi de cafea, cacao, bumbac, cocotieri. Pr. port și centru ad-tiv: Vila și se află pe Ins. Efate. Condominium anglo-francez (din 1887). *ist.* Primul dintre europeni care a descoperit Arh. N.H. a fost navigatorul portughez Pedro Hernandez Queiros (1606). În 1774, arh. a fost explorat de James Cook care a dat Ins. denumirea de N.H. întrucât țărmurile acestora se asemănau cu cele ale Ins. Hebride din Europa.

„**NON PAREIL**” Plută cu care americanii John Mikes, George Miller și Jerr Mallene vrusează Oceanul Atlantic în anul 1867. Aceștia au vrut să demonstreze calitățile cauciucului în construcția plutelor de salvare pneumatice; traversarea a fost făcută în 51 de zile, fiind parcurse circa 4 000 Mm.

**NOR MN** Masă formată din picături de apă sau cristale de gheață, de forme, mărimi și culori variate, aflate în suspensie în atmosferă și provenite din condensarea vaporilor de apă. **N. cirus** (Ci) N. de forma unor benzi cu aspect fibros, formați din ace fine de gheață de culoare albă imaculată; în zorii zilei și la crepuscul au o culoare roz. Se află la cea mai mare înălțime, atingând plafonul de 6-10 km. **N. cirrostratus** (Cs) N. ce se întind pe o vastă porțiune a cerului sub forma unui voal alb, având un plafon mediu de 6 km. **N. cirrocumulus** (Cc) Strat de N. de forma unor sfere mici sau a unor benzi paralele asemănătoare valurilor de hulă oceanică. Rezultă din transformarea N. cirus sau cirrostratus, din care cauză pot fi confundăți. Se află la un plafon mediu de 6 km și sunt formați din cristale de gheață. **N. altocumulus** (Ac) N. de dimensiuni reduse și de formă rotundă care sunt dispuși uneori în grupuri, iar altele în șiruri, putând fi ușor identificați. Se află la un plafon de 6 km. **N. altostratus** (As) N. specifici timpului închis, care acoperă tot cerul cu o perdea de culoare cenușie. Se află la un plafon de 2-6 km și sunt formați din picături de apă. **N. cumulus** (Cu) N. albi formați din picături de apă, având aspect de bulgări de vată albă și fiind cunoscuți de marinari sub denumirea de „mingi de bumbac”. Plafonul lor variază între 50 m și 6 km. **N. stratocumulus** (Sc) N. de forma unor valuri stratificate, cu aspect de câlți, sau de forma unor sfere de culoare cenușie, dispuse în rânduri sau în grupuri. Sunt formați din picături de apă. Plafonul lor variază între 50 m și 20 km. **N. cumulonimbus** (Cb) Grămezi de N. de culoare albă ca zăpada la vârf și de culoare cenușie la bază. Sunt formați din picături mari de apă. Plafonul lor variază între 50 m și 6 km. **N. nimbostratus** (Ns) N. de culoare cenușie cu contur greu de definit, formați din picături de apă. Se află la un plafon de 50–800 m. **N. stratus** (St) N. de culoare cenușie închisă, având forma unor valuri uniforme. Sunt formați din picături de apă. Plafonul lor variază între 50 m și 2 km. N.S. sunt în esență cețuri ridicare. Ascensiunea accelerată a acestor nori reprezintă preludiul unei furtuni apropiate.

**NORD 1.** v. roza vânturilor. 2. Vânt de N. ca în expr.: „Începe să bată Nordul”.

**NORD-ATLANTIC** Curent maritim cald în zona de N a Oc. Atlantic care continuă curentul Golfstrom din NE Ins. Terra Nova. Este un curent puternic care se deplasează către țărmurile Marii Britanii, Islandei și Norvegiei și în continuare spre N către Spitzbergen și la E (curentul Nordkapp). Vit. 2–6 km/h. Temp. medie anuală a apei +15° C la S și +7° C la N; salinitatea cca 35,5‰. Are o puternică acțiune de încălzire asupra climei Europei.

**NORDENSKJÖLD, Nils Adolf** (1832–1901) Explorator polar suedez de origine finlandeză. În 1858–1873 a întreprins câteva expediții în Arh. Spitzbergen studiind structura geologică, flora și fauna arhipelagului. În 1870 și 1883 a condus expediția suedeză din Groenlanda cercetând partea centrală a insulei. Preocupat de descoperirea Pasajului maritim de Nord. După o recunoaștere efectuată în 1875–1876 din Suedia până la vărsarea Fl. Enisei, în 1878–1879 cu vaporul „Vega” (construit pentru vânătoare și pescuit) a traversat pentru prima dată drumul de NE navigând din Oc. Atlantic în Oc. Pacific, iernând în Pen. Ciukotsk. Expediția a avut un rol deosebit în stabilirea condițiilor de navigație pe Pasajul de NE. Numele lui N. este purtat de un golf și un cap de pe Ins. Novaia Zemlia, un cap și un ghețar din Groenlanda și un râu din NV Canadei.

**NORDULUI, Marea** ~ (*engl.* North Sea) Mare de bordură din Oc. Atlantic, cuprinsă între Arh. Britanic, Scandinavia, Pen. Iutlanda și țărmul Europei. În N comunică cu M. Norvegiei, în E, prin Str. daneze, cu M. Baltică, iar în SV, prin Str. Pas de Calais, cu M. Măneicii. Supr. 544 mii km<sup>2</sup>. Ad. med. 94 m, min. 14–18 m (deasupra întinsurii Dogger Bank), iar max. 463 m (în partea de N). Cețuri frecvente în toate anotimpurile (vara în largul mării, iarna lângă coastă). Temp. apei la suprafață între +2° C și +7° C în feb. și +19° C. în aug. Salinitatea variază între 31‰ și 35‰. Marea semidiurnă cu ampl. max. de 7,6 m. Curenții de maree sunt puternici atingând vit. de 18 km/h. Ghețuri se întâlnesc numai lângă coastă în perioada dec.–mart. În M.N. se varsă Fl. Elba, Rinul și Tamisa. Pr. porturi și BMM: Londra, Newcastle, Hull (M. Britanie), Anvers (Belgia), Rotterdam, Amsterdam (Olanda) și Hamburg (Germania). Navigație intensă pe liniile de trafic comercial spre M. Baltică, Europa, America, Africa, Asia și Australia. *Sin., ist.* M. Galilor.

**NORFOLK** Ins. vulcanică în Oc. Pacific între Noua Caledonie și Noua Zeelandă. Supr. – 35 km<sup>2</sup>; cca 1,5 mii loc. Aparține Australiei (din 1914). Relief deluros, aLt max. 316 m. Climă și vegetație tropicale. Citrice, cafea, pescuit. Pr. oraș: Kingston. Ins. a fost descoperită în 1774 de James Cook.

**NORFOLK** (Statul Virginia). Principala bază maritimă militară a SUA de la Oceanul Atlantic.

**NORMANDE** (*engl.* Channel Islands) Arhipelag format din 4 insule situate în S M. Măneicii lângă țărmul de V al Pen. Cotentin. Autonomie internă în cadrul M. Britanii. Supr. 195 km<sup>2</sup>; cca 130 mii loc. Relief colinar cu aLt până la 148 m; climă oceanică umedă. Pr. insule:

Jersey și Guersey. Se mai numesc și Ins. anglo-normande.

„**NORMANDIE**“ Unul din cele mai mari transatlantice din lume, construit în Franța (1935) și prima navă din lume cu bulb la prova. Caracteristici: tonaj 83 423 TRB, L 313,75 m; B 35,90 m; d 11,16 m; 4 motoare × 40 000 CP; echipaj 972 oameni; pasageri 1 964 de oameni. În anul 1935 i-a fost atribuit trofeul „Panglica albastră”. În 1942, pe când se afla în portul New York, nava a fost distrusă în întregime de un incendiu.

**NORMĂ DE ÎNCĂRCARE/DESCĂRCARE** Cantitatea de marfă care poate fi descărcată sau încărcată pe o navă întreagă sau la o gură de hambar într-o unitate de timp, de obicei în 24 ore.

**NORTE** Vânt puternic de Nord care bate de-a lungul coastei de Vest a Americii de Sud.

**NORTH CHANNEL** (*engl.* Strâmtoarea de Nord) Strâmtoare între Scoția și Irlanda care face legătura între Oc. Atlantic și M. Irlandei. Lung. 170 km; lățimea 20-40 km; ad. max. 272 m. Curenți puternici de maree, vit. 8-12 km/h. Maree semidiurnă cu ampl. de 3-4 m. Porturi importante: Belfast, Londonderry. Prin Str. N.C. trece calea cea mai scurtă de ieșire în largul Oc. Atlantic (*v.* Glasgow).

**NORVEGIEI, Marea ~** (Norway Sea) Mare de bordură din Oc. Atlantic situată între Scandinavia și Islanda, la N se învecinează cu M. Groenlandei, la S cu M. Nordului. Supr. 1383 mii km<sup>2</sup>. Ad. max. 4487 m; temp. apei la suprafață: de la +2° la +7° C (feb.) și de la +8° la 12° C (aug.); salinitatea variază între 34‰ și 35‰. Maree semidiurne cu ampl. max. de 3,3 m. Pescuit intens. Pr. porturi: Tromsø, Trondheim, Narvik (Norvegia).

**NOSTROM MC** Maistru care răspunde de lucrările marinărești, arboradă, velatură, ancore, parâme; *sin.* șef de echipaj, boțman, lostrom.

**NOTĂ DE ASIGURARE** Adeverință eliberată în unele țări de către brocări asiguratului, prin care se confirmă contractul de asigurare și se indică asiguratorii.

**NOTĂ DE GREUTATE** Document întocmit de cantaragii în porturi, gări, depozite etc., după cântărire, în care se indică greutatea fiecărei partizi de marfă. Uneori N.d.G. se întocmește și la vămi sau la bursele de mărfuri. Pe baza unor tranzații, părțile pot conveni ca greutatea mărfii livrate să fie determinată după N.d.G., eliberată de o persoană specializată, așa-numitul cantaragiu oficial. N.d.G. emise de acesta sunt recunoscute ca dovezi incontestabile ale greutății mărfurilor cântărite.

**NOTĂ DE PROTEST MC** Înștiințare scrisă prin care comandantul își face cunoscută nevinovăția în mod public, preîntâmpinând astfel situațiile în care persoana sa, echipajul sau armatorul ar fi acuzați de producerea unor pagube materiale și obligați să plătească despăgubiri, când pagubele respective s-au produs fortuit sau din culpa altor persoane ori instituții străine de navă.

**NOTICE MC** Notificare făcută de comandant către încărcător sau către primitor, în care se atestă că nava este gata pentru operații din toate punctele de vedere.

**NOTIFICARE MC** Document prin care comandantul navei comunică navlositorului sau agentului acestuia că

nava este gata să înceapă încărcarea/descărcarea. Navlositorul sau agentul său are dreptul să accepte sau să respingă N. într-un anumit termen de la data depunerii acestuia. Data acceptării N. prezintă o importanță deosebită, deoarece, după un anumit timp, stabilit prin contractul de navlosire, încep să se calculeze staliile. N. se poate comunica și prin telefon sau prin radio, indicându-se data probabilă a sosirii navei în portul de încărcare/descărcare, dacă în acest sens este prevăzută o clauză în contractul de transport; *sin.* Notice of Readiness.

**NOUA CALEDONIE** (Nouvelle Calédonie) Arh. în SV Oc. Pacific (Melanezia), la cca 1400 km NE de țărmul Australiei. Este format dintr-o insulă mare de proveniență continentală cu relief muntos (alt max. 1650 m) și alteile mici de origine coraligenă. Supr. 18,4 mii km<sup>2</sup>; cca 145 mii loc. Climă subecuatorială cu păduri veșnic verzi și savane. Zăcăminte bogate de nichel, crom, fier, cobalt, mangan. Culturi de bumbac, trestie de zahăr, cafea, orez, copra. Creșterea animalelor. Centru ad-tiv: Noueae. *ist.* A fost descoperit în 1774 de navigatorul englez James Cook care i-a dat vechea denumire a Scoției (Caledonia); din 1853 posesiune franceză (teritoriu de peste mări al Franței). În 1872 aici au fost deportați ca deținuți politici militanți al Comunei din Paris.

**NOUA GUINEE** Insulă din Oc. Pacific situată la 150 km de Australia de care o desparte Str. Torres. A doua insulă ca mărime după Groenlanda. Partea de V a ins. face parte din Indonezia, cea de E este terit. statului Papua-Noua Guinee. Supr. 787,9 mii km<sup>2</sup>; cca 4 mil. loc. Partea centrală și de N a ins. este muntoasă cu alt până la 5030 m; partea de S reprezintă o câmpie joasă. Țărmurile de E și V sunt întretăiate de golfuri adânc pătrunse în uscat (Papua, Mac Klear ș.a.), cele de N sunt înalte, pe alocuri abrupte, iar cele de S întinse și nisipoase. Climă ecuatorială și subecuatorială. Ins. este acoperită de păduri în partea de N și cea centrală, iar în S domină savana. Fauna este asemănătoare celei australiene: canguri, urși koala, furnicari, pasărea paradisului, fluturi uriași ș.a. Expl. de petrol, cărbune, minereuri aurifere și cuprifere. Pr. porturi: Jayapura, Merauk, Sorong (Indonezia), Port Moresby, Madang, Samarai (Papua-Noua Guinee). *ist.* Ins. a fost descoperită de portughezii în prima jum. a sec. XVI.

**NOUA ZEELANDĂ** (New Zealand) Arh. în SV. Oc. Pacific, terit. statului cu același nume. Cuprinde Ins. de Nord și Ins. de Sud (separate între ele de Str. Cook), Ins. Stewart și Chatham, precum și ins. mai îndepărtate aflate sub administrația N.Z.: Tokelan, Cook, Niue, Campbell, Kermandek și încă o serie de ins. mici nelocuite. Supr. 267,8 mii km<sup>2</sup>; cca 3 mil. loc. Relief predominant vulcanic în ins. de Nord (Alpii Neo-zeelandezi) și de podiș în ins. de Sud cu câmpii litorale înguste. Anual, îndeosebi în ins. de Nord, au loc cca 100 de cutremure dintre care unele provoacă mari distrugerii. Climă maritimă subtropicală în N și temperată în S. Vegetație variată, 24% din terit. este

acoperit de păduri de fag și conifere ș.a. specii. Se cultivă cereale, legume, pomi fructiferi, viță de vie. Pășunile ocupă 47% din terit. favorizând creșterea animalelor. Pr. orașe-porturi: Whangarei, Auckland, Wellington, Tauranga, Picton, Littleton; aeroporturi: Wellington, Auckland, Cuschurch. *ist.* Navigatorul olandez Abel Tasman a fost primul european care a descoperit N.Z. (1642), urmat de britanicul J. Cook (1768) care, revenind în anii următori, face o descriere amănunțită a ținuturilor. În 1841 devine colonie britanică. În 1931 obține statutul de membru al Commonwealth-ului.

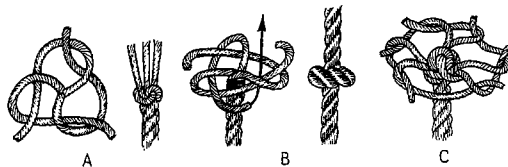
**NOVAIA ZEMLEA** (*rus.* Novaja Zeml'ja) Arh. în Oc. Înghețat de Nord între M. Kara și M. Barents, despărțit de continentul asiatic prin Str. Kara. Aparține reg. Arhanghelsk (Rusia). Este format din două ins. principale (de N și de S) despărțite între ele prin Str. Matoșkin Șar (2–3 km lățime) și mai multe ins. mici. Supr. 82,6 mii km<sup>2</sup>. Relief muntos, alt max. 1590 m. Climă aspră (–22° C în ian. și +2° C în iul.). Acoperit de ghețuri îndeosebi în partea de N (25%). Vegetație de tundră; urși albi, vulpi, foci, morse. Pescuit.

**NOVI SAD** Oraș în N Serbiei (Voivodina), port la Dunăre. Cca 120 mii loc. Portul este situat pe malul st. al Dunării și pe un canal navigabil. Important centru industrial: ind. de armament, constr. de avioane, nave fluviale, aparataj electronic, mașini-unelte, prod. textile. Nod de comunicații. Atestat documentar din sec. XVI.

**NOVOROSIISK** Oraș-port în Federația Rusă situat în NE Mării Negre la g. cu același nume, care nu îngheață în timpul iernii dar este expus unor vânturi puternice îndeosebi toamna (Bora). Dispune de două bazine portuare destinate mărfurilor uscate, protejate de diguri și un bazin petrolier protejat de moluri. În port sunt amenajate 40 de dane accesibile navelor cu un pescaj până la 10 m și 3 dane cu o gară maritimă pentru pasageri. La dana petrolieră adâncimile sunt de 24,6–25,7 m. Traficul anual de mărfuri cca 30 mil. t. Important centru al industriei cimentului. Se exportă ciment, prod. petroliere, prod. chimice, utilaje. *ist.* În al doilea RM N a fost teatrul unor mari confruntări între forțele terestre germane care încercau să-și desfășoare forțele în Caucaz și o armată sovietică sprijinită de navele flotei din M. Neagră și artileria de coastă, care apărau orașul. Între 19 aug.–26 sept. 1942, după lupte înverșunate, germanii au reușit să ocupe cea mai mare parte a N. până la 10 sept. 1943 când, în urma unei operații de desant maritim (150 nave, cca 150 avioane și 6480 oameni) combinată cu ofensiva unei armate de pe uscat, orașul a fost eliberat (16 sept. 1943). Operațiunile militare și ocupația germană au provocat mari distrugereri orașului și instalațiilor portului. După război, orașul și portul N. au fost complet refăcute.

**NU! NU!** *înv.* Răspuns al șefului de barcă la somația „Alo, barcă!” atunci când nu are ofițeri la bord.

**NUCĂ 1.** Nod la capătul unei parâme; poate fi simplu, dublu, din patru, din șase și cu coroană. 2. v. ancoră. 3. v. loch mecanic. 4. Umflătură pe un arboret pe care se așază capelatura zburătorului (**N. zburătorului**) și capelatura rândunicii (**N. rândunicii**).



Nuci:

A – simplă; B – dublă (nod opritor); C – din șase cu coroane

**NUMĂR INTERNAȚIONAL AL FARULUI** Combinație compusă dintr-o literă și câteva cifre, atribuită fiecărui far, în conformitate cu o rezoluție a Organizației hidrografice internaționale.

**NUMĂR TACTIC mil.** Număr atribuit fiecărei nave dintr-o formație, prin care se indică de obicei postul în linia de șir, în ordine naturală, adică având nava-comandant în cap, aceasta fiind nr. 1.

**NUMĂRUL LUI BEAUFORT** Cifră indicând forța vântului după scara Beaufort.

**NUME** Simbolul N, S, E și V dat polilor magnetici sau anumitor coordonate terestre ori astronomice, ca latitudine, longitudine, declinație, indicând sensul de măsurare, de la ecuator sau de la meridian.

**NUMELE NAVEI MC** Unul din cele trei elemente care servesc la identificarea navei (nume, port de înregistrare, tonaj). Numele se scrie vizibil atât pe bordajul prova în ambele borduri, cât și pe tabloul pupa unde, imediat după nume, se scrie și portul de înregistrare. De asemenea, este înscris în toate documentele de bord, în actele care se referă la nava respectivă, precum și pe ambarcațiunile și colacii de salvare de la bord. Șlepurile, mahoanele, ceamurile, șalandele, gabarele, bărcile pot purta în loc de nume un număr și indicarea portului de înscriere. Numele navelor militare sunt înscrise, de regulă, în pupa și în ambele borduri.

**NUMĂRUL HĂRȚII** Cifră sau număr care se trece pe toate cele patru colțuri ale hărții, în afara chenarului. Ajută la identificarea hărții în catalogul hărților și al documentelor nautice.

**NUMIRE** Semnal format din mai multe pavilioane și repartizat fiecărei nave pentru a putea fi identificată. În Codul internațional de semnale, N. constă din patru pavilioane, fiecărei țări fiindu-i caracteristice primul sau primele două pavilioane. Primele două pavilioane ale țării noastre sunt YQ, reprezentând și indicativul radio (*a nu se confunda cu numele navei*).

**NUNKI** Steaua nautică σ Sagitari (Săgetătorul), mărimea 2,1; în babiloneană „Constelația orașului sfânt”.

**NYLON** v. nailon.



# O

**O** Pavilion din Codul internațional de semnale cu semnificația: „Om la apă”.

**OAHU** Ins. în Arh. Hawaii (SUA) așezată între Ins. Kauai (la N) și Ins. Molokai (la S). Supr. – 1570 km<sup>2</sup>; cca 600 mii loc. Relief muntos, vulcanic. Climă tropicală oceanică; culturi de trestie de zahăr, ananas. Pe ins. se află pr. oraș-port și centru ad-tiv al Arhipelagului, Honolulu, care este și cel mai important port al Oceaniei, unde zilnic fac escală zeci de nave. În apropiere se află una din cele mai importante baze militare a SUA din Oc. Pacific – Pearl Harbor – situată în g. cu același nume și care la 7 dec. 1941 a fost atacată prin surprindere de către japonezi marcând începutul războiului japoano-american.

**OAKLAND** Oraș-port în V SUA (California) pe țămul G. San Francisco din Oc. Pacific. Cca 400 mii loc. Împreună cu or. San Francisco, de care este legat printr-un pod lung de 13 km. („Golden Gate”), formează o conurbație. Important centru industrial: ind. prelucrătoare de prod. agricole, rafinării, ind. chimică, de automobile, oțelării, șantiere navale. BMM și punct de deservire a navelor militare și comerciale. Întemeiat în anul 1850.

**OBI** Fluviu navigabil în vestul Siberiei (Rusia) format prin unirea Râurilor Biia și Katun care izvorăsc din M-ții Altai. Lung. 3680 km iar de la izv. afluentului pr. Irtăș 5570 km. Supr. bazinului hidrografic 2930 mii km<sup>2</sup>. Străbate câmpia Siberiei de V cu zone mlăștinoase și se varsă în M. Kara din Oc. Înghețat. De la confluența cu R. Irtăș și până la vărsarea în M. Kara (1160 km); fluviul este bogat în ape; lățimea văii fl. atinge 50–60 km; ad. 40 m iar debitul max. la vărsare ajunge la 42 400 m<sup>3</sup>/s. Fl. îngheață în general între oct.–mai dar navigația se desfășoară tot timpul anului prin intervenția spărgătoarelor de gheață. Debitul anual al fl. la vărsare 400 km<sup>3</sup>. Mare hidrocentrală la Novosibirsk cu lacul de acumulare cu același nume având o supr. de 1070 km<sup>2</sup>. Pescuit. Pr. orașe-porturi: Novosibirsk, Barnaul, Kamenina-Obi.

**OBICEIURI** Prescurtare a expresiei „Bunele obiceiuri ale mării”, reprezentând regulile nescrise pe care este bine ca un marinar să le respecte. De ex.: a evita o navă aflată în probe de viteză; a evita trecerea printr-o formație de nave de război, cu toate că Regulile de drum dau acest drept; a nu lua vântul unei nave cu vele, trecând în vântul ei etc. Deși nescrise, ele pot fi luate uneori în considerare de tribunalele maritime.

**OBIECT DE ARMAMENT** Obiect mărunț aflat la bordul unei nave sau al unei ambarcațiuni ca: ghiordele, furcheți, cuie de strapazan etc.

**OBO** (*engl.* Oil-Bulk-Ore) Navă ce poate fi folosită ca petrolier, vrachier și mineralier.

**OBOSI** (*despre navă*) A fi supusă, pe mare rea, unor solicitări puternice care tind să deformeze osatura și bordajul.

**OBRAZ** Porțiune a bordajului aflată deasupra liniei de plutire, în locul în care bordajul lateral se curbează spre etravă.

**OBRY, giroscop** ~ *mil., înv.* Primul giroscop montat pe torpile (1890).

**OBSERVATOR** Persoană care măsoară înălțimea unui astru cu sextantul sau ia un relevment la un astru sau la un obiect de la coastă. În problemele de navigație poziția observatorului se confundă cu poziția navei.

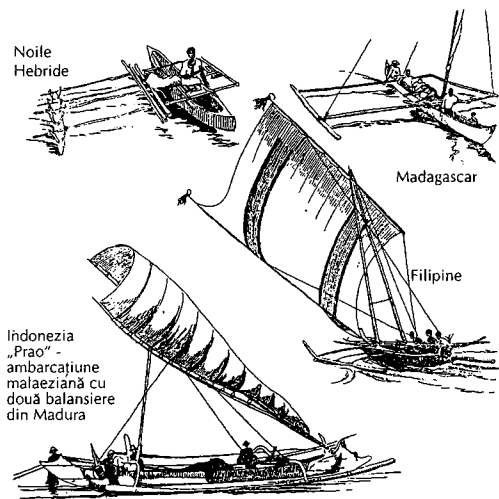
**OBSTACOL DE NAVIGAȚIE** Obiect care periclitează navigația maritimă sau fluvială (praguri, coturi bruște, locuri strâmte, anafoare etc.) și care sunt trecute pe hărțile de navigație prin semne convenționale.

**OBSTRUȚIUNE** *mil.* Obstacol artificial care se instalează la intrarea într-un golf, într-o radă, pe un curs de apă etc. pentru a împiedica pătrunderea prin surprindere a navelor inamice. Constă din estacade de școndri, lanțuri, piloți, plăși, nave scufundate etc.

**OCEAN 1.** *oc.* Vastă întindere de apă sărată care separă continentele. Pe planeta noastră există patru O. (*v. oceanul planetar*), ale căror limite convenționale au fost stabilite în 1937 prin Convenția de la Monte Carlo. **2.** În mitologia greacă, zeul stihiei marine (Okeanos), cel mai vârstnic dintre Titani, izvorul primordial al tuturor apelor.

**OCEANIA** (*fr.* Océanie) Totalitatea ins. din centrul și SV Oc. Pacific răspândite pe un spațiu de apă de 70 mil. km<sup>2</sup>. Supr. totală a ins. cca 1,26 mil. km<sup>2</sup>; cca 6 mil. loc. Este împărțită convențional în patru părți: Melanezia (în partea de V) care cuprinde cele mai mari insule ale O.; Micronezia (în N Melaneziei) formată din ins. mici; Polinezia, formată din toate celelalte ins. mici și Noua Zeelandă. Insulele reprezintă partea superioară a crestelor și culmilor submarine ieșite din apă care se întind ca niște brăuri pe distanțe mari orientate pe direcția NV. Relief variat, de la înălțimi mari peste 5000 m (Noua Guinee) și 1–7 m (atolii din Micronezia și Polinezia). Clima O. este în cea mai mare parte tropicală și ecuatorială și numai în partea de S este subtropicală și temperată (Noua Zeelandă). Temp. medie lunară în lunile calde (aug.–feb.) +25°C în N și +16° C în S; în lunile reci (feb.–aug.) +16° C în N și +5° C în S. În zona ecuatorială temp. este constantă: +28° C. Vegetație foarte variată: cocotieri, palmieri, bananieri, arbori de pâine, mango, batate, trestie de zahăr, taro ș.a.

Ins. Hawaii scot 90% din producția mondială de banane. Faună rară și, în general, exotică: pasărea paradisului, pasărea liră, câine zburător (Ilicic uriaș) ș.a. Pr. orașe și porturi: Honolulu (Ins. Hawaii), Tarawa (Ins. Gilbert), Agaia (Ins. Guam), Nauru (Ins. Nauru), Moresby (Ins. Papua Noua Guinee), Noumea (Ins. Noua Caledonie), Port Vila (Ins. Noile Hebride), Papeete (Polinezia franceză), Pago-Pago (Arh. Samoa), Honiaki (Ins. Solomon), Suva (Ins. Fiji). *ist.* Până în sec. XVI în Europa nu se știa aproape nimic despre insulele din O. Primii europeni care au pătruns în O. au fost portughezii și spaniolii, iar primul om care a ajuns în O. a fost F. Magellan (1521). Au urmat exploratori și navigatori din Anglia, Franța, Olanda, Rusia ș.a. Denumirea de Oceania datează de la începutul sec. al XIX-lea.



Ambarcațiuni tradiționale din Oceania și Mările Sudului (scheme după R. Gruss, Petit Dictionnaire de Marine).

**OCEANOGRAFIE** Disciplină care se ocupă cu studierea dimensiunilor și adâncimilor oceanelor și mărilor, a reliefului fundului, a compoziției și temperaturii apei la suprafață și în adâncime, a florei și faunei marine, precum și a altor fenomene. Oceanografia se împarte în statică, ce se ocupă cu studierea problemelor care nu se referă la mișcarea apei, și dinamică, ce studiază mișcarea maselor de apă.

**OCEANOGRAFIE NAUTICĂ** Ramură a oceanografiei generale care studiază fenomenele de mișcare a apelor din oceane și mări, produse de vânt și de atracția Lunii și a Soarelui (valuri, marea, curenți, adâncimi), și alte date necesare navigației pe mări și oceane.

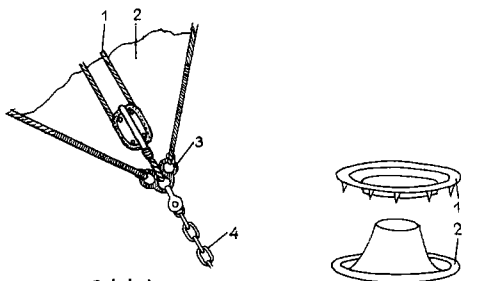
**OCEANOLOGIE** Ansamblu de discipline care cercetează oceanele și mărele lumii (oceanografia, fizica mării, geologia mării, biologia mării, chimia mării ș.a.).

**OCEANUL ÎNGHEȚAT DE NORD** Parte a Oc. Planetar situată în reg. Polului Nord între Euroasia și America de Nord și care comunică cu Oc. Atlantic prin Str. Hudson, Davis, Danemarcii și cu Oc. Pacific prin Str. Bering. Este cel mai mic ocean al Pământului. Supr. 14,75 mil. km<sup>2</sup>. Ad. med. 1225 m, max. 5527 m. Linia țărmului în cea mai mare parte adânc crestată. Relieful fundului este foarte

variat, creste submarine alternează cu numeroase depresiuni. Numeroase insule cu o supr. totală de cca 4 mil. km<sup>2</sup>. Cele mai mari sunt: Arh. arctic canadian, Groenlanda, Arh. Spitzbergen, Țara Franz Joseph, Severnaia Zemlea, Novosibirsk ș.a. Climă polară. Precipitații 75–300 mm/an. Temp. aerului în ian. –36° C, iul. –1° C. Iarna 90% din supr. acvatorului este acoperită de ghețari plutitori, care vara se reduce cu 50%. Se formează aisberguri atingând o grosime de peste 35 m. Temp. apei în ian. este aproape de limita înghețului, în iul. +1° – +10° C (în partea de S). Salinitatea 32–35‰. Marea dominantă semidiurnă cu amp. 0.1–0,5 m. Clima și regimul hidrologic al oc. sunt influențate de curentul rece al Groenlandei și curentul cald al Norvegiei. Oc. este traversat de calea maritimă navigabilă de NE (Pasajul de NE) care leagă Oc. Atlantic de Oc. Pacific. Bogat în zăcămintele de petrol și gaze. Pe țărmurile oc. sunt situate o serie de porturi, BMM și BAM.

**OCEANUL PLANETAR** oc. Masă lichidă a planetei noastre, care împarte uscatul în continente și insule separate, având o suprafață de 362 033 000 km<sup>2</sup>, ceea ce reprezintă aproximativ 72% din suprafața Terrei, și un volum de 1 349 930 000 km<sup>3</sup>. Cuprinde patru oceane: Pacific, Atlantic, Indian și Arctic sau Înghețat de Nord, care ocupă 50%, 25%, 21% și respectiv 4% din suprafața totală. Adâncimea medie a O.P. este de 3 729 m, iar adâncimea maximă, de 11 022 m (Groapa Marianelor). Salinitatea apei este, în medie, 35‰. Temperatura la suprafața apei depinde de latitudine, de anotimp și de curenți, variind între +37°C (în Golful Persic și în M. Roșie) și sub 0°C (în zonele polare). *ist.* Pentru prima dată, în anul 1650, geograful olandez Bernardus Varenius a propus ca Oc. Planetar să fie împărțit în 5 oceane (Pacific, Atlantic, Indian Arctic sau Înghețat de Nord și Antarctic sau Înghețat de Sud). În anii 30 ai sec. XX, după studii amănunțite, savanții din mai multe țări au convenit ca Oc. Planetar să fie împărțit în 4 oceane: Pacific, Atlantic, Indian și Arctic sau Oc. Înghețat de Nord, împărțire în vigoare și astăzi.

**OCHELARI** Piesă din două-trei inele aflate în același plan ce servește la prinderea manevrelor la colțurile de mură ale velor pătrate.



**Ochelari:**  
1 – contrașcotă; 2 – velă;  
3 – ochelari; 4 – școtă.

**Ochet:**  
1 – femeie; 2 – bărbat.

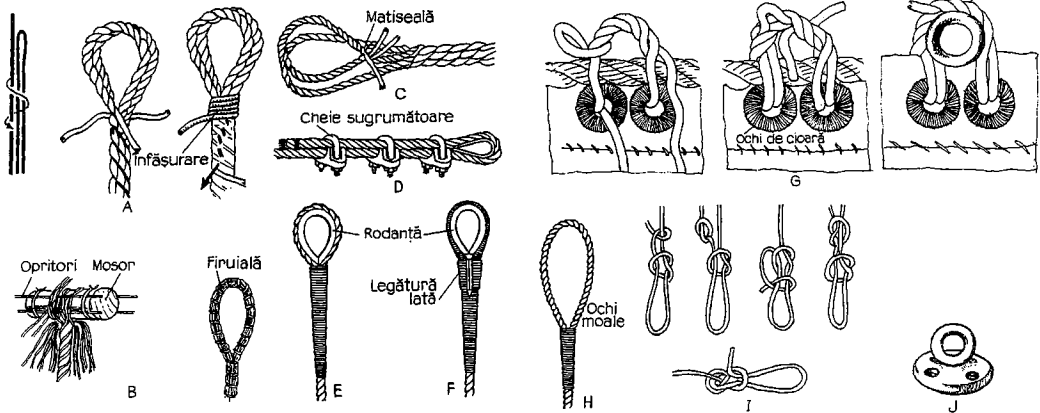
**OCHET** Piesă din alamă, formată din două bucăți – bărbat și femeie – care sunt fixate cu ajutorul unei nicovale de ocheti și al unui dom pe marginea velei sau tenzii pentru a consolida o gaură. **O. cu dinți** O. care are dinți pe margine.

**OCHI 1.** Bucă la capătul unei parâme sau pe o parâmă, făcută prin matisire (v. matisseală de ochi), prin înodare sau cu chei sugrumătoare. Distingem: O. de frânghier, O. flamand, O. de garlin, O. de velar, O. cu chei sugrumătoare; v. *fig.* matisseală de velar. **O. cu rodanță** O. înfășurat, de regulă, sub o rodanță. **O. cu rodanță** și

**legătură** O. cu rodanță sub care se află o legătură lată; prin desfacerea acestei legături rodanța poate fi înlocuită cu ușurință. Sub legătură parâma se înfășoară.  
**O. cusut** O. de parâmă cusut pe un capot sau pe o altă lucrare din pânză de vele.  
**O. de învergare** O. la îmbinarea grandeei de cădere și grandeei de învergare, prin care se trece baiera de învergare pentru a prinde vela pe vergă.  
**O. de capelatură** O. la capătul unei manevre fixe, cu ajutorul căruia aceasta se prinde la capelatură.  
**O. de terțarolă** O. pe grandeea de cădere a unei vele la care se prind pălânței de terțarolă.  
**O. moale** O. fără rodanță.  
**O. pe parâmă** O. asemănător ochiului de terțarolă, dar

corpul navei.

„**OCHIUL**“ **FURTUNII** (cicloului) Zonă de dimensiuni relativ reduse (30–60 km diametru) în centrul unui ciclon tropical unde, spre deosebire de cealaltă zonă a cicloului unde bate uraganul și cerul este acoperit de nori, se menține un vânt slab (calm) și cer senin, dar o hulă puternică. Navele care nimeresc într-un ciclon tropical trebuie să fie pregătite ca după ce ies din O.F. să înfrunte vântul de forță uraganului care bate în direcția contrară



Ochi:

A – de frânghier; B – flamand; C – de garlin; D – cu chei sugrumătoare; E – cu rodanță; F – cu rodanță și legătură lată; G – de terțarolă; H – moale; I – stătător; J – de punte (metalic).

făcut pe o parâmă oarecare. **O. stătător** Buclă la capătul unei parâme de grosime medie. **O. țin-te bine** O. ce se face pe o vergă pentru a permite gabierilor să se asigure pe timpul lucrului. **2.** Buclă formată accidental pe o parâmă la virare; pentru a nu reduce rezistența parâmei O. format trebuie desrăsucit în sens invers; *sin.* velină. **3.** Piesă metalică pe catarg, pe punte sau pe bordaj, cu o gaură circulară, în care se prinde cârligul unui palanc (*a nu se confunda cu inelul, care este mobil*).

**OCHI DE APĂ** Porțiune de apă neînghețată, dar înconjurată de gheață. Pe râuri și lacuri O.d.A. se formează datorită curenților repezi, izvoarelor calde de fund, scurgerilor de apă caldă, iar în mări, din cauza curenților calzi, a deplasărilor de ghețari sau a topirii acestora odată cu sosirea anotimpului cald.

**OCHI DE CIOARĂ** Gaură într-o velă sau tendă, întărită cu o cursătură făcută cu ață de vele.

**OCHI DE CIVADĂ** Gaură la colțurile de școtă ale civadei pentru a se scurge apa, pe țangaj; *v. fig.* arboret de bompres.

**OCHI DE PUNTE** Deschidere dreptunghiulară în punte, prevăzută cu o prismă de sticlă, care servește la iluminarea culoarelor.

**OCHI DE PUȚ** Deschidere de pe punte a unei nări de puț.

**OCHI DE SCURGERE** Gaură într-o velă de regată pentru scurgerea aerului.

**OCHI DE TRAVERSIERĂ** Inel metalic prins de brățara de traversieră a ancorei.

**OCHII NAVEI** Porțiune de punte, imediat în pupa etravei, unde se instalează, de regulă, un om de veghe; *v. fig.*

cele întâmpinate înaintea intrării în centrul cicloului.

**OCTANT 1.** Instrument de tipul sextantului, având însă un sector de 45°, cu ajutorul căruia se măsoară unghiuri până la 90°. **2.** Sector de cerc egal cu 45°. **3.** Porțiune a globului, egală cu a opta parte din suprafața sa totală.

**OCULTAȚIE** *v.* lumină.

**ODENSE** Oraș-port din Danemarca situat în N Ins. Fyn pe țărmul Fl. O. la 5 km de G. Odense-Fjord la Str. Beltul Mare. Cca 140 mii loc. Centru industrial: metalurgie, constr. de mașini, asamblarea automobilelor, ind. ușoară, textilă și alimentară. Șantiere navale. Patria cunoscutului scriitor danez Hans Christian Andersen (1805–1875).

**ODER** (*pol.* Odra) Fluviu în V Europei. Lung. 907 km; supr. bazinului hidrografic 112 mii km<sup>2</sup>. Izv. din Moravia (Cehia) în apropierea joncțiunii M-șilor Sudeți cu Carpații. Străbate SV Poloniei, formând după confl. cu Neisse granița comună cu Germania și se varsă în G. Szczecin din M. Baltică. Provoacă revărsări în anii cu precipitații abundente. Îngheată în iernile geroase. Importanță arteră navigabilă, unită prin canale sau râuri cu Fl. Elba, Vistula (canalul Bydgoszcz) și Dunăre (prin Morava). Pr. afluent Warta. Traversează importante orașe-porturi: Ostrava (Cehia), Wrocław, Głogow, Szczecin (Polonia), Frankfurt (Germania).

**ODESSA** Oraș-port și BMM a Ucrainei în NV M. Negre situat pe țărmul de SV al golfului cu același nume. Cca 1 mil. loc. Acvatoriul portului este protejat de câteva moluri și spargevaluri. În interior molurile împart portul în 7 bazine, în care sunt amenajate 38 dane. Accesibil pentru nave cu un pescaj de până la 12 m. În ian.–feb.

golful O. îngheață, dar prin intervenția spărgătoarelor de gheață navigația este asigurată tot timpul anului. Traficul anual cca 18 mil. t. Se tranzitează produse petroliere, mărfuri generale, produse în vrac. Portul dispune de o gară maritimă prin care tranzitează anual cca 3 mil. de pasageri. Două șantiere navale mari care asigură reparația tuturor categoriilor de nave. *ist.* Orașul, construit pe locul unde au existat cetăți și bazine portuare aparținând succesiv grecilor, sarmaților, sciților, otomanilor, a primit denumirea de O. (după Odessos) în 1795 când pe acest loc s-au construit o cetate și o bază navală a Rusiei. O. a fost teatru unor acțiuni de luptă terestre și navale în perioada războiului civil împotriva intervenției franco-britanice (1918–1920) și în al doilea RM când a fost cucerită de armatele germano-române (5 aug.–16 oct. 1941) și eliberată după ofensiva armatei sovietice (28 mart.–14 apr. 1944) în urma căreia a suferit mari distrugerii, fiind apoi refăcută.

**ODESSOS** Colonie grecească întemeiată de milesieni în prima jumătate de sec. VI î.Hr. pe țărmul tragic al M. Negre, pe teritoriul de astăzi al orașului-port bulgăresc Varna.

**OERTZ** Cărmă hidrodinamică brevetată.

**OFIȚER DE LEGĂTURĂ 1.** Ofițer de stat-major detașat pe lângă statul-major general, al unei MU sau grupări de nave în scopul stabilirii legăturii cu acestea, transmiterea informațiilor asupra situației și executarea altor misiuni. **2.** Ofițer delegat pe lângă comandamentul unei grupări navale străine pe timpul staționării acesteia în porturile românești sau ofițer delegat pe lângă comandamentul grupării navale românești aflată în porturi străine.

**OFIȚER DE MARINĂ** *mil.* Persoană calificată în conducerea unei nave și a armelor acesteia. **Ofițer cu artileria, navigația** etc. Ofițer însărcinat cu conducerea artileriei, navigației etc. Pe portavion există și ofițer cu apunțarea. **Ofițer de cart** O.d.M. care conduce serviciul de cart pe o navă aflată la ancoră sau în marș. Se subordonează comandantului navei, ofițerului secund în problemele serviciului de zi și ofițerului de cart (operativ) pe unitatea de nave. **Ofițer de complementare** Ofițer trimis la bordul unei nave de război străine, sosite în vizită, pentru a ura bun venit și a indica ancorajul, geamandura de legare, dana de acostare etc. **Ofițer de gardă** Ofițer care conduce serviciul de gardă (24 ore) pe o navă staționată la cheu. **Ofițer secund** Primul locțiitor al comandantului navei și șeful direct al întregului echipaj. **Ofițer șef de cart** Ofițer care conduce serviciul de cart pe o navă mare unde sunt mai mulți ofițeri de cart.

**OFIȚER DE PORT** Persoană oficială care în unele porturi străine (Anglia, SUA ș.a.) are atribuția de a constata buna stare de navigabilitate a navelor, stivuirea reglementară, respectarea liniilor de încărcare și starea mărfurilor aflate pe navă sau descărcate. Acesta poate fi și un ofițer al căpitaniei de port cu atribuții speciale de supraveghere a canalelor, locurilor de ancoraj și a ancorării navelor în rade și în porturi.

**OFIȚER FLUVIAL** MC Posesorul unui brevet special, care îi dă dreptul să ocupe o funcție corespunzătoare și să navighe pe fluviu.

**OFIȚER MARITIM** MC Posesorul unui brevet care îi dă dreptul să ocupe posturi de ofițer pe o navă comercială maritimă. Ofițerii navei pot face parte din personalul de punte sau de mașini. Rangurile O.M. de punte, în afară de comandant, sunt: **ofițer I** sau secundul navei (i se mai spune și căpitan), care este primul locțiitor al comandantului; **ofițer II**, însărcinat cu navigația; **ofițer III**, care concurează la buna desfășurare a activităților la bordul navei; **ofițer stagiar**, ambarcat în vederea formării sale profesionale. Rangurile O.M. de mașini sunt: **șef mecanic**, care răspunde de starea tehnică a navei și de pregătirea personalului tehnic; **ofițerii I, II și III mecanici maritimi**, **ofițerul mecanic maritim stagiar și ofițerii electricieni maritimi I, II și III**. În afară de aceasta, în funcție de categoria și destinația navei comerciale, pot fi încadrați ofițeri de radiocomunicații; șef stație radiotelegrafie categoria I și II; ofițer radiotelegrafist II și III, medici de bord, ofițeri de intențență sau ofițeri care ocupă funcții specifice; tehnolog șef, inginer traulist, inginer frigotehnist etc.

**OFTO** *fl.* Schimbare bruscă a cărnei dintr-un bord în altul în caz de mascadă, pentru anumite manevre etc.

**OGLINDA APEI** *fl.* Suprafața apei.

**OGLINDĂ** *sin.* tablou.

**OGLINDĂ DE SEMNALIZARE** Oglindă ce servește la transmiterea semnalelor cu ajutorul razelor solare reflectate. O.d.S. este folosită de naufragiați.

**OGLINDĂ MARE/MICĂ** v. sextant.

**OGURA, table** ~ Table de înălțimi bazate pe metoda Souillagonet, dar primele din lume care rezolvă triunghiul sferic de poziție cu formulele conținând numai secante și cosecante (1920).

**OHANĂ** Unealtă pentru pescuit sturioni.

**OHOTSK, Marea** ~ Mare în bazinul Oc. Pacific între țărmul de NE al Asiei, Pen. Kamceatka, Ins. Kurile, Hokkaido și Sahalin. Comunică prin Str. Tătară și la Pérouse cu M. Japoniei și prin Str. dintre Ins. Kurile cu Oc. Pacific. Supr. 1,6 mil. km<sup>2</sup>; ad. med. 1500 m, max. 3372 m. Țărmurile sunt slab dantelate și numai câteva golfuri pot servi ca dăpost pentru nave. Temp. apei iarna sub -1° C, iar în extremitatea sudică +2° C; vara +10° C în N și +15° C în S; salinitatea 31–32‰ iar la vărsarea în M. a râurilor - 27‰. Marele Fluviu Amur se varsă în M. O. Din oct. și până în iun. marea este acoperită de ghețuri. Maree mixtă cu ampl. până la 12,9 m. Faună bogată în pești (heringi, somoni, calcani) și mamifere acvatice (cașaloși, balene, foci), păsări marine. Pr. porturi: Magadan, Korsakov (Rusia); Abshiri (Japonia). *ist.* În anul 1639, călătorul rus Ivan Moskvitin, coborând cu bărcile pe Râul Maia spre Oc. Pacific, a întâlnit un nou curs de apă pe care l-a numit **ohota** (în rusă „vânătoare”) deoarece plecase la vânătoare. Marea a primit numele de la așezarea întemeiată la gura râului.

**OIA ȘIVO** Curent rece în N Oc. Pacific; prelungire a curentului Kamceatcăi care coboară spre S din Oc. Înghețat de Nord de-a lungul peninsulei cu același nume (temp. 9° C) și a Ins. Kurile unde ia numele japonez de O.S. până în NE Ins. Honshu, unde

întâlnește curentul cald Kuro Sivo (între paralelele 37° și 40° lat. N). Aici se concentrează o mare cantitate de pește și alte viețuitoare marine atrase de imensa cantitate de plancton adus de curentul O.S., făcând ca pescuitul în acest loc să fie deosebit de bogat.

„**OITUZ**” (ex. „Leros”, ex. „Horsund”) *ist.* 1. Cargou construit și preluat de către SMR de la o societate germană. Capacit. max. 4300 tdw; dim: 84,4 × 13,3 × 6 m; vit. 9 Nd. Intrat în serviciu în 1918 în condiții economice grele, nava a asigurat curse regulate de transport pe linia Brăila, Galați, Sulina – porturile mediteraneene. În timpul celui de al doilea RM „O.” a fost închiriat Serv. german de transporturi maritime și folosit între anii 1941–1944 la aprovizionarea trupelor germano-române de pe frontul din sudul URSS. În timpul transporturilor a suferit atacuri ale Sm. și aviației, fiind avariat ușor în două rânduri. După ieșirea României din război, în noaptea de 1/2 sept. 1944 „O.”, aflat în portul Constanța, a fost torpilat de Sm. german U-19 și scufundat. După ranfluare a fost dezmembrat. 2. Cargou construit în 1979 pentru întreprinderea de navigație NAVROM Constanța. Prima navă de mare tonaj (15 000 tdw) de transport mărfuri generale în regim multifuncțional de exploatare, dotată cu motoare de construcție românească tip MAN Reșița.

**OKINAWA** Cea mai mare Ins. din Arh. japonez Ryukyu situată în vestul Oc. Pacific la linia de demarcație dintre M. Chinei de Est și M. Filipinelor. Supr. 1,2 mii km<sup>2</sup>; cca 1 mil. loc. Relief de șes și mici dealuri (alt. max. 500 m). Țărmuri dantelate înconjurate de recifuri de corali; climă subtropicală, temp. în feb. +16° C, iul. +28° C. Culturi de orez, trestie de zahăr, citrice. Oraș și port pr.: Naha. *ist.* Ocupată de SUA (1945–1972); după retrocedare SUA și-a menținut pe ins. o importantă bază militară. În al doilea RM, pentru a cuceri insula, comandamentul Forțelor Armate a organizat o operație de desant maritim care s-a desfășurat între 25 mart.–21 iun. 1945 la care au participat din partea americană 183 mii de militari din trupele terestre, 1500 de nave militare și civile (5 PA, 22 NL, 36 Cr.) și cca 2500 avioane împotriva a 77 mii de militari japonezi, 2000 de avioane și un detașament de VT. După lupte grele și îndelungate cu pierderi mari de ambele părți, la 21 iun. 1945 rezistența japoneză a fost anihilată.

**OKTIABRSKIĬ, Filip Sergheevici** (1899–1969) Amiral. În marina militară rusă din 1918. Absolvent al Școlii Superioare de marină „Frunze” (1928). A trecut prin toate treptele ierarhiei militare, de la comandant de navă la comandant de flotă. A fost comandant de VT, comandant de divizion și de brigadă de VT, comandant al Flotei de pe Fl. Amur (1938–1939), comandant al flotei din M. Neagră (1941–1942) și totodată al sectorului de apărare a Sevastopolului. În 1943 este comandant al flotei de pe Amur iar în 1944 revine la comanda flotei din M. Neagră. După război, locțiitor al comandatului Flotei URSS, iar din 1960 inspector pentru marină în cadrul Ministerului Apărării.

**ÖLAND** Ins. în M. Baltică situată lângă litoralul de E al Suediei, de care aparține. Este legată de continent printr-un pod de 6 km lung. Supr. 1342 km<sup>2</sup>, țărmul lipsit de locuri de adăpostire a navelor. Relieful

reprezintă un platou cu alt. de 57 m. Climă temperată maritimă, +1,5° C în feb. și +16,5 în iul. Oraș pr.: Borgholm, pop. 25 mii loc. *ist.* În iul. 1789, în apropiere de Ins. Ö. a avut loc o bătălie navală nedecisă între flotele rusă și suedeze în timpul războiului ruso-suedez (1788–1790).

„**OLĂNEȘTI**” *ist.* Cargou din seria de 13 857 tdw, aparținând Societății de navigație NAVROM Constanța. În perioada războiului dintre Iran și Irak (1980–1985), nava se afla sub descărcare în portul iranian Koramshar de pe Fl. Shat-al-Arab unde a fost bombardată și incendiată de artileria iraniană, la 7 oct. 1980. În urma acestei acțiuni contrară dreptului internațional, potrivit căruia navele nebeligerante trebuie să fie avertizate asupra riscului pentru a putea părăsi zona periculoasă, nava s-a scufundat iar echipajul a reușit să se salveze trecând înot fluviul pe malul controlat de Irak de unde a fost repatriat.

**OLBIA** *ist.* Colonie grecească pe țărmul de N al M. Negre întemeiată de milesieni la sfârșitul sec. VII î.Hr., situată la gura Fl. Hypanis (Bugul de astăzi).

**OLT** Râu, afluent la malul st. al Dunării. Lung. 670 km. Supr. bazinului 2470 km<sup>2</sup>. Izv. din Hășmașul Mare (Carpații Orientali), traversează M-ții Harghita (defileul de la Tușnad), depr. Făgăraș, străpunge Carpații Meridionali (defileul Turnu Roșu-Cozia), ținutul deluros al Olteniei, câmpia Dunării unde, lângă Turnu Măgurele, se varsă în Dunăre. Primăvara se produc viituri. Afl. pr. Râul Negru, Bârsa, Homorodul, Cibinul, Lotrul, Oltețul, Topologul. Trece prin: Băile Tușnad, Sf. Gheorghe, Făgăraș, Râmnicu Vâlcea, Slatina. Navigabil pe 50 km de la vărsare.

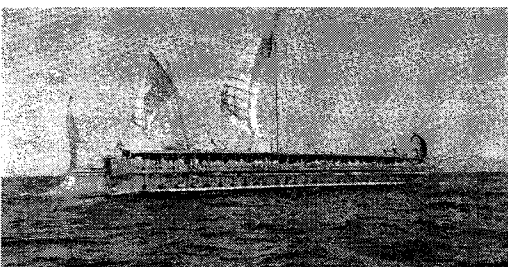
„**OLTENIA**” *ist.* Petrolier achiziționat din Anglia în 1928 de societatea „Steaua Română”; construit în același an la Newcastle cu un depl. de 13 500 t, fiind la data respectivă cel mai mare vapor românesc. Caracteristici: capac. max. de încărcare 9 575 tdw; dim. 132,8 × 16,8 × 10,9 m; vit. 12 Nd. Nava efectua curse regulate în special în porturile Dunkerque, Hamburg și Londra. După intrarea trupelor germane în România (oct. 1940), autoritățile britanice, apreciind că țara noastră nu mai poate fi considerată țară neutră, a rechiziționat între alte nave aflate în cursă și petrolierul „O.” care naviga în Mediterana centrală (16 nov. 1940). Echipajul a fost internat repatriindu-se abia în 1946. Nava a fost folosită la transporturi în folosul armatei engleze. La data de 8 ian. 1943 a fost scufundată de către submarinul german U-436 pe când naviga la sud de Ins. Azore.

**OLTENIȚA** Port fluvial situat pe Dunăre la km 430. Dispune de un cheu în lungime de 300 m, dotat cu trei macarale de 5 tf. Suprafața platformei portuare este de 31 300 m<sup>2</sup>. Pot fi operate nave de până la 2 000 t. Capacitatea de trafic a portului este de 450 000 t/an. Șantierul naval construiește nave de până la 5 000 tdw. Are 12 cale de montaj și lansare la apă a navelor. Lungimea cheurilor bazinului șantierului este de 750 m, acestea fiind dotate cu macarale de 5 tf, 16 tf și 59 tf. Dispune de o modernă hală de montaj.

„**OLTENIȚA**“ Navă fluvială de pasageri construită în anul 1965 la Șantierul naval Oltenița pentru Societatea de navigație NAVROM Galați. Este folosită și în prezent, după o reparație capitală, îndeosebi pentru croaziere turistice pe Dunărea de Sus pe traseul Giurgiu – Belgrad – Budapesta – Viena – Passau. Caracteristici: depl. max. 940 t; dim.: 83,2 x 12 x 1,7 m; 3 motoare Diesel a 600 CP; capacitate 250 pasageri. Amenajări dintre cele mai moderne. Navă soră „Carpați“.

„**OLTUL**“ *ist.* 1. Canonieră construită în Anglia în cadrul celui de al doilea program de dotare al Marinei Militare (1886–1889) făcând parte din grupul ce purta numele celor 3 mari râuri ale țării: Oltul, Siretul, Bistrița. Caracteristici (v. „Bistrița“). În primul RM a făcut parte din grupul de canoniere și șalupe torpiloare (1916–1918) participând la bătăliile de la Turtucaia și Rașova, precum și la alte acțiuni de luptă pe brațul Borcea și în Delta Dunării. După război, a continuat activitatea în cadrul Diviziei de Dunăre până în anul 1923 când a fost transferată la Corpul navelor grănicerești unde a rămas până la casare. 2. Cargou achiziționat în 1914 din Anglia de către Societatea Națională de navigație maritimă „România” (ex. Iriston, 6500 tdw). În primul RM nava a fost închiriată marinei ruse pentru transporturi militare în M. Neagră (1916–1918). După război a reluat cursele comerciale împreună cu celelalte nave ale companiei („Milcovul”, „Siretul”, „Iul”) până în 1935 când societatea a fost lichidată iar navele acesteia au fost vândute unor armatori străini.

„**OLYMPIA**“ (*gr.* Olimpias) Navă greacă construită în 1987 respectând modelul triremei (sau trierei) ateniene din antichitate.



„Olympias“

**OMAN** Golf în NV Mării Arabiei. Comunică prin Str. Ormuz cu G. Persic. Înaintat în uscat pe o distanță de 450 km. Ad. până la 3474 m. Pr. port, Mascat (statul Oman).

**OM BROASCĂ** (*engl.* frogman) v. scafandru de luptă.

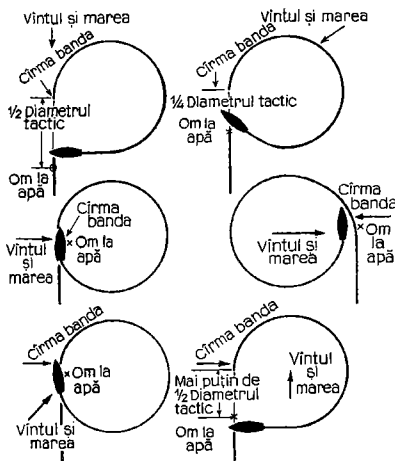
**OM DE VEGHE** Marinar cu practică la bord însărcinat cu observarea mării. Veghea se execută atât în marș cât și în staționare, cu deosebire noaptea sau pe ceață, cu scopul de a anunța fără întârziere la comanda de navigație (comandantului sau ofițerului de cart) apariția navelor sau a altor obiecte care ar interesa siguranța navei. Veghea executată cu atenție constituie una din cele mai elementare condiții de siguranță în navigație.

Veghea este obligatorie atât prin practica uzuală și regulamentul serviciului de bord, cât și prin regulile internaționale pentru prevenirea abordajelor pe mare.

**OM ÎN PROVA** Marinar ce se află la prova unei ambarcațiuni pentru a mănuși cangea la acostare și la plecarea. Pe șalupe, O.î.P. stă pe un suport din bare metalice.

**OM ÎN PUPA** Marinar ce se află la pupa unei șalupe pentru a mănuși cangea la acostare și la plecarea.

**OM LA APĂ** Om căzut peste bord. Pescuirea unui O.I.A. se face în cele mai multe cazuri întorcând nava și ținând seama de vânt și de mare. Dacă omul nu se vede, nava face o curbă Butacov sau Williamson. Navele cu vele pun în pană.



Maneuvera de om la apă

**OMEGA** Sistem hiperbolic de radionavigație pe frecvență foarte joasă, similar sistemului de navigație Decca. Măsoară diferențele de fază ale semnalelor recepționate; folosește emițătoare fixe și receptoare mobile. Deosebirea principală față de sistemul Decca constă în frecvența de emisie; în timp ce sistemul Decca folosește mai multe frecvențe de cca 100 kHz, sistemul Omega folosește o frecvență de 10,2 kHz. Utilizând frecvențe foarte joase, emițătoarele Omega pot fi instalate la distanțe de câteva mii de Mm.

**ONEGA** Lac navigabil în partea de NV a Rusiei europene. Supr. 9,9 km<sup>2</sup> (incl. insulele); supr. bazinului 51 540 km<sup>2</sup>; vol. apei 295 km<sup>3</sup> (la nivelul mediu); ad. variază între 50 și 100 m; ad. max. 115 m. Pe lângă țărmuri sunt numeroase insule și, de asemenea, golfuri lungi și înguste. Porțiuni din țărmurile de S și SE sunt joase și mlăștinoase. Pr. râuri care se varsă în L.O.: Suna, Șuia, Vodla, Andoma, Megra. Din lac se scurge râul Svir. Nivelul apei crește în apr.–iun. și scade până în oct., variația nivelului apei fiind de 0,5–1 m. Temp. apei cca +20° C vara; iarna îngheață la mal de la sfârșitul lui nov. și în larg în ian. Bogat în pește. Pr. porturi: Petrozavodsk, Kondopoga, Medvejiogorsk. L.O. face parte din sistemul de comunicații pe apă Volga – M. Baltică și este legat prin canalul M. Albă – M. Baltică cu M. Albă.

**ONERARIA** *ist.* Navă română de transport.

**ONTARIO** (în *amerindiană* – lacul frumos) Lac în America de Nord între Canada și SUA format la 75 m alt. Supr. 19,5 mii km<sup>2</sup> (310 km lung. și 90 km lățime med.); ad. med. 91 m, (max. 237 m). Cel mai mic lac din sistemul **Marilor Lacuri**. Primește apă din L. Erie, situat la un nivel mai înalt, prin Râul Niagara, iar din el se alimentează Fl. Sf. Laurențiu. Pe lacul O. trece linia de frontieră dintre Canada și SUA Este legat prin canale navigabile de L. Erie și Huron și cu Râurile Hudson și Ottawa; reprezintă un important sector al sistemului de comunicații pe apă pentru ambele țări. Pe malurile sale se află importante orașe-porturi: Toronto, Hamilton, Kingston (Canada), Rochester, Osungo (SUA).

**„OOSTERSHELDE”** Navă-școală, velier tip goeletă, cu trei arbori, sub pavilion olandez, construită în anul 1918 pentru transport mărfuri. În anul 1939 este transformată în navă-școală și modernizată. În prezent se află ancorată în portul olandez Rotterdam ca navă-muzeu, dar este armată și folosită în diferite ocazii. Caracteristici: depl. 500 t; dim.: 50 × 7,50 × 3 m.

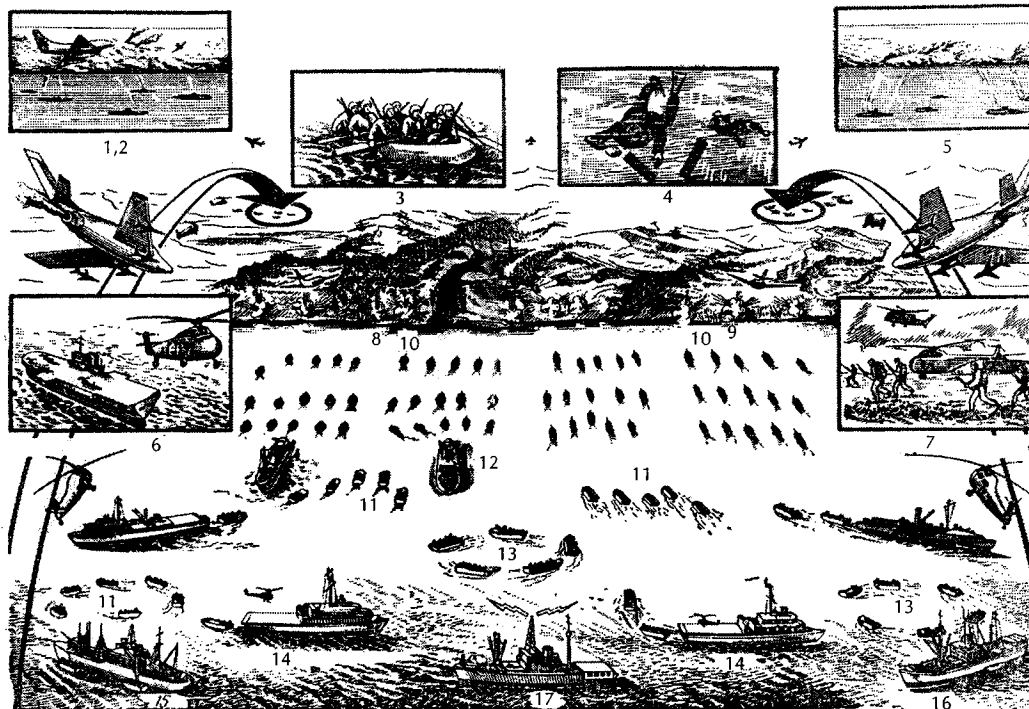
**OPAC** Cui sau zbir de strapazan.

**OPACINĂ** Ramă pescărească; *sin.* babaică.

**„OPANEZ”** *ist.* Șalupă canonieră intrată în componerea Marinei Militare în cadrul primului program de înzestrare a acesteia (1883–1885) împreună cu șalupele surori „Rahova” și „Smârdan”, precum și alte 5 șalupe

de poliție („Sentinela”, „Poterășul”, „Veghiatorul”, „Pandurul”, „Grănicerul”). Șalupele canoniere au avut următoarele caracteristici: depl. 45 t; dim.: 17 × 3,5 × 1,6 m; 100 CP; vit. 8,5 Nd, tun l/37 mm, mitr. cu 5 țevi 1/11,4 mm Nordenfeld. În primul RM șalupa „O.” a acționat în cadrul Apărărilor sub apă în grupul **„port-mine, dragă-mine”** participând la acțiuni de minare și dragaj. Scoasă din serviciu la 30 dec. 1919.

**OPERAȚIA DE DEBARCARE** Operație complexă ofensivă dinspre mare asupra uscatului, executată de MU terestre și navale în cooperare cu forțe militare aeriene și de apărare AA în scopul debarcării desantului maritim pe litoralul apărat de inamic. Obiectivul O.d.D. poate fi cucerirea unei zone importante de pe litoralul inamic, a unei insule mării, strămtori ș.a. O.d.D. poate fi o parte a operației ofensive a frontului sau o operație operativ-strategică a flotei pe TOM (oceanic) sau continental. O.d.D. are următoarele etape: cucerirea supremației pe mare și în aer în zona operației; ambarcarea trupelor și a tehnicii de luptă pe mijloacele navale de transport și debarcare; traversada desantului pe mare; lupta pentru cucerirea capului de pod și debarcarea desantului; desfășurarea acțiunii pe uscat. Pentru desfășurarea operației se formează grupări de



**Schema Operației de debarcare a desantului maritim (variantă):**

1 – 2 – pregătirea de aviație și de artilerie navală a locului de debarcare a desantului; 3 – recunoașterea locului de debarcare a desantului de către cercetași din trupele terestre; 4 – cercetarea barajelor antidesant de către scafandri de luptă (frogmen); 5 – dragarea minelor de pe căile de acces către locurile de debarcare a desantului, cu asigurare de artileria navală; 6 – desant aerian de elicoptere („înălțuire verticală”) aduse în raion de către un portelicopter de desant (LPH); 7 – debarcarea desantului de pe elicoptere în spatele apărării antidesant a inamicului; 8 – primul sector de debarcare a desantului (first beach); 9 – al doilea sector de debarcare a desantului (second beach); 10 – tancuri amfibii; 11 – vedete de desant infanterie (LCI); 12 – nave mari de desant tancuri (LST); 13 – vedete de desant; 14 – doc de desant (LSD); 15 – navă de transport materiale de desant (AKA/LKA); 16 – navă de transport trupe de desant (APA/LPA); 17 – navă de comandament de desant, navă-comandant a forțelor de debarcare (AGC/LSH).

forțe: de desant maritim și aerian; de acoperire operativă a desantului; de rachete; de aviație și AA; de rezervă. Conducerea O.d.D. este asigurată de un comandament de arme întrunit iar în unele situații de MU navală.

**OPERAȚIA „OVER LORD”** v. Debarcarea din Normandia.

**OPERAȚIA „60 000”** Numele de cod dat de comandamentul român operației de evacuare pe mare a trupelor române, în cadrul retragerii unităților germano-române din Crimeea (11 apr.–13 mai 1944). Numele de cod se referă la cei 65 000 de militari români ce se aflau în peninsula, în componerea Armatei a 17-a germane, la data începerii operației de evacuare. După înfrângerea armatei germane în bătăliile de la Stalingrad și Kursk–Orel (1942–1943), ofensiva sovietică reluată și în partea sudică a frontului de Est în vara 1943, pe direcția Melitopol–Kerson, a dus la izolarea Crimeei unde se afla armata a 17-a germană, transferată aici de pe capul de pod din Cuban (oct. 1943). Începând din 1 nov. 1943 această Armată s-a aflat în situația de încercuire de către trupele și Flota Mării Negre sovietice. În această situație se aflau cca 235 000 oameni (5 divizii germane și 7 divizii românești). Acestea din urmă: Div. 1, 2, 3 vânători munte; 10, 19 infanterie și 6, 9 cavalerie totalizau cca 65 000 militari. Operația „Crimeea” a fost declanșată de trupele sovietice la 8 apr. 1944. S-a creat o situație dificilă pentru trupele încercuite în peninsula, singura cale posibilă de salvare fiind M. Neagră. În acest context, comandamentul român a organizat „Operația 60 000” a cărei execuție a revenit Forțelor Navale Maritime comandate de CAm Horia Măcellariu, coordonarea generală a operației de evacuare a trupelor germano-române și a materialelor aflate în Crimeea revenind Comandamentului Amiral german Marea Neagră (VAm H. Brinkman). Pentru transportul trupelor pe mare și apărarea convoaielor au acționat în comun nave militare și comerciale românești și navele militare și de transport ale comandamentului german. Operațiunea maritimă de evacuare a trupelor din Crimeea s-a desfășurat în două etape. În prima etapă (14–27 aprilie), transporturile s-au efectuat fără pierderi însemnate de nave și personal. A doua etapă (1–13 mai) a fost caracterizată prin reacția viguroasă a forțelor sovietice și s-au înregistrat pierderi importante în nave și personal. Pe durata întregii operații au fost organizate 90 de grupuri și convoaie escortate care au adus în țară 120 853 de persoane și 22 548 t armament, muniție ș.a. Pierderile de oameni în timpul transportului pe mare au reprezentat aprox. 9–10%; pierderile de tonaj reprezentă 19 048 TRB (respectiv 32% din tonajul total al Axei existent în M. Neagră). În ce privește trupele române, numărul celor aduși în țară a fost de 42 200 militari (3056 pe calea aerului) respectiv 90% din efectivul existent în Crimeea la 11 apr. 1944. „Operația 60 000” este apreciată a fi cea mai importantă și cea mai reușită operație efectuată de Marina Militară Română în cel de al doilea Război Mondial.

**OPERAȚIE NAVALĂ** mil. Totalitatea acțiunilor de luptă și manevrelor de forțe și mijloace executate după o concepție și un plan unic de către marile unități operative ale marinei militare, independent sau în cooperare cu alte categorii de forțe armate, pentru realizarea scopului strategic sau operativ propus. Marina Militară desfășoară sau participă la operații pe comunicațiile maritime ale inamicului, la operații de apărare a comunicațiilor proprii, la operații de apărare a litoralului sau a flancului trupelor de uscat care acționează pe direcții de litoral, la operații de distrugere a forțelor navale ale inamicului, operații de debarcare, de minare, dragaj ș.a.

**OPERĂ MOARTĂ** Porțiune a corpului navei, aflată deasupra liniei de plutire; v. fig. corpul navei.

**OPERĂ VIE** Porțiune a corpului navei, aflată sub linia de plutire; sin. carenă; v. fig. corpul navei.

**OPIHUCHUS** Constelație având stelele nautice Rasalhague și Sabik; în greacă: „Cel care ține șarpele”.

**OPOZIȚIE** v. configurație.

**OPREA, Dumitrache** (n. 1933 Tulcești, Galați) Contraamiral. Absolvent al Școlii Militare de marină promoția 1955 și al Academiei Militare Generale. A îndeplinit diferite funcții la bordul navelor militare. Lector la Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân”. Din 1985 îndeplinește funcții de răspundere în CMM. În 1990, locțiitor al comandantului MM.

**OPRI 1.** A anula gantul (inerția) navei astfel încât aceasta să nu aibă viteză prin apă. În acest scop mașinile navelor autopropulsate se pun înapoi, iar navele cu vele pun în pană. **2.** A băga pana ramei în apă, rama rămânând fixă pentru a opri barca sau pentru a o întoarce. Se execută la comanda „Opriți!” sau „Babord/tribord opriți!”.

**OPRITOR 1.** Bucată de parămă cu capete de bulgar la ambele extremități, cusută cu ață de vele la capetele unei grandee rupte. **2.** Piesă care limitează mișcarea unui aparat, unui dispozitiv etc.

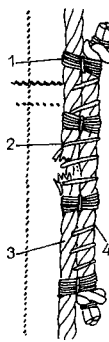
**OPTURI fl.** Mecanism de punte compus din două tambure canelate, ce se află în poziție orizontală și pe care se înfășoară remorca sub forma cifrei 8. O. sunt prevăzute cu o frână cu bandă care permite voltarea sau filarea. **2.** Instalație compusă din două babale verticale, canelate, acționate de un motor aflat sub punte.

**ORA BORDULUI** Ora oficială la bordul navei, identică, de regulă, cu ora fusului. O.B. se schimbă astfel încât serviciul la bord să nu fie perturbat.

**ORA CRONOMETRULUI** Ora indicată de cronometrul bordului, la care, adăugând algebric starea absolută, se obține ora meridianului Greenwich.

**ORA CULMINAȚIEI** Ora trecerii unui astru prin meridianul locului. Are aplicație în calcularea latitudinii din înălțimea meridiană; se calculează din timp O.C. și apoi la ora respectivă se măsoară înălțimea meridiană.

**ORA FUSULUI** Ora meridianului central al fusului, valabilă pentru tot fusul.



**Opritor:**  
1 – legătură; 2 – cusătură; 3 – partea de sus a grandeei; 4 – opritor.



**ORA LEGALĂ** Oră fixată prin lege într-o țară, diferită de ora fusului. Este valabilă pentru o anumită perioadă de timp, de obicei pe timpul verii.

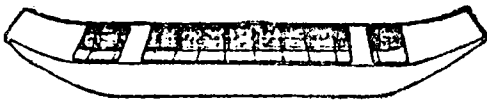
**ORA LOCALĂ** Ora oficială într-un punct dat al globului, identică, de regulă, cu ora fusului.

**ORA MAREEI ÎNALTE** Momentul în care nivelul mării atinge înălțimea maximă. Coincide cu momentul terminării fluxului. În tabelele de mare sunt date orele mareelor înalte din fiecare zi și pentru o serie de porturi principale (în timp mediu al locului).

**ORA MAREEI JOASE** Momentul în care nivelul mării în scădere ajunge la o poziție minimă. Coincide cu momentul terminării refluxului. În tabelele de mare sunt date orele mareelor joase din fiecare zi și pentru o serie de porturi principale în timp mediu al locului.

**ORAN** (Ouahran) Oraș-port în NV Algeriei la M. Mediterană. Cca 400 mii loc. Important port, nod de CF și transport auto, care deservește Algeria și o parte din Maroc. Ateliere de deservire a portului, ind. ușoară, de prelucrare a tutunului. Import: produse petroliere, zahăr, metale; export: vinuri, cereale, minerale, alfa (fibre textile). Aeroport. *ist.* În 1931 orașul a fost ocupat de francezi și folosit ca bază militară în N. Africii. În al doilea RM americanii au creat aici un cap de pod pentru a acționa împotriva trupelor hitleriste (1942).

**ORANIȚĂ 1.** Termen de origine sârbă (Oraniça) desemnând o luntre pescărească având fundul plat, prova și pupa identice, ușor arcuite și terminate cu tablou. Începând cu sec. al XVIII-lea au fost semnalate în apele românești (în special pe Dunăre) un mare număr de O. A nu se confunda cu craniță, graniță. **2.** Cange pe care o folosesc pescarii.



Oraniță (1)

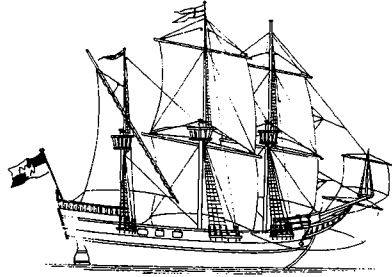
**ORDIN DE AMBARCARE MC** Document întocmit de încărcător, în care se trec bucățile, coletele, balele etc. din fiecare lot de marfă, cu mărcile de identificare respective. O.d.A. este semnat apoi de secundul navei.

**ORDIN DE MARȘ** Ordin dat în scris de șeful de stat-major ori de comandantul unității de nave (pentru navele militare) sau de biroul exploatare al flotei (pentru navele civile), prin care se comunică uneia sau mai multor nave misiunea ce le revine, precum și termenul de executare.

**ORDINE mil.** Disponerea reciprocă la distanțele, intervalele și în relevențele stabilite prin regulamente (instrucțiuni) a formațiilor de nave din cadrul fiecărui grup tactic al dispozitivului de marș sau de luptă. Cea mai simplă O. este formația.

**„OREL“** (*rus.* Oriol) Prima corabie cu trei arbori de dimensiuni mari construită în Rusia (pe Fl. Oka) în nov. 1667. Dim. 24,5 × 16,5 × 1,5 m; 28 tunuri din fier (cal. 37–57 mm); echipaj 20 marinari și 35 soldați. În aug. 1668 a fost trimisă la Astrahan (pe Volga la vărsarea în M. Caspică) pentru paza navelor

comerciale care traversau Caspica. În iun. 1670 a fost incendiată la Astrahan de cazacii lui Stepan Razin în timpul răscoalei conduse de acesta.



„Orel“

**ÖRESUND** Str. între Ins. Seeland și Pen. Scandinavică, prin care se face legătura între Str. Kattegat și M. Baltică. Lung. 70 km; lățimea 3,4–24 km; ad. max. 38 m (în N); ad. șenalului navigabil 8 m. Pr. porturi pe țărmul de V: Copenhaga (Danemarca), pe țărmul de E Malmö (Suedia), legate între ele printr-o linie de feriboturi.

**ORGAN DE CLASIFICARE A NAVELOR MC** Expert sau comisie de experți specializați în clasificarea navelor și în calcularea „bordului liber”, având calitatea să elibereze, prin intermediul autorității sau societății pe care o reprezintă, certificate de clasificare și de franc-bord.

**ORGANIZAȚIA TRATATULUI ATLANTICULUI DE NORD** Cunoscută mai ales sub denumirea prescurtată NATO provenită din numele său englezesc (North Atlantic Treaty Organization) sau Pactul Atlanticului de Nord (Pactul Nord Atlantic), este o organizație politică și militară constituită între cele 12 țări semnatare ale tratatului de alianță încheiat la Washington la 4 apr. 1949: Belgia, Canada, Danemarca, Franța, Islanda, Italia, Luxemburg, Marea Britanie, Norvegia, Olanda, Portugalia și Statele Unite ale Americii. În 1952 au mai aderat Grecia, Turcia, iar în 1955 Germania Occidentală. În 1966 Franța, deși a rămas membră a alianței, a hotărât să se retragă din organismele militare integrate ale acesteia. În 1982 Spania a devenit și ea membră. NATO, urmată în 1999 de Cehia, Polonia și Ungaria. În aprilie 2004, prin aderarea oficială a 7 noi state (Bulgaria, Estonia, Letonia, Lituania, România, Slovacia și Slovenia) numărul țărilor membre ale NATO a ajuns la 26. Zona NATO cuprinde teritoriile țărilor membre precum și acvatoriile bazinelor M. Mediterane și ale Atlanticului de Nord unde Comandamentul NATO organizează anual numeroase exerciții cu participarea forțelor terestre, navale și aeriene, de pregătire în vederea trecerii de la starea de pace la o eventuală situație de război, iar lărgirea alianței a impus reorganizarea NATO, redistribuirea priorităților, redислоcarea trupelor etc. Angajarea forțelor NATO într-o acțiune militară este legală și justificată numai dacă poartă girul Organizației Națiunilor Unite și al Consiliului de Securitate.

„ORIENT“ Prima navă fluvială de pasageri a NFR cumpărată în 1898 de la Societatea austriacă de navigație pe Dunăre. (DDSG) și rebotezată „Ștefan cel Mare“ (II). Construită în 1870 la Viena, a deservit linia de navigație Brăila–Galați. În 1902 a fost transformată în yacht regal, înlocuind nava cu același nume (I) intrată în serviciu în 1867. În 1938 a fost din nou transformată în navă de pasageri. În 1945 a fost cedată URSS.

**ORINOCO** Fluviu navigabil în America de Sud (Venezuela și Columbia). Lung. 2500 km; supr. bazinului 1086 mii km<sup>2</sup>. Izv. din SV Podișului Guyanelor și se varsă în Oc. Atlantic printr-o deltă cu 25 brațe și cu supr. de 25 mii km<sup>2</sup>. Pe cursul superior al Fl. O. se bifurcă râul Casiquiare care se leagă de sistemul Amazonului. Pr. afluenți: dr. – Ventuari, Caura, Caroni (pe care se află o importanță centrală hidroelectrică); st. – Guaviare, Meta Arauca; orașe-porturi: Santa Barbara, Puerto Ayacucho, Ciudad Bolivar ș.a. Accesibil pentru nave oceanice până la Ciudad Bolivar. *ist.* Vărsarea Fl. O. a fost descoperită în 1499 de expediția lui Alonso Hojeda din care a făcut parte și Amerigo Vespucci; iar în 1800 savatul german A. Humboldt, cercetând cursul superior al fluviului, a stabilit existența legăturii dintre O. și Amazon.

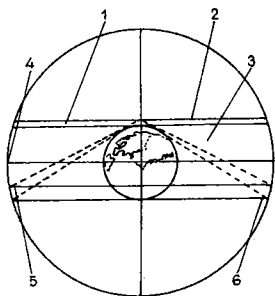
**ORION** Constelație având stelele nautice Alnilam (Saiph), Bellatrix, Betelgeusa, Rigel.

**ORIZONT O. adevărat** Planul perpendicular pe verticala locului, care trece prin ochiul observatorului.

**O. astronomic** Planul perpendicular pe verticala locului, care trece prin centrul globului. **O. geometric** Cerc pe globul terestru, descris de tangenta la suprafața acestuia, care trece prin ochiul observatorului. **O. marin** Cerc pe globul terestru, descris de punctul de tangență al razei vizuale a observatorului, refractată de atmosferă. Se află, de regulă, dincolo de O. geometric.

**ORIZONT ARTIFICIAL** Instrument ce servește la executarea observațiilor cu sextantul când orizontul marin nu este vizibil.

**ORIZONT CERESC** Cerc mare rezultat din intersecția sferei cerești cu un plan perpendicular pe raza observatorului și care trece prin centrul Pământului.



Orizont:

1 – orizont geoidal; 2 – orizont sensibil; 3 – depresiune; 4 – orizont ceresc; 5 – orizont vizibil; 6 – orizont geometric.

**ORIZONT RADIO/DE RADIOLOCAȚIE** Cerc pe globul terestru, descris de punctul de tangență cu globul al

unlei radio/de radiolocație refractată de atmosferă. Se află, de regulă, dincolo de Orizontul geometric.

**ORIZONTALĂ** Grindă orizontală fixată pe montanși, pe care se așază bordajul unei suprastructuri.

**ORIZONTUL COASTEI** Proiecția pe bolta cerească a reliefului unei coaste așa cum se vede de pe o navă aflată la distanță mare de țărm. Uneori se iau înălțimi la soare sau la aștri la această linie considerată ca orizont, după care se aplică o corecție specială.

„**ORIZONTUL MARITIM**“ *ist.* Revistă cu caracter literar-profesional a ofițerilor din marina comercială apărută în 1933, la Constanța.

**ORIZONTUL MĂRII** Cerc mic de pe suprafața Pământului definit de intersecția aparentă a sferei cerești cu suprafața mării. Se află sub orizontul adevărat cu un unghi care depinde de înălțimea ochiului observatorului deasupra nivelului mării. După gradul de luminozitate distingem O. clar, și O. neclar; *sin.* orizont aparent, orizont vizibil.

**ORKNEY** (Orcade) Arh. britanic în Oc. Atlantic la N de Scoția, de care o desparte Str. Pentland, format din 67 ins. cu o supr. totală de 1004 km<sup>2</sup>. Cca 25 000 loc. Ins. mai importante: Pomona, Hoy, Ronsay, Westray, Sanday, Stronsay, South Ronaldsay. O parte din ins. sunt nelocuite dar folosite pentru vânat și pescuit. Navigația este dificilă în Str. Pentland și strămtorile dintre insule din cauza stâncilor submarine și a curenților puternici. Climă temperată oceanică fără temperaturi scăzute datorită influenței curenților Golfstrom. Temp. iarna +2° C și +12° C vara. Pr. oraș-port Kirkwall (Ins. Pomona). *ist.* În perioada primului și celui de al doilea RM, în Arh. O. se afla principala BMM operațională a flotei britanice, Scapa Flow. În al doilea RM, la 14 oct. 1939 Sm. german U-47 a pătruns în baza de la Scapa Flow și a scufundat nava de linie britanică „Royal Oak”. Din 1959 BMM se află în conservare.

**ORLON** Material sintetic (poliacril) din care se pot obține fibre pentru confecționarea parâmelor.

**ORLOP** *ist.* Punte situată imediat deasupra punții calei pe vechile nave de linie cu vele.

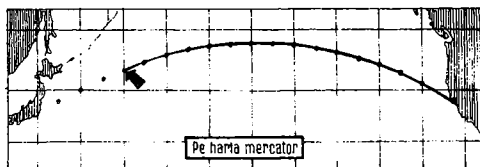
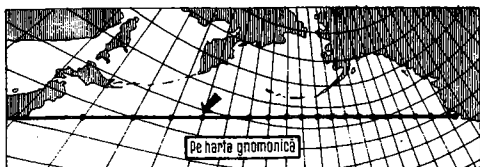
**ORMANOV, Branimir** (1914–1985) Amiral. Comandant al Forțelor Navale bulgare (1950–1960). Din 1960 locțiitor al șefului marelui Stat-Major pentru marină. De numele lui sunt legate dezvoltarea Marinei Militare bulgare prin achiziționarea de nave noi și perfecționarea pregătirii operativ-tactice a unităților navale și a Statului-Major. S-a preocupat de colaborarea cu Comandamentul Marinei Militare române prin organizarea de exerciții comune pe Dunăre și la mare. Aceeași colaborare fructuoasă între Flota Militară română și cea bulgară s-a realizat sub conducerea VAm Gheorghe Sandu din partea română, iar din partea bulgară a Am Ivan Dobrev, comandant al Marinei Militare bulgare (1960–1992) și a CAm Dicio Uzunov, comandant al Școlii Superioare de Marină bulgare (1959–1972).

**ORMUZ** Str. între Pen. Arabiei și coasta Asiei care unește G. Oman cu G. Persic. Lung. cca 150 km; lățimea min. 55,6 km. În str. circulă la suprafață curenții de apă vara de la E la V, iarna de la V la E cu

viteza de 1–3 km/h; vit. curenților de mare 8 km/h. Pr. port: Bender Abbas (Iran).

**ORȘOVA** Port fluvial situat la km 954 pe malul lacului de acumulare, vizavi de orașul Orșova. Dana mare a portului are un cheu vertical de 500 m și este dotată cu două macarale de 5 tf și patru de 16 tf. Platforma portuară are o suprafață de 16 000 m<sup>2</sup>. Suprafața depozitelor este de 1 600 m<sup>2</sup>. Cheul de pasageri este lung de 200 m. La el pot opera nave de până la 3 000 t. Cap. de trafic a portului este de 1 200 000 t/an. Șantierul naval construiește și repară nave de până la 3 000 t. Dispune de cale orizontale, un cheu de armare lung de 350 m, hală de montaj, macarale de până la 40 tf și un doc plutitor de 800 t.

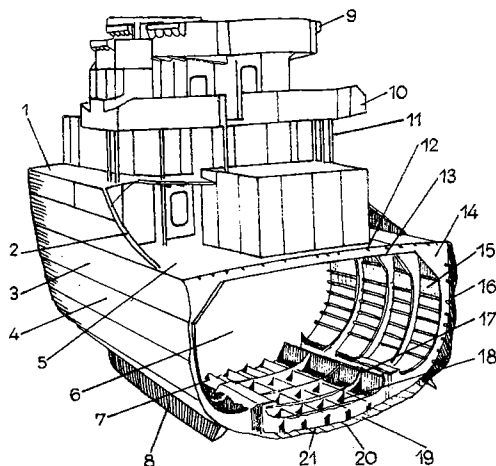
**ORTODROMĂ** Arcul de cerc mare al sferei terestre, pe care se măsoară distanța minimă între două puncte. Navele nu pot naviga pe ortodromă, cu excepția cazurilor în care aceasta coincide cu ecuatorul sau cu meridianul. O. taie meridianele sub un unghi mereu variabil; *sin.* cerc mare; *v.* loxodromă și navigație pe ortodromă.



Ortodromă

**OSAKA** Important port și BMM japoneză situate în S Ins. Honshu la Oc. Pacific. Cca 3,5 mil. loc. Supr. teritoriului și acvatoriului portului 53,3 km<sup>2</sup>. Lung. frontului de cheuri 25 km cu adâncimi de 7,5–12,0 m. Portul ocupă unul dintre primele locuri privind traficul de cabotaj și este centru principal de schimb de mărfuri cu China. Import: minereuri de fier și metale neferoase, cărbuni, bumbac, cherestea, cereale; export: mașini și utilaje industriale, prod. chimice, textile. Traficul anual de mărfuri cca 85 mil. t. Șantiere de construcții și reparații navale ce pot asigura construcția și reparația oricăror tipuri de nave militare și civile. Împreună cu orașele Kobe, Himeji, Sakai, Amagasaki formează o conurbație cu peste 6 mil. loc. Aeroport.

**OSATURĂ 1.** Scheletul unei nave, format din piese de lemn, profile de oțel sau tablă, peste care se așază bordajul. Se compune din chilă, etravă, etambou, carlingi, pontili, varange, coaste, stringheri, curenți longitudinali etc. **2.** Scheletul unei suprastructuri, compus din montanți, pontili, orizontale și longitudinale.



Osatură:

1 – puntea teugii; 2 – curmătura teugii; 3 – centură; 4 – bordaj; 5 – punte principală; 6 – perete etanș; 7 – carlingă laterală; 8 – chilă de rului; 9 – comandă; 10 – puntea comenzii; 11 – pontii; 12 – curent longitudinal; 13 – traversă; 14 – guseu; 15 – stringher; 16 – coastă; 17 – postamentul căldării; 18 – carlingă centrală; 19 – galbord; 20 – chilă plată; 21 – varangă.

**OSATURĂ CANTILEVER** Sistem de osatură cu coaste confecționate de regulă din fier cornier cu bulb, care de la câteva picioare sub nivelul punții superioare sunt deviate spre interiorul navei și în diagonală și se prind de o grindă longitudinală rezistentă care se întinde pe toată lungimea navei.

**OSATURĂ CU COASTE ÎNTĂRITE** Sistem de osatură în care elementele cadrelor transversale, coasta și traversa sau numai una din ele sunt supradimensionate, reprezentând secțiuni mult mai rezistente decât ale osaturii obișnuite.

**OSATURĂ TRANSVERSALĂ SISTEM BOLTĂ** Sistem constructiv specific unor nave cu autorujare. La nivelul punții superioare, osatura transversală are formă boltită, gurile de magazii fiind astfel înălțate până la nivelul punții de comandă. Sistemul asigură reducerea suprafeței de rujare a mărfurilor în vrac o dată cu încărcarea.

**OSLO** Oraș-port, cap. Norvegiei situat pe țămul G. Oslo-Fjord la Str. Skagerrak. Cca 500 mii loc. Lung. frontului de cheuri 13 km cu ad. până la 12 m. În port pot fi operate simultan 20 de nave de mare tonaj. Traficul anual de mărfuri cca 5,5 mil. t. Import: cărbuni, țiței, produse petroliere, mărfuri generale; export: minereuri, prod. chimice, ciment, cherestea, pește. Două șantiere navale dotate cu un doc uscat și 3 docuri plutitoare care asigură construcția și reparația navelor mari, incl. Cr. BMM a flotei norvegiene. Aeroport. *ist.* Construit în 1624 pe locul unei așezări datate din sec. XI. Cap. Norvegiei din 1814, până în 1924 cu numele de Cristiania. În apropiere de O., pe o peninsulă, se află un muzeu unde se păstrează nave vikinghe scoase la iveală în urma săpăturilor, navele „Fram” ale lui F.

Nansen și R. Amundsen și pluta „Kon-Tiki” a lui Th. Heyerdhal

**OSLO FJORD** Golf de forma unui fiord cu țămuri dantelate în S Norvegiei la Str. Skagerrak. Lung. 102 km; lățimea 15–30 km; ad. până la 354 m. Maree semidiurnă cu ampl. max. de 0,5 m. La capătul g. se află orașul-port cap. Norvegiei–Oslo.

**OSTENDE** (Oostende) Oraș-port belgian (Flandra de Vest) la țărmul M. Nordului. Cel mai important port de pescuit al țării. Ind. alimentară, chimică, prod. de parâme și plăși de pescuit. Stațiune balneară. Legătură prin feribot cu M. Britanie. *ist.* S-a ridicat ca oraș în sec. XIII pe locul unui sat de pescari. În timpul revoluției din Țările de Jos a fost asediat de trupele spaniole ale gen. Spinola (iul. 1601–sept. 1604) rezistând asediului.

**OSTIE pesc.** Furcă cu trei–patru brațe ascuțite, cu ajutorul căreia se pescuiește prin împingere.

**OSTROV fl.** Insulă formată de aluviuni în albia unui curs de apă și acoperită, de regulă, cu stufăriș. Partea din amonte a O. se numește cap, iar cea din aval, coadă.

**OTARU** Oraș-port situat în V Ins. Hokkaido la M. Japoniei. Cca 220 mii loc. Supr. terit. și acvatoriului portului 6,5 km<sup>2</sup>. Lungimea frontului de cheuri 5 km, cu adâncimi până la 9 m, în bazinul portuar 12 m. Ind. lemnului și de prelucrare a peștelui. Traficul anual de mărfuri cca 9 mil. t. Import: cereale, fosfați, mărfuri generale; export: cărbuni (din bazinul Ishikari), îngrășăminte, produse din lemn și din pește; șantiere de reparații nave cu tonaj redus. Punct de bazare a flotei militare japoneze.

**OTMET sin.** anafor, ciovrântie.

**OTORAC, OTORAG** Cui de strapazan.

**OTRANTO** Str. între Pen. Balcanică și Pen. Italică, care unește M. Adriatică cu M. Ionică. Lung. 105 km; lățimea min. 75 km. Ad. 978 m. Țărmul estic aparține Albaniei iar cel vestic Italiei.

**OTURAC** Bancă la capătul lotcii.

**OUTBOARD, motor** ~ Motor exterior la ambarcațiuni.

**OVCEAROV, Nikolai** (1957 n. Velico Târnovo) Istoric naval bulgar, dr., a publicat numeroase articole și studii între care volumul în limba engleză **Ships and shipping in the Black Sea XIV–XIX centuries**, apărut la Sofia în 1993.

**„OVERLORD”** Denumirea codificată a operației de debarcare prin care aliații au deschis cel de-al doilea front în Europa în timpul celui de al doilea RM; v. debarcarea din Normandia.

**OVERTIME MC** Ore suplimentare; muncă prestată în afara orelor oficiale de lucru. În lipsa unei convenții speciale, orele suplimentare se plătesc de către partea care a cerut a se lucra în afara programului oficial.

**„OVIDIU” ist.** Remorcher maritim construit în anul 1910 în Olanda și intrat în dotarea Administrației portului Constanța în 1915. Depl. 350 t; mașină de 750 CP; vit. 11,5 Nd. Rechiziționat pentru marina militară, a fost amenajat ca puitor de mine și repartizat Apărării maritime Constanța. În preajma primului RM (13 aug. 1916), Apărarea maritimă a dispus instalarea unui baraj de mine în fața intrării în port, misiune încredințată rem. „O”. În dimineața zilei următoare (14 aug. 1916), remorcherul având la bord pe locot. Nicolae Stoicescu, comandant, și 7 marinari a lansat 37 de mine în barajul de sud și 33 mine în barajul de nord. După câteva ore, în timp ce pilota un barcăz turcesc ca să-i asigure intrarea în port, remorcherul a lovit o mină din propriul baraj și s-a scufundat. În acest tragic accident și-au pierdut viața locot. Stoicescu și 3 marinari. Restul echipajului s-a salvat înotând la mal.

# P

**P** Pavilion din Codul internațional de semnale, care, ridicat în port, are semnificația: „Toate persoanele trebuie să se prezinte la bord, deoarece nava este gata de plecare”; ridicat în mare de către o navă de pescuit, are semnificația: „Plasa traulului s-a agățat de un obstacol”.

**PACIFIC, Oceanul** ~ Cel mai mare ocean de pe glob ca suprafață și adâncime situat între Euro-Asia și Australia la V. Antarctica la S și cele două Americi la E. Lung de la N la S 15,8 mii km; de la E la V 19,5 mii km. Supr. (fără insule) 178,88 mil. km<sup>2</sup>. Ad. med. 3 976 m, max. 11 022 m (groapa Marianelor). Comunică prin Str. Bering cu Oc. Înghețat de Nord, prin Str. Drake cu Oc. Atlantic și prin mările Arh. malaez cu Oc. Indian. Țărmuri abrupte însoțite de lanțuri muntoase. Paralel cu țărmurile vestice se întind șiraguri de insule ce delimitează mări de bordură. P. ocupă primul loc privind numărul insulelor (peste 100 000). Reg. periferică a P. cuprinde zone cu seismicitate puternică și activitate vulcanică intensă („Cercul de Foc al Pacificului”) și cu gropi abisale. În centrul și SV oceanului sunt numeroase insule vulcanice și coraligene care formează Oceania. Climă subtropicală, tropicală și ecuatorială cuprinde cea mai mare parte din supr. oceanului. La N domină clima subarctică, iar la S cea antarctică. Vânturile alizee (pasate) domină în N și S oceanului, iar în zonele temperate vânturile de V. Zonele tropicale sunt bânuite de taifunuri (cicloane), iar cele de Sv și NV sunt dominate de taifunuri (cicloane), iar cele de SV și NV sunt dominate de musoni. Principalii curenți de suprafață sunt: curenții calzi ecuatorial de Nord și ecuatorial de Sud, curentul Kuro-Șivo, curentul rece Oia-Șivo (Kurilelor) și curentul vânturilor de V. Temp. med. în febr. în mările nordice și din Antarctica: - 0,5 - 1° C și, respectiv, +26 - +28° C la Ecuator. Marea neregulată cu ampl. de 1 m la insulele din largul oceanului și până la 11 m în unele mări de bordură. Salinitatea oscilează între 30 și 36‰. P. este străbătut de importante căi de navigație. Traficul de mărfuri între porturile din P. și celelalte porturi ale lumii a crescut o dată cu deschiderea canalelor Suez și Panama. Dispune de bogate zone de pescuit (cca 60% din cantitatea de pește pescuit pe glob). În perioada celui de al doilea RM P. a fost teatrul unor mari confruntări ale forțelor terestre, navale și aeriene ale Japoniei, SUA, Angliei, Franței, Germaniei și ale altor state, *ist.* Cunoașterea Oc. Pacific de către europeni a început în sec. al XVI-lea. La 25 sept. 1513, conchistatorul spaniol Vasco Nuñez Balboa a traversat istmul Panama spre țărmul Oc. Pacific și a fost primul

european care a văzut apa oceanului pe care a numit-o **Mar del Sud**, probabil datorită orientării în acest sens a istmului. La 28 nov. 1520 când Fernando Magellan, trecând prin strâmtoarea care-i poartă numele, a intrat în ocean și a văzut că a navigat pe el 110 zile fără să întâmpine vre-o furtună, l-a numit **Mar Pacifico**. De atunci și până în anul 1804 a fost explorată întreaga suprafață a oceanului cu excepția părții de Sud..

**PACIFIC, campaniile din** ~ Operațiile militare de pe TOM din Oc. Pacific în al doilea RM între Japonia pe de o parte și respectiv SUA și aliații săi. În desfășurarea confruntărilor s-au distins urm. campanii: **7 dec. 1941 - nov. 1942.** Ofensiva FA japoneze pentru ocuparea Ins. Filipine, a Birmaniei, Malaysiei Or. Singapore, Hong Kong și a o serie de ins. din centrul și SV Oc. Pacific. Campania a început cu atacul prin surprindere asupra BMM a SUA de la Pearl Harbor și altor baze și aerodromuri americane și britanice din Pacific. De la începutul campaniei și până în apr. 1942 japonezii au cucerit teritorii întinse în zona mărilor sudice și în SE Asiei. Cu toate acestea, ei n-au reușit să obțină o victorie decisivă și au fost nevoiți să treacă la un război de durată. În bătălia navală din M. Coralilor (7-8 mai 1942), flota americană a reușit să obțină prima sa victorie asupra flotei japoneze, iar la 3-8 iun. 1942 japonezii au suferit o grea înfrângere în bătălia navală de la Midway-Aleutine. În urma pierderilor suferite, Japonia a pierdut inițiativa strategică și a adoptat temporar o strategie de apărare. **Dec. 1942 - dec. 1943.** În campanie s-au desfășurat mai multe confruntări în cursul cărora s-a produs o cotitură în defavoarea Japoniei. La aceasta au contribuit și succesele aliaților pe alte fronturi ale celui de al doilea RM. Din vara anului 1943 SUA și aliații săi au cucerit Ins. Gilbert, Arh. Solomon (cu excepția Ins. Bougainville), o parte a Ins. Noua Guinee, Ins. Aleutine ș.a. Acțiunile de luptă din China și Birmania împotriva forțelor japoneze invadatoare au avut un caracter limitat. **Ian. 1944 - 2 sept. 1945.** În aceasta ultimă campanie s-au desfășurat ample operații de debarcare ale FA ale SUA și aliaților săi pentru cucerirea Insulelor Marshall, Caroline, Mariane, Filipine și a altor insule. Flota japoneză a suferit o grea înfrângere în bătăliile navale de la Ins. Leyte - Filipine. În mart. 1944, americanii au cucerit Ins. Iwozima, iar în iun. 1945. Okinawa. În ian.-iun. 1945 au fost eliberate teritoriile întinse din China și Birmania. La 6 aug. 1945 aviația SUA a lansat o bombă atomică asupra or. Hiroshima, iar la 9 aug. asupra or. Nagasaki. La 8 aug., URSS declară război Japoniei și înfrânge armata japoneză din Manciuria. La 2 sept.

1945 Japonia capitulează. Campaniile Pacificului s-au caracterizat printr-un număr mare de operațiuni de desant și antidesant ale căror desfășurare și deznodământ au depins de obținerea supremației pe mare și în aer. Forța de șoc a flotelor aflate în conflict au constituit-o grupările de PA, iar principalele mijloace de întrerupere a comunicațiilor pe mare au fost submarinele, aviația și barajele de mine marine.

**PACHEBOT** (*engl.* packet boat) Navă comercială pentru transportul pasagerilor și coletelor poștale, care execută curse regulate între două sau mai multe porturi; *sin.* (rar) navă de pasageri, pasager poștal, pasager.

**PACHET DE MARE** Cantitate mare de apă aruncată de un val pe puntea navei.

**PACTUL ATLANTICULUI DE NORD** (Pactul Nord Atlantic); v. Organizația Tratatului Atlanticului de Nord.

**PAD** (Po) Cel mai mare Fl. din N Italiei. Lung 652 km. Supr. bazinului 75 mii km. Izv. din Alpii Cotici. Străbate pe cursul superior un defileu îngust apoi o câmpie joasă unde primește numeroși afluenți și se varsă în M. Adriatică printr-o deltă întinsă cu șase brațe principale.

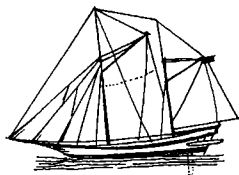
Regim hidrologic variabil datorită afluenților care au un debit mare primăvara și toamna și poate provoca inundații. Este canalizat și îndiguit pe mari întinderi. Navigabil pe o distanță de 540 km de la vărsare. Sunt navigabili și o parte din afluenții săi. Centrale hidroelectrice. Legat prin râurile și canalele navigabile de lacurile interioare (Lago di Garda, L. Maggiore). Pr. orașe riverane: Torino, Piacenza, Cremona, Ferrara.

**PADELĂ** Ramă cu lungimea de 2,00–2,50 m cu două pene, folosită pe caiac. Ramarea se execută prin mișcării ritmice, alternind în cele două borduri fără punct de sprijin pe acestea.



**Padelă:**  
1 – braj; 2 – pană.

**PADUAKAN** Navă cu vele aurice, folosită pe coastele Indochinei și ale Ins. Borneo.



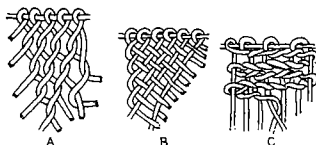
Paduakan



Pagale

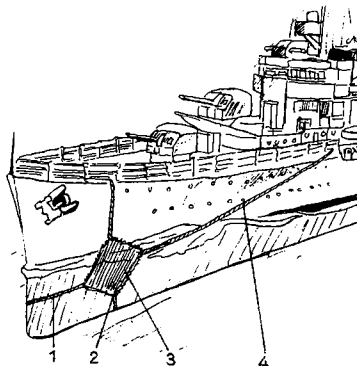
**PAGAIE** Ramă scurtă, cu o singură pană, folosită pe canoe. Se ține cu ambele mâini, canotorul stând în poziție „pe un genunchi”.

**PAIET** Împletitură din fibre vegetale, care servește la protejarea punții, mărfii etc.; poate fi de tip francez, englez, spaniol etc.



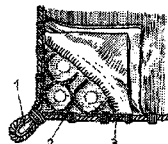
**Paiet:**  
A – englez; B – francez;  
C – spaniol.

**PAIET DE GAURĂ DE APĂ** Dispozitiv compus din două bucăți de pânză de vele, cu o saltea la mijloc, și întărit pe margine cu o grăndee cu ochiuri, de care se prind



**Paiet de gaură de apă:**  
1 – braj prova; 2 – lanț de fund; 3 – paiet;  
4 – braj pupa.

brațele pentru manevra orizontală, parămele sau lanțurile de fund și de manevră, eventual, o parâmbă gradată. Lanțurile se termină cu sfârcuri din parâmbă vegetală. paietul se așează peste o gaură de apă în afara bordajului; presiunea apei îl lipește de bordaj, astupând astfel gaura. **Paiet armat** Paiet care are o plasă de sârmă între fețele din pânză de vele. **Paiet Makarov** Paiet cu întărituri din țevă metalică, așezate în buzunare din pânză de vele.



**P – Paiet armat:**  
1 – ochi cu rodanță;  
2 – plasă de sârmă;  
3 – grăndee.

**PAIET DE GHIULEA** *ist.* Paiet gros, aflat pe punte, pe care se așează ghiulelele.

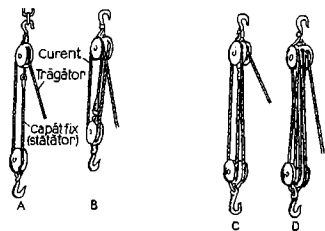
**PAIOL 1.** Căptușeală din lemn pe fundul hambarului. 2. Rând de butoaie sau baloturi în hambar; *sin.* panioi.

**PAIOLAT** Scândură lângă carlinga centrală, care acoperă canalul de scurgere.

**PALANC** Dispozitiv compus din două macarale prin care trece o parâmbă denumită curent, având unul din capete liber (trăgător), iar celălalt fixat la o macara (capăt fix sau stătător). Servește la ridicarea de greutăți, la întinderea parâmelor etc.; v. caliornă ◊ „Sub P.”.

Suficient de aproape de navă pentru a putea fi ridicat; „Barca nr... sub palancurii!” Comandă pentru a aduce barca sub palancurile gruiilor, după care urmează a fi ridicată. **P. avantajos** P. având macaraua din care iese curentul prinsă la greutatea de manevră; câștigul de forță este mai mare decât în cazul în care greutatea ar fi prinsă la cealaltă macara. **P. cu sfârc** P. care are un capăt de parâmbă la macaraua fixă, denumit sfârc, cu ajutorul căruia se poate prinde de un inel, un ochi sau o parâmbă. **P. de abatere** v. abatere în carenă. **P. de ancoră** Caliornă cu picior și cheie încovoaiată, cu ajutorul căreia se virează lanțul ancorei în caz de avariere a cabestanului sau a vinciului. **P. de barcă** P. ce servește la ridicarea și la lăsarea la apă a bărcilor; v. *fig.* barcă și balenieră. **P. de bigă** P. ce servește la ridicarea greutăților cu ajutorul bigii. **P. de distanțare** *sin.* american. **P. de guvernare** P. pregătit în

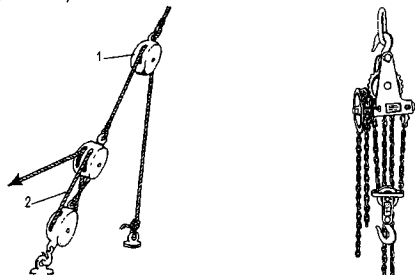
compartimentul cârmei pentru a putea governa nava, manevrând echea cu palancuri; *sin.* P. de cârmă. **P. de întărire** P. prins pe echea cârmei pentru a nu-i permite să joace pe mare rea; *sin.* P. de ușurare. **P. de întindere** P. folosit la întinderea manevrelor stătătoare ale greementului sarturilor, straiurilor. **P. de picior:** a) P. ce servește la manevrarea sau la fixarea picioarelor unei capre; b) P. aflat la capătul piciorului unei manevre. **P. de punte** P. ce servește la efectuarea diferitelor manevre pe punte. **P. de prefacere** P. mic. cu ajutorul căruia se prefacă un P. mare; *sin.* P. de recuperare. **P. de redresare** v. abatere în carenă. **P. de ruluiu:** a) P. cu una din macarale prinsă pe o vergă, iar cu cealaltă pe catarg pentru a nu permite deplasarea vergii pe mare rea; b) P. ce servește la întărirea unei vergi pe care se află un P. de capăt de vergă. **P. de reținere** v. lăsare la apă. **P. de sart** P. fixat orizontal între două sarturi slăbite pentru a le întinde. **P. de talpă** P. ce servește la fixarea tălpii unei instalații pentru manevre de forță. **P. de tăiere.** Pe baleniere, P. cu ajutorul căruia se ridică bucățile de balenă. **P. de traversieră** P. cu ajutorul căruia se virează traversiera. **P. de tun** P. compus din două macarale simple. **P. de ușurare** v. P. de întărire. **P. de vele** P. folosit la ridicarea velor în arboradă pentru învergare; este, de regulă, un P. de tun. **P. dezavantajos** P. cu greutatea de ridicat prinsă la macaraua din care nu iese trăgătorul. **P. dublu** P. format din două macarale duble. **P. lung** P. cu una sau cu două viori. **P. simplu** P. format dintr-o macara dublă și una simplă.



Palancuri:

A – de tun; B – simplu; C – dublu; D – caliornă cu două macarale triple.

**PALANC ALUNECĂTOR** Dispozitiv compus dintr-un palanc și o macara alunecătoare.



Palanc alunecător:

1 – macara alunecătoare; 2 – palanc.

Palanc diferențial

**PALANC DE CAPĂT DE VERGĂ** Dispozitiv care constă dintr-un palanc având un picior trecut printr-o cravată la capătul unei vergi asigurate cu palancuri de ruluiu.

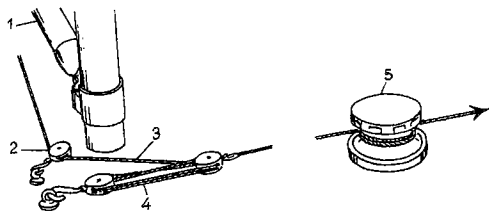
**PALANC DE SĂRBĂTOARE** *inv.* Palanc mic, cu sfârc sau cu cârlig, folosit la unele lucrări în arboradă.

**PALANC DE STRAI** Dispozitiv pentru manevrarea greutăților între două catarge, folosind două palancuri sau un palanc ținut de sfârcul său și de o manevră ce poartă denumirea de spânzurătoare.

**PALANC DIFERENȚIAL** Dispozitiv compus dintr-o macara cu două raiuri alăturate, dar cu diametre diferite, și cu un rai simplu, curentul fiind de lanț. Se folosește pentru ridicarea greutăților mari, de regulă, în compartimentul mașini.

**PALANC MECANIC** Dispozitiv care multiplică forța de ridicare; se folosește în același scop ca și palancul diferențial.

**PALANC OLANDEZ** Dispozitiv compus dintr-un palanc ce se prinde cu cârligul într-un ochi de punte și care are la macaraua mobilă o pară ce se dă la cabestan.

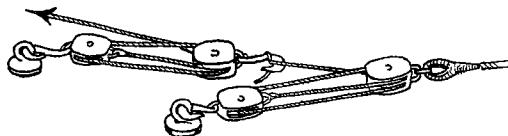


Palanc olandez:

1 – bigă; 2 – pastică; 3 – trăgător; 4 – palanc; 5 – cabestan.

Curentul palancului este legat la curentul unei bigi. Datorită acestui dispozitiv, curentul bigii se va mișca cu o viteză egală cu  $n + 1$  ori viteza macaralei mobile ( $n$  este numărul de raiuri ale palancului).

**PALANC PE PALANC** Dispozitiv compus din două palancuri din care unul este legat la trăgătorul celuilalt; *sin.* palancuri în serie.



Palanc pe palanc

**PALAU** Arh. în Oc. Pacific. Face parte din grupul Ins. Caroline, format din ins. vulcanice și coraligene. Supr. 490 km<sup>2</sup>; cca 15 mii loc. Climă subecuatorială. Predomină savane și păduri veșnic verzi. ALT max. 241 m. Culturi de cocotieri, arbori de pâine, trestie de zahăr. Expl. de bauxită și fosfați. Terit. sub tutela ONU, administrat de SUA.

**PALĂ** (de elice), Element activ al unei elice cu profil hidro-dinamic încastrat prin turnare în butucul elicei și a cărei suprafață elicoidală realizează prin rotire împingerea maselor de apă. Palele elicei unei nave au o muchie de atac sau „conducătoare” care la rotire taie apa și o muchie opusă numită „de fugă” sau „condusă”.

**PALERMO** (*gr.* Panormos) Cel mai important oraș și port italian din Ins. Sicilia, situat pe țărmul g. cu același nume din M. Tireniană. Al doilea centru economic ca importanță din sudul Italiei după Napoli. Centru

industrial: șantiere de construcții și reparații navale, montaj avioane, constr. de mașini, ind. chimică, textilă, ușoară. Export: minereuri, vinuri, fructe. Cunoscut centru turistic, fiind unul din cele mai frumoase orașe din bazinul M. Mediterane. Aeroport internațional. *ist.* Fundat de fenicieni în sec. VII-VI î.Hr., a fost stăpânit succesiv de cartaginezi, romani, ostrogoți, bizantini, normanzi și francezi (sec. XIII d.Hr.). În 1860 a intrat în componența regatului italian. Aici a murit Nicolae Bălcescu (1852), om politic democrat și revoluționar român.

**PALETĂ** Platformă din lemn, metal sau material plastic, de formă dreptunghiulară folosită la manipularea și transportul unității de încărcătură cu ajutorul mecanismelor de ridicat și transport cu furci; poate fi constituită din două plăci despărțite între ele prin stîngii de distanțare sau dintr-o placă sprijinită pe stîngii-suporturi. **P.-ladă** P. având deasupra plăcii superioare pereți verticali, pliabili sau demontabili, care protejează marfa. **P. cu montanți** P. având deasupra plăcii superioare montanți fiși sau pliabili, care suportă greutatea P. suprapuse. Marfa transportată pe P. poartă denumirea de marfă paletizată.

**PALETIZARE** MC Procedeu de manipulare, transportare și depozitare a mărfurilor, folosind palete cu dimensiuni standard, pe suprafața cărora se stivuiește o anumită unitate de încărcătură ce își păstrează forma și greutatea pe timpul transportului, permițând introducerea mecanizării. P. reduce substanțial timpul de manipulare a mărfurilor la încărcare/descărcare și asigură în mare măsură integritatea acestora.

**PALIER DE ARBORE PORTELICE** Este format din suportți de construcție specială (lagăre) pe care se sprijină linia de arbore. Fiecare lagăr se compune dintr-un postament de fontă sau oțel încastrat în osatura navei și un cuzinet căptușit cu metal antifricțiune pe care se rotește arborele.

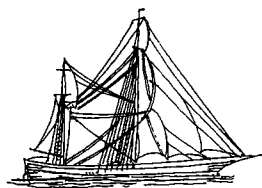
**„PALINURO“** Navă-școală tip barchentină cu trei arbori sub pavilion italian, construită în anul 1934 la șantierul naval din Nantes-Franța. La lansare a fost botezată, „Commandant Louis Richard” fiind destinată transportului de mărfuri. În anul 1950 nava este achiziționată de Marina Militară Italiană, modernizată și transformată în navă-școală Caracteristici: deplasament 1341 t; dim: 68,90 x 10,10 x 4,90 m; echipaj 47 oameni.

**PALMA** *ist.* Velier de cabotaj în M. Mediterană (sec. XVIII-XIX). Caracteristici: L 30 m; B 6 m.

**PALMA DE MALLORCA** Oraș-port pe Ins. Mallorca (arh. spaniol Baleare) din M. Mediterană. Portul este situat pe țărmul G. Palama. Centru comercial și industrial. Cca 310 mii loc. Ind. chimică, alimentară, textilă, a sticlei, construcții navale. Export de produse

agricole, îndeosebi fructe. Turism. Aeroport.

**PALMĂ** v. ancoră.



Palma

**PALONIER** Dispozitiv de acționare a cârmei cu picioarele, în schifuri.

**PAMFILION** *ist.* Navă de război, înrudită cu dromonul, pe care o foloseau îndeosebi bizantinii în sec. VII d.Hr.

**PANAMA 1.** (*engl.* Panama Canal) Canal interoceanic care străbate istmul cu același nume, pe teritoriul statului Panama din America Centrală. Este una din cele mai importante căi de comunicație pe apă de pe Mapomond între Oc. Atlantic și Oc. Pacific. Construit între anii 1881-1914 după proiectul ing. F. de Lesseps. Are o lungime de 81,6 km, din care 65,2 km pe uscat și 16,4 km pe fundul golfurilor maritime din zona istmului P. Lățimea la suprafață 150-300 m; ad. min. 12,5 m. Are 6 ecluze de 305 x 33,5 m. Accesibil pentru nave de până la 40 mii t. Capacit. max. de tranzit 48 nave în 48 de ore. Durata de tranzit 8-14 ore; în cazuri de urgență 4 ore. Canalul se află sub jurisdicția statului Panama și SUA și poate fi folosit de navele tuturor națiunilor atât în timp de pace cât și de război. Căile de acces în canalul P. sunt apărate de bazele maritime și aeriene ale SUA Colon și Coco-Solo în Oc. Atlantic și Balboa în Oc. Pacific. **2.** Golf în Oc. Pacific pe coastele Americii Centrale în zona istmului P. Lungimea 140 km; lățimea max. 250 km; lățimea la intrare 185 km; ad. 200 m.

**PANAMAX** Navă port-container cu o capacitate de 1 300 de containere, la construcția căreia s-a ținut seama de restricțiile Canalului Panama. Caracteristici: L 227,30 m; B 30,48 m; d 9,14 m.

**PANĂ 1.** Poziție a unei nave care nu mai înaintează, aflându-se în echilibru sub vele, unele din acestea fiind pline, altele mascate. Distingem: **P. sub gabierul mic**, **P. sub gabierul mare**, **P. curentă**, **P. în cruce sub gabierul mic**, **P. în cruce sub gabierul mare**. P. poate fi ardentă sau moale. **2.** Piesă din lemn, servind la fixarea catargului în etambreu. **3.** Piesă din lemn, de forma unei prisme triunghiulare, folosită la fixarea șinei pe mușamaua bocaportului, la astuparea unei găuri de apă etc. **4.** v. cărmă. **5.** v. ramă. **6.** *ist.* Piesă din lemn, folosită la ochirea tunurilor în înălțime.

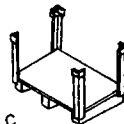
**PANĂ DE URAGAN** Masă de nori cumulonimbus ce apar în centrul unui ciclon.



A



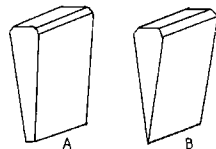
B



C

Palete:

A - cu o placă cu suportți; B - cu două plăci cu suportți; C - cu montanți.



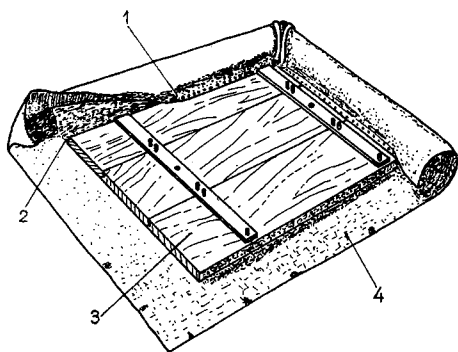
Pană de gaură de apă:  
A - teșită; B - ascuțită.



**PANGLICA ALBASTRĂ** Trofeu instituit de cea mai veche companie transatlantică engleză, „Cunard White Star Line”; P.A. se acordă celui mai rapid transatlantic care face curse între Europa și SUA. Totodată, nava primește ca trofeu un glob terestru din argint masiv, pe care sunt gravate numele navelor ce au cucerit până în acel moment recordul de viteză. P.A. a fost acordată pentru prima oară (în 1830) pachebotului englez „Persia” (3 300 t, vit. 13 Nd), care a efectuat traversada în 8 zile, 23 ore și 30 minute. În secolul XX, până în anul 1927, P.A.: a fost deținută de transatlanticul englez „Mauritania” (36 000 t), care avea o viteză până la 27 Nd. În 1929 P.A. a fost cucerită de nava germană „Europa” (51 860 t), a cărei viteză era de 27 Nd. În 1932, trofeul a fost cucerit de nava italiană „Rex” (50 000 t), cu viteza 28,92 Nd, care a păstrat-o până în 1935, când a revenit transatlanticului francez „Normandie” (68 500 t), cu viteza de 29,68 Nd. În 1936, trofeul s-a înapoiat în Anglia, fiind conferit transatlanticului „Queen Mary” (75 000 t), cu viteza de 31,69 Nd. Din 1952 P.A. se află pe nava americană „United States” (59 140 t), care are viteza de 35,6 Nd; aceasta a traversat Oc. Atlantic în 3 zile, 10 ore și 40 minute. P.A. se arborează în zilele festive.

**PANIOL** *sin.* paiol (2).

**PANOU 1.** Fiecare din bucățile din care este construit capacul bocaportului. **2.** Planșetă din lemn, aflată pe fundul unei bărci. **3. pesc.** Piesă din lemn sau fier, de formă dreptunghiulară sau eliptică, folosită în pereche pentru deschiderea traulului în sens orizontal. De P. se leagă, prin intermediul unor brațe de pară, mă,



**Panou de gaură de apă:**

1 - cutie; 2 - umplutură; 3 - panou; 4 - pânză de vele.

aripile traulului. **4.** La navele militare, placă din tablă, de regulă striată, așezată deasupra santinei.

**PANOU DE GAURĂ DE APĂ** Panou din lemn, cu o garnitură pe margine, servind la astuparea găurilor de apă; v. și caplama.

**PANTALONI 1.** Înveliș cilindric care prelungeste bordajul navei și înfășoară axul elicei. **2.** Conductă de dimensiuni mari, care leagă căldarea de coș.

**PANTAZZI, Vasile** (1874 - ? n. București) Contra-amiral. Absolvent al Școlii de Artilerie, Geniu și Marină cu gradul de Slt (1891). Între 1895-1899 comandant al Can. „Olțul”, ofițer cu torpilele pe Cr.

„Elisabeta”, apoi secund pe bricul „Mircea” (I). Urmează un stagiul de specializare în Escadra Italiană. (1901). În calitate de prezidinte al Comisiei de supraveghere asigură controlul pieselor de artilerie pentru Cr. „Elisabeta” fabricat în uzinele din Franța și totodată redactează manualul necesar folosirii noului material de artilerie. Efectuează o călătorie în Japonia (1908-1909) unde studiază organizarea marinei japoneze. În al doilea război balcanic, aflat la comanda Mon. „Lascăr Catargiu” organizează cu succes transporturile militare pe Dunăre (1913). Comandant pe Cr. „Elisabeta” (1913-1916). În primul RM trece la Direcția Marinei și execută misiuni pentru Ministerul de Război. După război este primul comandant al Grupului de Ds. tip „M” venite din Italia (1919). Între 1920-1930 șef de Stat Major al Diviziei de Dunăre și comandant al Diviziei de Mare. În rezervă din 1931.

**PANTĂ** Înclinarea albiei unei ape curgătoare față de planul orizontal. Se exprimă în cm/km sau mm/km. Panta continentală: zonă a coastei subacvatice, cuprinsă între 200 m și 2 000-4 000 m; povârniș sau abrupt continental.

**PANTELLERIA** Ins. vulcanică italiană în bazinul sudic al M. Mediterane între Ins. Sicilia și Tunisia. Supr. 83 km<sup>2</sup>; cca 10 mii loc. Relief cu alt max. de 836 m. Climă mediteraneană. Viță de vie, pomicultură. *ist.* Punct de sprijin naval și aerian italian în al doilea RM. Cucerită de forțele aliate cu ocazia debarcării din Sicilia (11-12. 06. 1943).

**PANTENĂ, în ~ (despre vergi)** Înclinat (punerea vergilor în pantenă este semn de doliu).

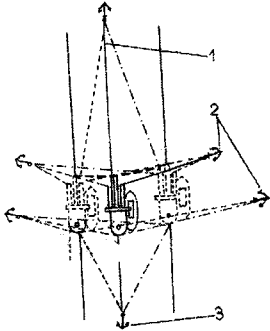
**PANTOCARENĂ** Carenă a unei plutiri, obținută prin variația volumului carenei și a înclinării.

**PAPAGAYOS** Vânt de Nord-Est ce bate cu violență pe coasta de Vest a Americii Centrale.

**PAPANIN, Ivan Dimitrievici** (1894-1986) Amiral. Explorator sovietic al Arcticii. A condus stațiunile științifice polare de pe Ins. Hokker din Arh. Franz Joseph și de la C. Celiușkin, cel mai nordic punct continental al Asiei (1932-1935). A călătorit în derivă pe o banchiză cu stația „Polul Nord” până în Groenlanda și a iernat în Arctica (1937-1938). În al doilea RM a reprezentat Comandamentul Suprem în organizarea transporturilor militare pe căile de comunicații maritime nordice din America în Uniunea Sovietică. Lucrării: **Viața pe o banchiză** (1938); **Gheața și focul** (1977). Numele lui P. îl poartă un munte din Antarctica și un C. de pe Pen. Taimăr.

**PAPEETE** Port, BMM și centru ad-tiv al posesiunii franceze Tahiti (Polinezia Franceză) situat în N insulei la Oc. Pacific. Ad. șenalului de acces 10,4 m; lung. frontului de cheuri peste 1 km, cu ad. de 7,5-10 m. Șantier de reparații pentru nave cu tonaj redus. Aici se află centrul francez de experimentare a armamentului nuclear. În apropiere se află un aerodrom al aviației maritime franceze.

**PAPIONAJ** Manevră de deplasare transversală a unei drăgi, executată cu ajutorul a două ancore de papionaj.



Papionaj:

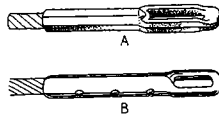
1 – ancoră de avanti; 2 – ancore de papionaj; 3 – ancoră pupa.

**PAPIONARE** v. papionaj.

**PAPIRUS** Plantă erbacee (*Cyperus papyrus*) care crește pe malurile Nilului, în special în delta fluviului. Foile de papirus prelucrate au fost folosite în antichitate pentru scriere. Planta s-a utilizat și pentru construcția de ambarcațiuni.

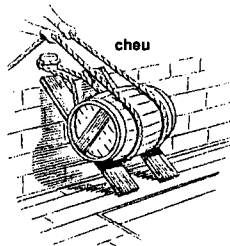
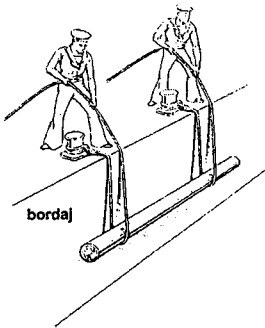
**PAPUC** 1. Armătură la capătul unei sârme de balustradă; la sârmele de balustradă învelite în plastic se folosesc P. etanși. 2. arg. Șalupă.

**PARABUCLĂ** Parâmă cu ajutorul căreia se rostogolesc obiectele cilindrice pentru a le ridica sau a le coborî la bord (cheu). Dacă un școndru trebuie ridicat peste parapet, el se reține cu o contraparbucle.



Papuci:

A – etanș; B – tip vechi.



Manevra greutăților cu ajutorul parabuclei

**PARADĂ NAVALĂ** mil. Festivitate care se organizează cu prilejul sărbătorilor naționale, de Ziua Marinei, cu ocazia unor vizite oficiale etc., când navele staționate în port, în radă sau cele care se deplasează în formație de paradă sunt trecute în revistă. Cu 15 min. înainte de începerea acestei festivități, echipajele se aliniază la front pe punte, de-a lungul navei, de la pupa spre prova,

începând cu ofițerii. Pe timpul P.N. comandantul se află pe comandă, în același bord cu echipajul navei.

**PARAGAT** pesc. Unealtă de pescuit compusă dintr-o parâmă, denumită ană, de care sunt prinse cu ajutorul unor sfori denumite petile cărligele cu nadă. În țările nordice P. servește la prinderea codului, putând avea 1 000–4 000 de cărlige.

**PARAIBA** Fluviu în SE Braziliei. Lung. 1060 km. Izv. din M-ții Sierra do Mar (podiușul Braziliei), străbate o depresiune tectonică între Sierra do Mar și Sierra do Mantiqueira și se varsă în Oc. Atlantic lângă Or. Campus. Din cauza pragurilor este navigabil numai pe anumite sectoare.

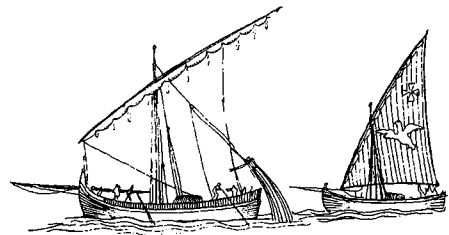
**PARALAXĂ** Unghiul sub care se vede raza Pământului privită de pe un astru. Servește la calculul corecțiilor înălțimilor astrilor.

**PARALEL** Prescurtare de la cerc paralel. Distingem: **P. de latitudine**, care este paralel cu ecuatorul terestru; **P. de declinație**, care reprezintă un cerc al sferei cerești paralel cu planul ecuatorului ceresc; **P. de înălțime**, care reprezintă un cerc al sferei cerești paralel cu planul orizontului; **P. fictiv**, care este un cerc paralel cu ecuatorul unei proiecții Mercator oblice.

**PARAMETRII FIERULUI MOALE** v. deviația compasului magnetic.

**PARANÁ** Fluviu în America de Sud (Brazilia și Argentina). Se formează prin unirea Răurilor Paranaiba și Rio Grande care izv. din podiușul Braziliei, străbate sudul Braziliei, parțial face graniță comună între Paraguay și Argentina, străbate câmpia La Plata și se varsă în Oc. Atlantic prin marele estuar La Plata. Lung. 4 700 km (împreună cu estuarul La Plata); supr. bazinului cca 4,25 mil. km<sup>2</sup>; debitul max. la vărsare 30 mii m<sup>3</sup>/s. Pe parcurs formează praguri și cascade. Pr. afl.: Paraguay, Parabapanema, Rio Salado. Navigabil până la or. Santa Fé pentru nave oceanice, iar la ape mari până la or. Posados; în continuare, în amonte este accesibil pentru nave de mic tonaj. Pr. orașe riverane: Posados, Corrientes, Santa Fé, Rosario, iar pe țărmul de S al estuarului La Plata, Buenos Aires. *ist.* Primul dintre europeni care a pătruns pe fl. a fost navigatorul englez Sebastian Cabot (1527).

**PARANZELLA** Ambarcațiune de pescuit întâlnită pe coastele Italiei.



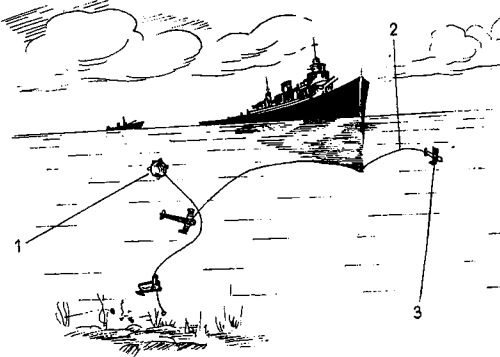
Paranzella

**PARAPET** Prelungire a bordajului lateral deasupra punții, sprijinită pe montanți sau pe stâlpi la navele din lemn. La partea superioară a P. se află copastia; v. fig. nară de bordaj și navă de 74.

**PARAȘUTĂ** Tendă întinsă temporar deasupra unei guri de magazie și ridicată la centru pentru a împiedica

pătrunderea ploii.

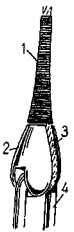
**PARAVAN** *mil.* Aparat de protecție individuală a navelor împotriva minelor de contact. P. se compune două flotoare de formă hidrodinamică, cu cârme de deviere și profundoare de reglare a imersiunii,



Paravan:  
1 – mină; 2 – braț; 3 – flotor.

remorcare cu sârme prevăzute cu foarfece pentru tăierea parâmelor minelor; se fixează de una din piesele de pe etravă. Când nava înaintează P. se depărtează în borduri cu ajutorul cârmelor, devinând minele la o distanță de 20–30 m de navă, după ce parâmele acestora au fost tăiate în prealabil cu foarfecele.

**PARAVANUL LUMINII DE POZIȚIE** Locaș special în fiecare bord în care sunt instalate luminile de poziție ale navei. Este format dintr-un panou ce se prelungește spre prova față de lumina de drum cu 0,91 m (3 picioare) și care împiedică observarea uneia din luminile respective în bordul opus celui de instalare.

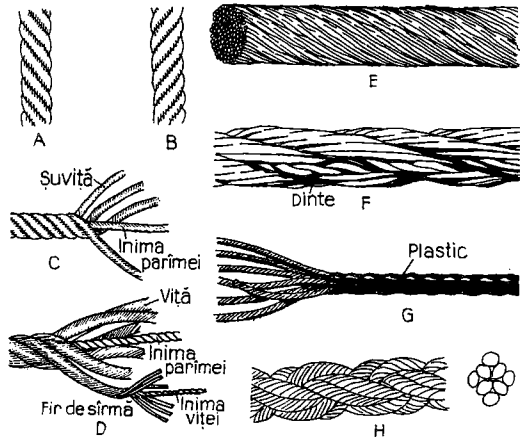


Pară (1):  
1 – înfășurare;  
2 – pară; 3 – zbir; 4 – lanț.

**PARĂ 1.** Piesă din lemn (plastic), având un șanț exterior, în care se prinde un zbir, și un șanț interior, în care se prinde zaua unui lanț. Servește la îmbinarea unui lanț cu o pară. **2.** Piesă din lemn la capătul unei bandule, servind ca greutate. **3.** v. nisipar.

**PARĂMĂ** Frânghie vegetală, metalică sau din material plastic, folosită în marină. **P. vegetală** P. confecționată din fibre vegetale răsucite spre dreapta, formând sfilajele, prin a căror răsucire spre stânga se obțin șuvițe; trei șuvițe răsucite spre dreapta formează o P.V. Dacă P.V. este formată din patru șuvițe aflate în jurul unui fir central, nerăsucit, denumit inimă sau fitil, se spune că P. este răsucită în sart. P. din trei și patru șuvițe poartă denumirea de lanțane. Prin răsucirea a trei lanțane formate din câte trei șuvițe se obține un garlin, folosit mai puțin la bord și mai mult la manevre în port, la salvări etc. Gradul normal de răsucire a șuvițelor într-o pară este de aproximativ 35°. **P. din plastic.** P. din ce în ce mai mult întrebuințate, având aceeași structură ca și P. vegetală. **P. metalice.** P. care la bord poartă denumirea de „sârmă” și se obțin prin răsucirea unor fire metalice în jurul unei inimi. Vițele astfel obținute se răsucesc în jurul inimii P., formând P. propriu-zis. Unele sârme au

vițele răsucite în același sens cu P. (răsucire Lang), ceea ce le conferă o mare flexibilitate, dar în acest caz ambele capete trebuie să fie prinse într-o armătură fixă pentru a evita desrăsucirea. **Sârma nerotativă** are vițele interioare aranjate astfel încât acestea nu se rotesc sub sarcină. **Sârma dințată** este formată din patru vițe cu inima de cânepă; se folosește la dragajul minelor. **Sârma de balustradă** are șapte vițe, formate din câte șapte sârme de aluminiu acoperite cu o cămașă etanșă din material plastic. Se folosește la balustrade. **P. împletită** P. formată prin împletirea a patru perechi a câte două șuvițe, două perechi fiind răsucite în sensul acelor de ceasornic, iar celelalte, în sens invers. Secțiunea parămei este pătrată. Se confecționează din material plastic, manila și sisal. **P. mixtă** P. formată din șase vițe; trei vegetale și trei din sârmă. **P. de boțare a remorcii** v. boțarea remorcii și remorcii. **P. de filare** P. cu ajutorul căreia se filează o P. grea. **P. de mină** *mil.* P. confecționată din metal sau din material plastic, care leagă mina de ancora acesteia. **P. de fund** v. paiet de gaură de apă. **P. de reținere** P. care nu permite ca un obiect să oscileze în momentul ridicării sau coborării; v. lăsare la apă. **P. de siguranță** Sârmă fixată la centura unui om care lucrează la stingerea incendiului, pe o scară etc.



Parâme:  
A – cu răsucire S (spre stânga); B – cu răsucire Z (spre dreapta); C – răsucită în sart; D – de sârmă; E – de sârmă nerotativă; F – de sârmă dințată; G – de sârmă de balustradă înfășurată în plastic; H – împletită.

**PARCARE** *mil.* **1.** Dispunerea avioanelor pe port-avioane, la prova punții de zbor, în așteptarea decolării. **2.** Spațiul de la prova, unde se parchează avioanele.

**PARCURSUL ZILEI** Distanța parcursă de o navă în 24 ore.

**PARELĂ** v. daltă de călăfătit.

**PARK, Mungo** (1771–1806) Explorator scoțian. A călătorit în Africa pătrunzând în condiții extrem de grele pe fluviile Gambia, Senegal și Niger (1795–1796), comunicând primele informații despre aceste fluviu. A întreprins o nouă expediție pe Niger (1805–1806),

protejat de 35 de soldați (dintre care numai unul singur a supraviețuit), reușind să ajungă la Bamako. În apropiere de pragurile de la Bussa Mungo Park a fost atacat de băștinași și, împreună cu însoțitorul său, și-a găsit sfârșitul în apele Fl. Niger.

**PAROS** Ins. grecească în M. Egee din Arh. Ciclade. Supr. 196 km<sup>2</sup>; cca 10 mii loc. Relief cu alt max. de 771 m. Renumită prin exploatarea marmurei, folosită încă din antichitate. Viticultură, pomicultură. Baia naturală Nausa oferă condiții dintre cele mai favorabile din Arh. Ciclade pentru bazarea navelor.

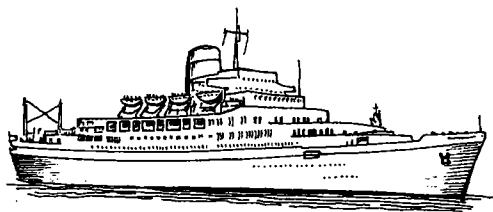
**PARRY** (*engl.* Parry Islands) Arh. în Arctica Canadiană. Supr cca 100 mii km<sup>2</sup>. Ins. pr.: Melville, Prince Patrick, Bathurst, Cornwallis. Relief deluros în N și mai înalt în S (1 000–1 100 m). Se află în zona deșertului arctic. Poartă numele navigatorului englez W. Parry, care l-a descoperit în 1818.

**PARRY, Sir William Eswaed** (1790–1855) *ist.* Explorator britanic al Arcticii. În 1819–1829 a condus o expediție pe navele „Hecla” și „Griper”, organizată pentru a descoperi în Arctica maritimă pasajul de Nord-Vest. În timpul acestei expediții a explorat în zona arctică a Canadei ins. care-i poartă numele. În 1821–1822 a făcut o nouă încercare de a descoperi „Pasajul maritim Nord-Vest” pe navele „Hecla” și „Fury”, în timpul căreia a descoperit str. dintre Pen. Melville și Țara lui Baffin, care au primit denumirea celor două nave. În expediția din 1824–1825 a suferit un eșec. După ce a iernat în Str. Prințul Regent și a trebuit să părăsească nava „Fury” care nu mai putea fi folosită, a lăsat mari rezerve de alimente pe mal și s-a întors pe „Hecla” cu echipajele ambelor corăbii. În 1827, P. a încercat să atingă Polul Nord plecând de la Ins. Spitzbergen, dar a atins doar punctul 82°45' lat. N.

**PARTE DE PRIZĂ** *ist.* Pe timpul navelor cu vele, parte din câștigul realizat prin vânzarea la mezat a unei prize (capturi), care revenea fiecărui om din echipaj. P.d.P. varia în raport cu gradul fiecăruia.

**PARTIDĂ DE MARFĂ** *MIC* Marfă de același fel, care are un singur destinatar și pentru care se întocmește un conosament separat.

**PASAGER 1.** Persoană transportată la bordul unei nave și care nu face parte din echipaj. **2. sin** (*în vorbirea curentă*) Navă de pasageri.



Pasager (2)

**PASAJ** Trecere, rută marină.

**PASAJ INOFENSIV** *DM* Trecere pașnică a navelor comerciale prin apele teritoriale ale unui stat. Potrivit

Convenției asupra dreptului mării, încheiată la Geneva în 1958, este permis în principiu P.I. al navelor comerciale străine prin apele teritoriale ale unui stat. În timpul când nava se află în apele teritoriale străine, statul riveran nu se poate amesteca în ordinea internă, dar poate pretinde să fie respectate regulile și legile în vigoare în zona respectivă.

**PASAJUL (TRECEREA) DE NORD-EST** Cale maritimă navigabilă la nord de țărmurile Siberiei, care leagă oceanele Atlantic și Pacific (prin Str. Bering) trecând prin mările de bordură ale Oc. Înghețat de Nord (Oc. Arctic). Primul care a navigat pe acest drum a fost exploratorul polar suedez Erik N. Nordenskjöld în 1878–1879 cu nava „Vega”, deși exploratori ruși, englezi, norvegieni l-au căutat începând încă din secolul al XVIII-lea. După 1035, trecerea pe acest drum se execută pe bază de curse regulate, efectuate cu ajutorul spărgătoarelor de gheață. Cunoscut și sub numele de „Marele drum maritim de nord”.

**PASAJUL (TRECEREA) DE NORD-VEST** Drum maritim, format dintr-un ansamblu de stâmtori și canale în Arhipelagul Arctic Canadian care face legătura între Oc. Atlantic și Oc. Pacific, traversând Oc. Înghețat de Nord (Oc. Arctic). Primul care a navigat pe acest drum a fost exploratorul polar norvegian Roald Amundsen la bordul navei „Gjøa” (sau Gjoa) în 1903–1906, deși încercări de a descoperi acest pasaj s-au făcut de către exploratori englezi, olandezi ș.a. încă din sec. al XVII-lea.

**PASARELĂ 1.** *fl.* Punte care leagă un ponton de acostare cu malul. **2.** Pod îngust cu balustradă, care leagă castelul central, castelul pupa și teuga. Se instalează pe petroliere, care au un bord liber mic și la care puntea este ușor măturată de mare; *v. și fig. 3. inv.* Punte-etalon.

**PASĂ 1.** Fâșie de apă de o anumită lungime și lățime, destinată navigației printr-o zonă cu pericole naturale (stânci, bancuri etc.) sau rezultate ca urmare a unor acțiuni de luptă (minări ș.a.) fiind marcată uneori prin mijloace plutitoare, aliniamente sau radiofaruri direcționale. Distingem: P. de intrare în port, P. de trecere prin barajele de mine etc.; P. de ... m adâncime, P. de Nord, P. de Vest etc. P. importante sunt trecute pe hărțile marine. **2. mil.** Fâșie de mare pe care se draghează minele; este egală cu suma lățimii de dragaj a tuturor drăgilor formației, din care se deduce suma acoperirilor drăgilor. **3. sin.** Cale. **4.** Fâșie de trecere a unei nave printr-o zonă minată.

**PASĂ BALIZATĂ** Pasă care are marcate limitele, axa și locul de întoarcere.

**PAS DE CALAIS** (*engl.* Dover Channel) Str. între țărmul de N al Franței și Ins. Marii Britanii. Lung. 20 mm (37 km), lățimea 17,3–27,8 Mm (32–51 km). Împreună cu M. Mânecii (La Manche), face legătura între M. Nordului și Oc. Atlantic. Ad. șenalului navigabil 21–64 m. Este străbătută de un curent de suprafață în direcția NE cu vit. de 2,2 Nd (4km/h); marea semidiurnă cu ampl. de 4,8–6,5 m. Toamna sunt cețuri frecvente. În partea centrală se află multe bancuri de fund (la ad. de 1,5–6,5 m). Condițiile și regimul de navigație sunt identice cu cele din M. Mânecii (*v.*) Pr. porturi: Dover, Folkestone (Anglia), Dunkerque, Calais, Boulogne

(Franța). Între Dover și Calais se face legătura prin feribot. v. Tunelul de sub Canalul Mânecii.

„**PASSAT**“ Velier de tip cliper cu patru arbori sub pavilion Germania, construit în anul 1911 la șantierele din Hamburg cu destinația transport mărfuri. În anul 1957, execută un ultim voiaj, și este retras pentru a fi transformată în navă-muzeu la apă în portul Lübeck-Germania. Caracteristici: deplasament 3 317 t; lungime 115 m; lățime 6,70 m; pescaj 14,17 m; echipaj 40 oameni.

**PASTICĂ** Macara cu fățână, prevăzută pe una din fețe cu un canal sau având o față mobilă pe care se poate garnisi dublinul curentului unui palanc. Servește la schimbarea direcției trăgătorului (*a nu se confunda cu galoșul*).

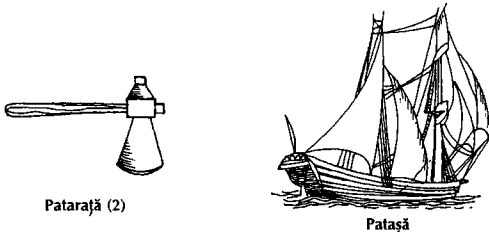
**PASUL ELICEI 1.** Lungimea segmentului cu care un punct de pe suprafața elicei se deplasează pe direcția axului la o rotație de 360°. **2.** Sensul de rotație al elicei la mers înainte, care poate fi spre dreapta sau spre stânga. La navele cu două elice, elicea tribord are pas dreapta, iar cea babord, pas stânga, pentru a anula efectul evolutiv al acestora.

**PAȘTELUI, Insula** ~ (sp. Isla de Pascua, *polineziană* Rapa Nui) Insulă în E Oc. Pacific situată la 3 000 km de America de Sud. Aparține statului Chile. Supr. 165,5 km<sup>2</sup>; cca 1 000 loc. Relief vulcanic cu alt max. de 539 m. Climă tropicală. Culturi: cafea, tutun, bananieri, batate; creșterea vitelor; pescuit. *ist.* a fost descoperită în 1722 de navigatorul Plandez Roggeveen Iakob (în ziua de Paște). Un deosebit interes prezintă pe ins. a unui număr mare de sculpturi gigantice din piatră (de 3–12 m înălțime), reprezentând figuri omenești, păsări, pești ș.a., urme ale unei culturi polineziene dispărute, studiate de cunoscutul navigator și etnograf norvegian Thor Heyerdahl (expediția „Aki-Aku” – 1955–1956).

**PATARATĂ 1.** Pațarașină mobilă utilizată pe yachturi. **2.** Unealtă de călăfățuit, mai mare ca dalta, de forma unui topor.

**PATARATINĂ** Manevră fixă ce asigură catargul în borduri și spre pupa; v. greement.

**PATAȘĂ** *ist.* Navă cu vele, folosită în sec. XIV–XV



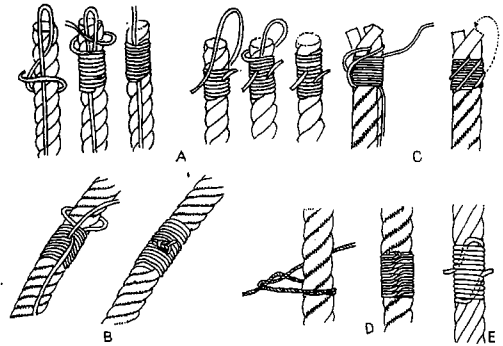
**PATENTĂ DE SĂNĂTATE** MC Document emis navelor de medicul portului, prin care se atestă existența sau inexistența unor boli molipsitoare. Se consideră că P.d.S. este curată sau netă, când în portul respectiv nu au existat boli molipsitoare; *sin.* certificat de sănătate.

**PATRAS** (gr. Kólpos Patron) Golf din M. Ionică în NV Pen. Pelopones (Grecia); lung. 50 km; lățime 10–20 km; ad. med. 130 m. În E se leagă cu G. Corint. Oraș-port: Patras.

**PATRAS** (gr. Patrai) Oraș și important port grecesc din

Pen. Pelopones la țărmul g. cu același nume. Cca 105 mii loc. Centru comercial. Ind. textilă, a cauciucului, a hârtiei. Export: ulei de măsline, stafide, vin. Vestigii de pe timpul stăpânirii romane. *ist.* Orașul s-a construit pe locul anticului oraș grecesc Patras. În anul 428 î.Hr. în apropiere de P. în perioada războiului Peloponesiac (431–404 î.Hr.) a avut loc bătălia navală de la P. între 47 de nave cu rame ale Corintului aliatul Spartei și 20 triere ale Atenei. Navele corintiene au luat o formație în cerc cu pintenii în exterior, iar în centrul cercului se aflau navele de transport. Trierele ateniene au manevrat în linie de șir în jurul formației staționate și, profitând de un vânt favorabil care a dezorganizat formația adversă, au reușit să pinteneze câteva nave silind pe inamic să se retragă în dezordine. În timpul urmăririi au mai capturat 12 nave, provocând Spartei o grea înfrângere.

**PATRONARE** Înfășurarea strânsă a capătului unei parâme cu ață de vele, sârmă etc. pentru a împiedica dezrăscucirea acestora. P. cele mai des folosite sunt: **P. cu capăt petrecut**, **P. cu nod lat**, **P. de velar**, **P. portugheză** și **P. pe o sârmă**. Unele din ele au mai multe variante; v. *fig.* patronări.



Patronări:

A – cu capăt petrecut; B – cu nod lat; C – de velar; D – portugheză; E – pe o sârmă.

**PATRONĂ** *ist.* v. capitană.

**PATRULA GHEȚURILOR** Serviciu de cercetare, urmărire și semnalizare a ghețurilor în larg de Terra Nova, finanțat de țări cu trafic intens în partea de Nord a Oc. Atlantic și executat de navele și hidroavioanele din paza coastei ale SUA.

**PATRULARE 1. mil.** Observare executată într-un raion limitat cu nave de suprafață, submarine sau avioane în scopul descoperirii inamicului și informării forțelor proprii asupra activității acestuia. **2.** Supravegherea unui anumit raion în scopul asigurării ordinii și securității (patrulare în port).

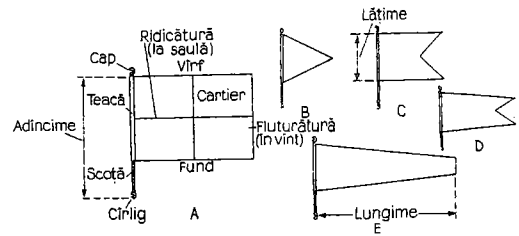
**PATRUZECILE MUGITOARÉ 1.** Vânturi puternice la Sud de paralelul 40° S. 2. Latitudinile pe care bat aceste vânturi.

**PAULAT, Ion** (1873–1954 n. Radu Vodă, Brăila) Ofițer mecanic pe navele SMR. Având înclinație pentru tehnică, a plecat în Italia pentru studiile de profil, iar la întoarcerea în țară se angajează la atelierele mecanice

ale lui Gheorghe Fernic din Galați, după care se îmbarcă pe diferite nave comerciale ca ofițer mecanic. Inventator al primului hidroavion, cu fuselaj cocă, dar și al primului tunel aerodinamic, din SE Europei, pentru testarea portanței diferitelor profiluri de aripi necesare hidroavioanelor. La 6 nov. 1911, P.I. a făcut primul zbor demonstrativ cu aparatul său care, pe lângă bărci, avea și un tren escamotabil. Revista germană „Flug Sport” nr. 6/1911 a publicat planurile de construcție originale ale „hidroavionului Paulat”, iar într-un articol despre pionierii mondiali ai hidroaviației îi prezintă în următoarea ordine: francezul Henri Fabre, românul Ion Paulat și americanul Glenn Curtis. În același an, în volumul „Le Hydroaeroplan Paulat”, apărut la Paris, se aduc elogii hidroavionului sistem Paulat. Abia în 1954 inventatorul a fost invitat la Academia Română care-i recunoaște meritele, până atunci necunoscute în România. Se stinge din viață în același an.

**PAVILION 1.** Drapel folosit în marină. Se confecționează din astar, având pe marginea de la saulă o întăritură din pânză de vele, denumită teacă, pe care se află botezul; prin aceasta trece o saulă, ieșind puțin la partea superioară și fiind prevăzută cu cârlige sau pești la ambele capete. Distingem: P. pătrat (rareori de formă pătrată, ci de regulă dreptunghiulară), ghidonul (de forma unui pavilion pătrat cu marginea din vânt tăiată în coadă de rândunică), triunghiul, flamura lată și flamura. Partea de sus a P. se numește vârf, iar cea de jos, fund. Partea de la saulă poartă denumirea de ridicătură, iar cea din vânt, de fluturătură. Dimensiunile unui pavilion se dau în funcție de lățime. **2. sin.** pavilion pătrat. **P. alb sin.** P. de parlamentar. **P. de amiral** v. marcă de comandament. **P. de bompres** sin. geac. **P. de carantină** P. „Q” din Codul internațional de semnale. **P. de comerț** P. arborat de navele de comerț; poate fi identic cu P. național. **P. de companie** P. arătând apartenența la o anumită companie de navigație, de ex., la NAVROM. **P. de conveniență** P. statelor Panama și Liberia, arborat de unele companii de navigație străine care își înscriu navele în aceste țări pentru a evita plata anumitor impozite în țara de origine; sin. P. de complezență. **P. de curtoazie:** a) P. țării în al cărei port se află o navă de comerț străină, ridicat, de regulă, la capătul tribord al vergii; b) P. țării de destinație, ridicat uneori de transatlantice și de navele mari de pasageri. **P. de yacht** P. arborat în unele țări numai de iahturi. **P. de masă** P. ridicat pe yahturi, arătând că proprietarul servește masa. **P. de mână** P. mic montat pe un baston și folosit pentru a face semnale cu brațele. **P. de navă auxiliară** P. arborat pe o navă auxiliară aparținând marinei militare (petrolier, atelier plutitor etc.) care însă nu conferă acesteia calitatea de navă de război. **P. de parlamentar** P. alb care se ridică, de regulă, la vergă, exprimând dorința de a parlamenta. **P. de pilot:** a) P. prin care o navă cere un pilot. În Codul internațional de semnale este „G”. În afară de aceasta, P. „H” din Codul internațional de semnale se ridică la nava care are pilot la bord. Aproape toate țările au un P.d.P. propriu, de regulă P. național bordat cu alb (cu o margine albă). P.d.P. român este menționat pentru prima dată în Regulamentul Serviciului de Bord editat în 1898; b) P.

ridicat pe pilotinele aflate în serviciul de pilotaj. **P. de plecare** „P” din Codul internațional de semnale, ridicat de navele comerciale cu puțin timp înaintea plecării; v. Petre albastru. **P. de pirat** P. negru având reprezentate pe el un craniu și două oase încrucișate de culoare albă. Frecvent folosit în filme și literatură, deși este îndoielnic că ar fi fost arborat de piraiți. **P. de proprietar** P. personal al unui proprietar de yacht, ridicat, de regulă, la capătul tribord al vergii. **P. de protest** P. ridicat de un yacht în regată, care dorește să prezinte un protest; este P. „B” din Codul internațional de semnale. **P. de pupa** P. ridicat la bastonul pupa sau la pic; poate fi de comerț, de yacht sau de război. **P. de război** P. navelor de război; poate fi identic cu P. național. Se ridică în port la ora 08,00 și se coboară la apusul soarelui. Pe timpul luptelor se menține ridicat în permanență. În mod normal în mare se ridică numai pe timp de lumină. Coborârea P.d.R. reprezintă un semn de predare. În semn de doliu, P.d.R. se coboară în bernă. Ca răspuns la salutul cu P., acesta poate fi coborât până la jumătate și ridicat apoi la semn. **P. de regată** P.



Pavilioane:

- A – pavilion pătrat; B – triunghi; C – ghidon; D – flamură; E – flamură lată.

purtat de un yacht în regată; poate fi un simplu număr sau poate avea diferite culori. **P. de semnale** P. cu o anumită semnificație în Cartea de semnale, în Codul internațional de semnale sau într-un cod local. **P. fals** v. abuz de pavilion. **P. înfășurat** P. ridicat la măr, astfel încât să se desfășoare când se trage de saulă. Se folosește atunci când se face un salut cu tunul. **P. înnodat** P. ridicat, înnodat la mijloc, reprezentând un semn tradițional de cerere de ajutor. **P. național** P. de apartenență la un anumit stat; poate fi diferit atât de pavilionul de comerț, cât și de cel de război. **P. negru** sin. P. de pirat. **P. poștal** P. indicând că nava are poștă la bord. **P. răsturnat** Semnal de ajutor constând din ridicarea P. de la pupa răsturnat. Nu este sancționat de nici o convenție internațională, dar este folosit ca urmare a unei vechi tradiții. **P. de telegraf** ist. La începutul sec. XIX, P. indicând că semnalul ridicat trebuie căutat în vocabularul general al Cărții de semnale. **P. vama!** a) P. ridicat de o navă aparținând vămii; b) În unele țări, P. indicând că nava se află sub control vamal. ♦ „Pavilion...” (urmat de denumirea navei-comandant) *inv.* Răspuns al șefului de barcă cu amiral la bord la somația unei nave. „A ridica P.”. (niciodată a înălța) A arbora P. național. „A-și arbora P.”. (*despre un amiral*) A-și ridica marca de comandament pe o navă. „A-și arăta P.” (*despre navă*) A ridica P. național; *agr.* a-și da arama pe față. „A coborî P.” A coborî P. național în semn de predare; *arg.* a ceda, a se înclina.

**PAVO** Stea nautică α Pavonis (Păunul), mărimea 2,1.

**PAVOAZ** Set de pavilioane folosite pentru ornarea festivă a navei. **Micul P.** P. care constă din pavilioanele naționale ridicate înainte de luptă la mărul tuturor catargelor. În port se completează cu geacul și cu pavilionul de la bastonul pupa. **Marele P.** P. care constă din micul P. și din pavilioane de saulă așezate, pe culori, unul lângă altul, pe câte o singură saulă de la etravă (bompres) la arbori, apoi la etambou. În marina țării noastre pavilioanele sunt astfel aranjate încât culorile lor dominante, de la prova la pupa, să fie roșu, galben și albastru. M.P. se ridică la sărbători naționale, cu ocazia vizitei șefului statului etc. Pe timpul nopții, în locul M.P. se ridică **P. electric**, format din numeroase becuri electrice, care se desfășoară și pe canturile suprastructurilor și bordajului.

**PAVOAZĂ** A ridica un pavoaz.

**PAZNIC DE FAR** Persoană care răspunde de întreținerea și buna funcționare a unui far.

**PĂIANJEN** Capăt de merlin matisit în mijlocul altui capăt cu o lungime dublă pentru a forma începutul unui nod de turban sau unei patronări cu coroane; v. *fig. nod*.

**PĂIȘ, Nicolae** (1886–1952) Viceamiral. Absolvent al Școlii de Artilerie, Geniu și Marină promoția 1907 și al Școlii de Aplicație a Marinei. Urmează stagii de perfecționare în Italia (1913) și Franța (1920). În primul RM a comandat Bat. de marină care a acționat pe frontul Deltei. După război, în anii 1923–1933 a îndeplinit funcțiile: comandant al Ds. „Mărășești”, șef de Stat Major al Diviziei de mare, Adjuțant regal ș.a. Între 1933–1936 Inspector al navigației și Porturilor. În 1936 trece în rezerva armatei și este numit Director al Marinei Comerciale în cadrul MAM. Rechemat în cadrele MM cu gradul de CAM este numit Subsecretar de Stat pentru Marină, funcție pe care o deține până în 1942 când trece în rezervă. Condamnat la închisoare pe motive politice. A fost președinte al Federației Române de Sporturi Nautice (1938) și președinte al LNR.

**PĂLÂNCCEL** Palanc mic (de obicei un palanc de tun) servind la luarea terțarolelor.

**PĂLĂRIE 1.** Partea superioară a unei chile din lemn (uneori reprezintă o piesă distinctă deasupra chilei); v. *fig. chilă*. 2. v. cabestan. 3. (*rar*) Garnitură metalică pe care se așază mărul catargului.

**PĂLĂRIE CERUITĂ** *inv.* Pălărie de marinar folosită și în marina noastră până la mijlocul secolului trecut.

**PĂLĂRIE DE PAIE** *inv.* Pălărie purtată de marinarii români în 1865; în unele țări marinarii au purtat P.d.P. până la primul război mondial.



Pălărie de paie

**PĂMÂNTUL** (terra) Planetă, satelit al Soarelui, în jurul căruia se rotește pe o orbită eliptică. Caracteristici generale: Distanță față de Soare (în km): la afeliu 152 105 142; la periheliu 147 103 311. Durata mișcării de rotație în jurul axei: 23h56'56"; durata revoluției în jurul Soarelui: 365 zile 6h9'9,7"; viteza medie de revoluție: 29,8 km/s. Suprafețe (în km<sup>2</sup>): supr. emerse (uscături) 149 042 000 (29,2%); supr. oceanelor și mărilor 361 059 000 (70,8%); total 510 101 000 (100%). Volumuri (în km<sup>3</sup>)

1 082 841 mil. Masa 5,973 x 10<sup>24</sup> kg, adică 5 973 md. de md. Densitatea medie 5,517. Circumferințe (în metri): la ecuator 40 075 161; a unui meridian 40 008 006; la tropice (lat. 23°27') 36 784 768; la cercul polar (lat. 66°33') 15 992 975. Înclinarea axei 23°27'. Diametrul (în metri): la Ecuator 12 756 320; de la Polul Nord la Polul Sud 12 713 55; raza medie 6 367 468.

**PĂPURIȘ** Aglomerație de plante emerse între care predomină speciile de papură (Typha).

**PĂPUȘĂ** *inv.* Ghem de ață de veale alungit.

**PĂTRĂT 1.** (*despre greement*) Cu vele pătrate. 2. Gaură pătrată în fusul ancorei, prin care trece traversa.

**PĂUN, Constantin** (1876–1916; n. Galați). Căpitan-comandor. Comandant de lungă cursă. Absolvent al Școlii de Ofițeri de Artilerie, Geniu și Marină (1896), cu gradul de Slt. Asigură funcții de răspundere în diverse unități ale MM: Divizia de mare, Apărarea Porturilor maritime și Fluviale, Arsenalul marinei, Căpitania portului Tulcea, în calitate de căpitan de port (1904) ș.a. Detașat în marina comercială (1905–1914), cu o scurtă întrerupere în 1911, comandă pasagerul SMR „Regele Carol I”, cargoul „București” și este numit, din 1912, în Administrația acestui serviciu. Revine în MM și în aprilie 1914 este numit șef de Stat Major al Diviziei de Mare, apoi comandant al bricului „Mircea” (1914–1915) și comandant superior al Grupului port-mine (1915). La intrarea țării în primul război mondial, este avansat la gradul de CptCdr. și numit șef de Stat Major al Comandamentului Diviziei de Dunăre. Se îmbolnăvește de febră tifoidă și se stinge din viață la 30 nov. 1916. Este autorul volumului **Misiunea marinei noastre** (1909), o valoroasă analiză a importanței navigației în propășirea unei națiuni, implicit, a României. Numele său a fost dat, după război, unei nave de comandament.

**PĂVĂLOIU, Mariana** (n. 1951, Valu lui Traian, Constanța). Istoric. Absolventă a Facultății de Istorie și Filozofie, Universitatea Babeș-Bolyai, Cluj-Napoca (1975). Muzeograf la Muzeul Marinei Române (1976–1999). Participă la organizarea standului românesc la expoziția internațională „Cristofor Columb: nava și marea” (Genova, 1992). Din 1999, reorganizează și pune la dispoziția studenților, viitorii ofițeri de marină, Muzeul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”. Publică articole de istorie navală în reviste precum: „Revista de istorie militară”, „Yacht magazin”, „Marea Noastră”, „Marina Română”, „Tomis” ș.a. și semnează, în colaborare, volumele: **Marina română în cele de-al doilea război mondial** (ediție bilingvă, București, 1996); **Academia Navală „Mircea cel Bătrân”. Monografie** (București, 2002); **Dimitrie Știubei. Album** (București, 202).

**PĂZI VÂNTUL** A evita venirea în vânt

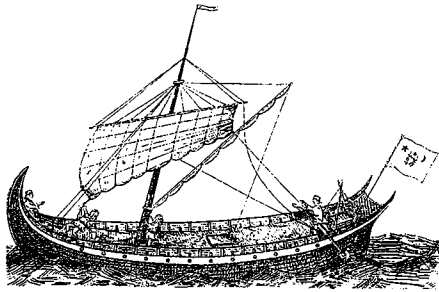
**PĂCLĂ** Suspensie în atmosferă a unor particule fine de apă invizibile cu ochiul liber care dau aerului un aspect turbure opalescent. Se formează mai ales în zbor și are gradul 4 pe scara vizibilității; v. și ceață.

**PÂLNIE DE BARCĂ** Pâlnie ce servește la umplerea butoișelor de apă din bărci.

**PÂLNIE DE IARBĂ** *ist.* Pâlnie cu ajutorul căreia se turna pulberea (iarba) în tun.

**PÂLNIE DE IUBLOU** Piesă de forma unei jumătăți de cilindru, terminată cu o porțiune emisferică, și care se introduce într-un iublou pentru a aerisi cabina.

**PÂNZAR** *ist.* Denumire provenită de la pânză („velă”) și sufixul -ar, având eventual la bază latinescul **vela pandere** („a întinde velele”) sau cuvintele italienești **banzone**, **panzone**, folosite pentru un tip de velier genovez din evul mediu timpuriu. Se presupune că pânzarul ar fi fost un fel de „caic” moldovenesc din sec. XV-XVII. O imagine a acestuia a fost publicată în 1906 de către comandorul C. Ciuchi în cartea „Istoria Marinei Române”, care s-ar fi inspirat dintr-o veche stampă de origine necunoscută.



Pânzar Moldovenesc

**PÂNZĂ DE APĂ** Strat de apă subterană.

**PÂNZĂ DE VELE** Pânză din cânepă, în, bumbac sau fire sintetice, folosită pentru confecționarea velor, tenzilor, capoatelor. De regulă, P.d.V. se fabrică într-o gamă de 12 numere, pânza zero fiind cea mai groasă. Uneori se fabrică și o pânză foarte rezistentă: 00 sau 000.

**PĂRĂIANU, Nicolae** (1904–1998 n. Tg. Jiu) Contraamiral ing. Absolvent al Școlii Navale promoția 1924. Ambarcat pe monitoarele „Mihail Kogălniceanu” și „Lascăr Catargiu” și pe Ds. „Mărășești”. În 1938, membru al Comisiei de supraveghere a construcției Sm. „Rechinul” și „Marsuinul” și a navei-școală „Mircea” la ȘN din Germania. În al doilea RM participă la lucrările de modernizare și întreținere a navelor militare. După război a fost trecut în rezervă și, din motive politice, a fost condamnat la detenție. Eliberat, a lucrat la Institutul de cercetări și proiectări navale din Galați.

**PĂRĂU** Apă curgătoare permanentă sau temporară, de mică dimensiune, râu mic.

**PEARL HARBOR** Bază Navală și Bază Aeriană Militară a SUA în zona centrală a Oc. Pacific, situată în S Ins, Oahu (Arh. Hawaii) în g. cu același nume. Supr. 22,7 km<sup>2</sup>. Adâncimea pazei de intrare în g. 13,6 m. Lung. frontului de cheuri 14 km cu ad. de 15 m. În cel de al doilea RM în baza de la P.H. au fost dislocate principalele forțe ale Flotei americane din Pacific.

Atacul prin surprindere asupra bazei de către japonezi (7 dec. 1941) a provocat pierderi grele flotei americane, marcând începutul războiului japono-american și intrarea SUA în cel de al doilea RM; v. Hawaii.

**PEARY, Robert Edwin** (1856–1920) Explorator polar american, primul care a atins Polul Nord în expediția din 1908–1909. A întreprins câteva expediții în Groenlanda (1886, 1891–1909) și de două ori a traversat partea de N a insulei. A participat la expediția polară britanică (1898–1902), încercând să atingă Polul Nord cu săniile trase de câini, cu care a ajuns la 84°17' lat. N. În 1906, cu o nouă expediție, a ajuns la 87°16' lat. N. La 1 martie 1909, împreună cu 6 însoțitori, a ajuns la 87°47' lat. N iar la 6 aprilie a atins Polul Nord. Din cartea „Polul Nord” (1910) prezintă un deosebit interes descrierea ghețurilor din centrul Arcticii și procedeele de folosire a săniilor trase de câini. Numele lui P. îl poartă porțiunea țărmului nordic al Ins. Groenlanda la Oc. Înghețat, cuprinsă între 82° și 84° lat. N.

**PEARY, Țara lui** ~ Porțiune a țărmului nordic al Ins. Groenlanda, cuprinsă între 82° și 84° lat. N. Relief muntos în partea centrală, acoperit cu gheață, unde se află Capul Morris Jesup, cel mai nordic punct al Groenlandei.

**PECIORA** Fluviu în partea de NV a Rusiei. Lung. 1 790 km; supr. bazinului 327 mii km<sup>2</sup>. Izv. din N munților Urali și se varsă în G. Peciora din M. Barents. Navigabil pe 110 km până la portul Marian-Mar pentru navele oceanice. Important pentru transportul bogățiilor naturale din zonă: material lemnos, cărbuni (30% din trafic), minerale. Plutărit; pescuit. Înghețată în perioada oct.–mai. Porturi: Marian-Mar, Kojva, Peciora.

**PECIORA, Marea** ~ Denumire dată părții de S a Mării Barents. Ad. cca 210 m. Temp. apni vara +9° C, salinitatea 23–30‰; marea semidiurnă neregulată cu ampl. de 0,5–1,8 m. În mare se varsă fl. cu același nume. În perioada nov.–iun. se acoperă cu ghețuri plutoare. Pescuit.

**PEGASUS** Constelație având stelele nautice Enif și Markab.

**PELIMON, Aurel** (1897–1978 n. Târgoviște) Comandor. Absolvent al Școlii de ofițeri Artilerie, Geniu și Marină, (1916), cu gradul de Slț. În primul război mondial, în condițiile în care MCG dispunea încadrarea unităților de artilerie grea de pe front cu ofițeri de marină din promoția 1916, este numit comandant al unei baterii de artilerie grea din cadrul R4 AG din componența Armatei a II-a (ian. 1917) și apoi a unui divizion de artilerie antiaeriană din Corpul 4 Armată în cadrul căruia participă la bătăliile de la Mărăști-Răcoasa-Sușița și Oituz (iulie–august 1917). După război, este ambarcat ca ofițer secund apoi comandant pe nave militare, maritime și fluviale, funcționând și ca profesor la Școlile marinei. În anul 1927 este numit șef al Serviciului Hidrografic al marinei și comandant al canonierei „Stihi”, funcționând, în același timp, ca profesor la Școala Navală și, mai târziu, director al Școlilor de Aplicație ale Marinei. În iunie 1941, aflat la comanda Ds. „Mărășești”, participă la operațiunea de minare în fața portului Constanța. În iunie 1942, este avansat la gradul de Cdr. și numit director al Școlilor de Ofițeri și



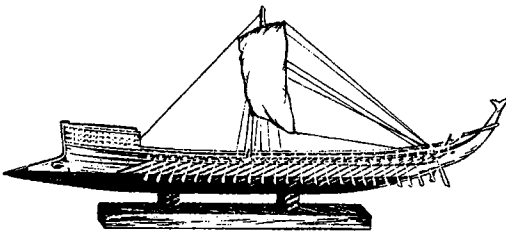
Maiștri de Marină, dislocate în august 1944 la Zimnicea și comandant al acestei garnizoane. În anul 1947 trece în rezervă din funcția de comandant al Detașamentului Dunărea de Sus.

**PENHULEDAO** (*port.* Pescadores) Arh. chinez în Str. Taivan. Supr. 127 km<sup>2</sup>; cca 80 mii loc. Este format din 64 de insule (mai importante: Penhudo, Luivendo). Relief de câmpie cu alt max. de 61 m. Climă tropicală musonică; temp. med. în febr. +16° C iar în, iul. +28° C. Vânturi puternice (taifunuri). Culturi de orez, arahide, trestie de zahăr, batate. Pr. oraș-pot: Penhu (Magun).

**PENINSULĂ** Întindere de pământ ce înaintază în mare ca o prelungire a uscatului, fiind înconjurată din trei părți de apă.

**PENIȚĂ** Pană de dimensiuni reduse care asigură bulonul unei chei.

**PENTECONTERĂ** *ist.* Navă folosită în Grecia Antică (din sec. V î.Hr.) pentru transport și luptă. Avea lung. de cca. 32 m și era propulsată cu ajutorul a 50 rame (câte 25 în fiecare bord). Precursora trierei grecești.



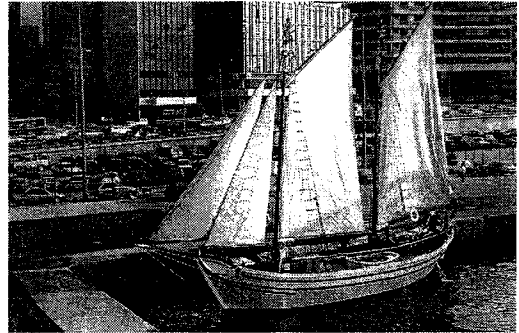
Penteconteră  
(machetă de la Muzeul Marinei grecești)

**PENTERĂ** *ist.* Galeră antică propulsată cu rame dispuse pe cinci rânduri sau, mai probabil, cu rame acționate fiecare de câte cinci oameni; *sin.* quinqueremă, cvincveremă.



Penteră

**PERAMA** Tip de navă cu vele sau ambarcațiune cu vele și rame având prova și pupa ascuțite și care de regulă poartă un foc și două vele la treime (aranjament numit „brațieră”) sau un greement de tip „bombardă” (o combinație de vele pătrate și aurice). În sec. XIX, aria de răspândire a P. cuprindea estul M. Egee și M. Marmara și, deși numărul lor s-a redus, mai sunt încă prezente în apele grecești. Denumirea a pătruns în literatura românească prin pana lui Ion Ghica cel care, în calitate de „bei de Samos”, a luptat împotriva „listopiraților” din Arhipelag în timpul războiului Crimeii (1853–1956). „Bărcile piraiților – afirmă el într-o scrisoare către Vasile Alecsandri – erau toate bărci mari numite pérama cu două vele latine, care cu vânt bun alunecă pe mare mai iute decât orice altă corabie, iar pe vreme lină, fără vânt, pot cu opt lopeți desfide orice vapor”. O variantă mai mică a P. se numește **cernică**.



Perama „Evangelistria”  
(Muzeul Nautic al Mării Egee)

**PERDEA P. de ceață** Fâșie de ceață. relativ subțire, mai mică decât un banc. **P. de fum** *mil.* Mijloc de mascare a unei formațiuni de nave, a unui convoi etc. prin fumizare. **P. de supraveghere** *mil.* Linie de nave de suprafață sau de submarine, perpendiculară pe căile probabile de apropiere a inamicului; navele sunt dispuse la intervale care să asigure descoperirea inamicului cu mijloacele tehnice de observare (radiolocație, hidrolocație etc.) P.d.S. poate fi fixă sau mobilă și îndeplinește, de regulă, nu numai misiunea de a descoperi inamicul, ci și de a-l întârzia prin acțiuni de luptă desfășurate la trecerea liniei de supraveghere. **Sistem P.** (*despre o velă aurică*) Care alunecă pe ghiuri, pe o tijă; poate fi întinsă și strânsă ca o perdea cu ajutorul unui strângător.

**PERETE 1.** Despărțitură verticală, longitudinală sau transversală, din tablă sau din alt material, care împarte sau limitează spațiul din interiorul navei. **2.** Despărțitură permanentă a spațiului, separarea mărfurilor pe partizi etc. **P. etanș** P. care nu lasă să treacă apa/uleiul sau combustibilul. **P. de coliziune** P. etanș al picului prova, care limitează compartimentul de coliziune. **P. rezistent la foc** P. din oțel sau din alt material similar, care nu permite trecerea flăcărilor și a fumului într-un interval de timp dat. **P. intermediar** v. macara.

**PEREU** Taluz (perete înclinat) de piatră sau beton, care câptușește malul unei ape. Se împiedică astfel surparea sau erodarea malului.

**PERIBOINĂ** v. Jeric.

**PERICOL DE NAVIGAȚIE** Obstacol, obiect sau condiții hidrometeorologice care împiedică sau pun în pericol siguranța echipajului navei sau a încărcăturii. Ex.: stâncă, întinsură, piatră, bară, banc de nisip, fundul mic, epavă, construcții subacvatice, sloiuri de gheață, pod de gheață, furtună, ceață, geamandură ș.a. Pericolele de navigație sunt marcate pe hărți sau semnalate prin avize pentru navigatori.

**PERICOL NOU** Pericol recent descoperit, care nu figurează încă pe hărțile marine, dar care este balizat. Noțiune introdusă printr-un sistem de balizaj, folosit în unele țări din Europa de NV.

**PERIETEANU, Constantin** (1864 – ?; n. Buzău). Comandor. Comandant de lungă cursă. Absolvent al Școlii Navale din Brest, Franța (1883), cu gradul de Slt. Este repartizat la Corpul Flotei. Avansează în grade militare și asigură funcții de răspundere în diferite unități ale marinei: Depozitul Flotei, Diviziunea Echipajelor, Inspectoratul General al Navigației și Porturilor, Administrația Centrală a Războiului ș.a. Detașat în marina comercială (1898–1916), comandă pasagerile SMR „Regele Carol I”, și „Împăratul Traian”. În nov. 1916 este detașat la Ministerul de Război, Direcția a V-a și avansat la gradul de Cdr. La 1 aug. 1918, demisionează din marină. Este autorul unor articole referitoare la istoricul armei, incluse în prima **Enciclopedie Română** (vol. I–III, Sibiu, 1898–1904).

**PERIFON** Termen folosit în al doilea RM pentru hidrolocator sau sonar.

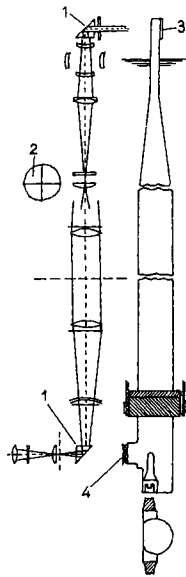
**PERIGEU** Punctul cel mai apropiat de Pământ de pe orbita Lunii sau a unui satelit artificial.

**PERIELIU** Punctul cel mai aproape de Soare de pe orbita unei planete.

**PERIOADA DE RULIU** Intervalul de timp, măsurat în secunde, în care o navă execută o oscilație completă de rului, înclinându-se liber în apă liniștită, de la unghiul maxim de înclinare într-un bord până la înclinarea maximă în bordul opus și înapoi. Valorile uzuale sunt: 11–14 s pentru navele militare, 8–10 s pentru submarine, 14–20 s pentru navele de transport marfă.

**PERIOADA INTERNAȚIONALĂ DE TĂCERE MC** Interval de timp stabilit de CIOVUM în care stațiile radio ale navelor execută ascultare pe frecvența de pericol (500 kHz.), în scopul recepționării eventualelor mesaje ale navelor aflate în pericol și care au nevoie de ajutor urgent. Acest interval de tăcere trebuie să se respecte între minutele 15–18 și 45–48 ale fiecărei ore, în care timp se întrerupe traficul radio pe banda de frecvență cuprinsă între 485 kHz și 515 kHz, în afara de transmiterea semnalelor de pericol și de urgență.

**PERISCOP** (*gr.* periskopeō – observ de jur împrejur). Aparat optic folosit pentru observare. Se compune dintr-un tub vizual mono sau bicular, care printr-un sistem optic interior, format din oglinzi și lentile, transmite razele de lumină reflectate de obiectivul observat în direcția ochiului observatorului. Se folosește la submarine, tancuri, aparate de zbor, buncăre blindate ș.a. La Sm. periscopul este



**Periscop:**  
1 – prismă; 2 – gradajie;  
3 – obiectiv; 4 – ocular.

principalul mijloc de observare a spațiului maritim și aerian de la postul central de comandă a Sm. aflat la cota periscopică. Periscopul este prevăzut cu un dispozitiv de ridicare și poate avea ca mijloace de identificare a țintei, de observare pe timpul nopții ș.a. Astfel Sm. poate, de la 15 m adâncime să determine direcția și distanța la țintă, drumul și viteza acesteia precum și alte date necesare executării atacului cu torpila. Totodată P. poate fi folosit pentru luarea înălțimilor la aștri și a determina punctul navei, fiind combinat cu un urmăritor de aștri. În afară de P., pentru observarea suprafeței mării, Sm. moderne sunt dotate cu un **P. antiaerian** și un **P. de atac**.

**PERMAMENT ÎN STARE DE PLUTIRE MC** Clauză de contract prin care navlositorul se obligă să asigure o dană unde nava să se afle în permanență în stare de plutire, indiferent de nivelul apei (în porturile cu mare).

**PERMEABILITATE** Raportul dintre volumul ce poate fi umplut cu apă și volumul total al unui compartiment.

**PERMIS DE BALASTARE MC** Aprobare dată de vamă unei nave de a încărca mărfuri grele înainte de terminarea descărcării caricului de import, cu scopul de a servi și ca balast în cazurile în care în cursul operațiilor siguranța navei impune o stabilitate mai mare. Aprobarea pentru încărcarea unei cantități oarecare de marfă, anticipat permisei de încărcare generală constituie o excepție ce trebuie justificată pentru fiecare caz în parte.

**PERMIS DE CABOTAJ MC** Document acordat de vamă unei companii de navigație, prin care se permite încărcarea, transportarea și descărcarea mărfurilor fără plata taxelor vamale, cu condiția ca mărfurile să fie transportate între porturile naționale, iar manipularea lor să aibă loc la o dană special amenajată.

**PERMIS DE DESCĂRCARE MC** Aprobare dată de vamă în baza căreia se poate proceda la descărcarea mărfurilor, după îndeplinirea formalităților vamale și obținerea liberei practici.

**PERMIS DE NAVIGAȚIE MC** Document prin care se atestă că o navă neutră este exceptată de vizita navelor de luptă ale statului beligerant care a eliberat permisul; v. navicert și scrisoare de mare.

**PERNĂ** Piesă din lemn ce fixează arborele în borduri, la etambreu.

**PERPENDICULARĂ PROVA/PUPA** Perpendiculară care intersectează muchia prova a etravei sau muchia pupa a etamboului, la linia de plutire.

**PERSEUS** Constelație având steaua nautică Mirfak.

**„PERSEVERENȚA”** Baterie (trei mortiere de 150 mm) comandată de maiorul N. Dumitrescu-Maică din Flotila română, care, în Războiul de Independență, a scufundat, la 7 noiembrie 1877, lângă Ostrovul Canapa de pe Dunăre, după 77 de lovituri, canoniera cuirasată otomană „PODGORIȚE”. Totodată, au mai fost scufundate remorcherul „CEYLÂN” (fost „Socrate”) și două șlepuri. Pentru evocarea acestui memorabil eveniment, a fost ridicat un obelisc lângă Ciuperceeni Noi, județul Dolj.

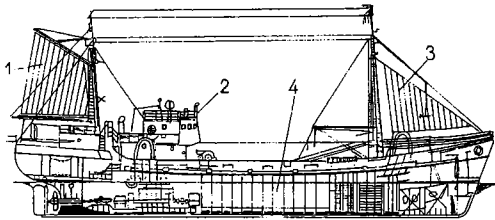
**„PERSIA”** v. panglica albastră.

**PERSIC G.** în NV Oc. Indian care desparte Pen. Arabia de continentul Asiatic. Supr. cca 239 mii km<sup>2</sup>. Lung.

926 km, lățimea 180–230 km, ad. 50–104 m. Este legat de G. Oman prin Str. Ormuz. Lângă țămuri sunt numeroase insule și recife de corali, din care cele mai mari, Bahrain și Kçeus. În g. se varsă Fl. Shatt al'Arab format din confluența Fl. Tigru (Djila) și Eufrat (El – Furat). Temp. apei în aug. +30 – +33° C; în febr. +15 – +21° C. Salinitatea, din cauza evaporăției intense atinge 38–40%. Din cele mai vechi timpuri aici se practică pescuitul pelurilor. Pr. porturi: Basra, Abadan, Al Kuwait.

**PERUAN, Curentul** ~ (numit și Curentul Humboldt). Curent rece în Oc. Pacific lângă țărmul de V al Americii de Sud. Se consideră ca fiind o ramificație a curentului australian de Est care pornește din dreptul Ins. Tasmania și, după ce străbate Oc. Pacific, atinge coastele Americii de Sud între 35° și 40° lat. S. Temp. med. a apei este de +12 – +15° C, iar salinitatea de 35‰. Curentul P. determină scăderea temp. aerului influențând clima țărmurilor apusene ale continentului sud-american. Masele de aer de deasupra apelor reci nu au suficientă umiditate și deci nu provoacă precipitații, determinând formarea de-a lungul Anzilor a deșertului Atacama, pe o întindere de 1 000 km.

**PESCADOR** Navă de tonaj mediu sau mic (sub 200 t), cu propulsie mecanică, sau/și cu vele, destinată pescuitului costier sau în largul mării. Este utilată cu diferite instalații de pescuit și are posibilități de depozitare și de congelare a peștelui. Unele P. au instalații de prelucrare a peștelui.



Pescador:

1 – randă; 2 – comandă; 3 – foc; 4 – magazie.

**PESCADORES** Denumirea portugheză a Arh. chinez Penhuledao. (v.).

**PESCAJ 1.** Distanță măsurată pe verticală între planul liniei de plutire și muchia superioară a chilei (P. de construcție). **2.** Distanța măsurată pe verticală între planul liniei de plutire și punctul navei, aflat la cea mai mare adâncime. **P. convoiului fl.** P. navei cu cea mai mare valoare dintr-un convoi. **P. mediu** P. navei încărcate sau goale, determinat de media dintre pescajele prova, centru și pupa.

**PESCAJ CRITIC DE ANDOCARE** Pescajul la care o navă își pierde stabilitatea inițială în cursul andocării. Pe măsura ridicării docului, are loc micșorarea continuă a stabilității transversale a navei, din cauza coborării metacentrului.

**PESCUIRE 1.** Operațiune care constă în căutarea cu dragă sau cu gheara de piscă a unui obiect pierdut și în recuperarea acestuia. **2.** Căutarea și ridicare la bord a unui om la apă.

**PESCUIT** Mănuirea uneltelor și instrumentelor de pescuit de la mal, de pe ambarcațiuni sau de pe nave în

scopul adunării, reținerii și scoaterii la suprafață a viețuitoarelor acvatice. Distingem: P. în apele interioare (râuri, lacuri, bălți); P. costier, executat de-a lungul coastei (obișnuit în apele teritoriale până la cca 30–50 Mm de țărm) cu diferite ambarcațiuni. P. de larg, pescuit executat cu nave specializate (pescadorean de dimensiuni medii) în largul mării. P. oceanic, la care participă nave special construite (traulere, driftere ș.a.). **PESTELCĂ** Apărătoare din pânză de vele, care acoperă burta unei vele strânse și înfășurate.

**PEȘTE** Piesă din lemn, de forma unui bicon cu șanț la mijloc, în care se prinde ochiul unei parâme.

**PETILĂ** pesc. Saulă de care sunt prinse cârligele carmacelor sau paragatelor.

**PETRE ALBASTRU** arg. Pavilionul „P” din codul internațional de semnale.

**PETRE, George** (n. 1934 Fetești, Ialomița) Contraamiral (r). Absolvent al Liceului Militar de Marină din Galați (1954) și al Școlii Militare Superioare de Marină promoția 1958. În perioada 1971–1973 a urmat cursurile Academiei de Înalte Științe Militare, Secția Marină, obținând licența în științe militare și în filozofie. Stagiar pe distrugătorul „Regele Ferdinand” (D-21), ofițer pe VASm nr. 2, șef de secție în MAPN, locțiitor politic al comandantului Marinei Militare (1979–1986), comandant al Liceului Militar de Marină „Alexandru Ioan Cuza” (1990–1995). Se pensionează în 1995. Cercetări în domeniul istoriei Marinei Militare și al învățământului de marină, finalizate prin apariția unor lucrări în colaborare cu Ion Bitoleanu **Tradiții navale românești, Monografia Liceului Militar de Marină, «Alexandru Ioan Cuza»** ș.a. Redactor-șef al revistei LNR „Marea Noastră” (serie nouă).

**PETRE, Zamfir** (n. 1923 n. ) Contraamiral (r). Absolvent al Școlii de Specialități a Marinei. Participă în al doilea RM ambarcat pe Ds. „Regina Maria” (1941), Sm. „Delfinul” și „Marsuinul” (1942–1944). Urmează apoi cursurile Școlii Navale pe care le absolvă cu gradul de locotenent (1948). A îndeplinit succesiv funcțiile de comandant al canonierei „Ghiclescu”, profesor de pregătire marinărească la Școala navală și șef de catedră în aceeași specialitate la Școala Superioară de ofițeri marină. În calitate de comandant al navei-școală „Mircea” (1965–1966), a dus nava la reparații în Germania în condiții deosebit de grele din cauza furtunilor întâmpinate în Oc. Atlantic. După pensionare (1979) a continuat să desfășoare o bogată activitate de promovare a culturii marinărești.

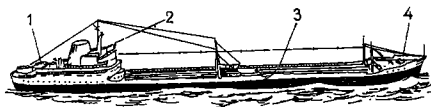
**PETREL** Rachetă din dotarea marinei militare a SUA.

**PETRESCU, Constantin** Colonel (1865) Numele Col. C.P. este legat de începuturile perioadei de organizare a unei flote de război moderne din Muntenia și ulterior în Principatele Unite. La 10 iulie 1845, Lt. Petrescu Constantin din Rg. 3 al Oștirii române a fost numit comandant al șalupelor (3 șalupe) canoniere din Țara Românească, sosite din Austria. După Unirea Principatelor, în oct. 1860, este numit ajutor al comandantului flotei unificate, cu gradul de maior, iar în 1864, provizoriu, comandant. În aug. 1864, în prezența sa,

alături de alte personalități politice și militare românești, a avut loc la Giurgiu ceremonia intrării în serviciul flotei a navei „România”, prima navă cu aburi din Marina Militară. La 5 aug. 1864 este numit comandant al Corpului Flotei. Participă la instalarea primului far de la Sf. Gheorghe (1865). Este avansat colonel (1864). După abdicarea domnitorului Alexandru Ioan Cuza se retrage din conducerea Flotei.

**PETRESCU, Nicolae** (n. 1926, Curtea de Argeș) Comandor. Absolvent al Școlii militare de Ofițeri marină (1958) și a Școlii Superioare de Științe Social-politice. A îndeplinit diferite funcții în cadrul MAPN, CMM, Flotila de Dunăre, Institutul de marină „Mircea cel Bătrân” ș. a. Redactor șef al gazetei „Flota Patriei” (1975), director al Muzeului Marinei Române (1975–1987). Conducător al colectivului cu care a realizat cea mai amplă operațiune de modernizare a structurii muzeului (1977–1983). Semnează în presa de specialitate numeroase studii și articole legate de istoria marinei. Volume publicate: **Marinari prin ploi de foc 1877–1878, Marina Militară Română în Războiul pentru întregirea României, File de istorie.** (2004), **Amiralul Horia Măcellariu** (2005) ș.a.

**PETROLIER** Navă destinată transportului produselor petroliere în vrac. Caricul se încarcă în cisterne, denumite tancuri. La sfârșitul sec. XIX, când a apărut acest tip de navă, tonajul unui P. era de cca 2 000 TRB, pentru ca în prezent să crească la peste 500 000 TRB. Caracteristicile unui P. mijlociu de 100 000 TRB: L 203 m; B 25,8 m; D 13,7 m; d 10,6 m; vit. 17 Nd; trei pompe de încărcare cu un debit de 750 t/oră; *sin.* tanc (petrolier).



Petrolier:

1 – castel pupa; 2 – comandă; 3 – pasarelă; 4 – teugă.

**PETROLIER CU PROPULSIE MIXTĂ (MOTOR ȘI VELE)**

Navă destinată transportului petrolului pe distanțe mari, a cărei propulsie este asigurată atât de motoare cât și de vele. Ridicarea velor și orientarea lor față de vânt în poziția cea mai favorabilă se face cu un dispozitiv automat dirijat de calculator. Soluția propulsiei mixte a condus la scăderea cheltuielilor de transport.

**PETROMIN** Companie de Navigație Maritimă înființată la 10 ian. 1991, printr-o hotărâre de guvern, prin divizarea fostei întreprinderi de exploatare a flotei maritime NAVROM–Constanța. CNM Petromin SA Constanța deține următoarele tipuri de nave: mineriare (12 000 tdw); vrachiere (18 000–150 000 tdw); petroliere (5 000–150 000 tdw). Treptat navele au fost trecute în administrarea unor firme particulare românești și străine, armatorului păstrându-și rolul de holding (deținătorul cantității suficiente de acțiuni ale firmelor pentru a putea exercita controlul asupra lor). Cu navele aparținând Petromin s-a exportat aproape în exclusivitate ciment în vrac și s-au importat minereu de fier, apatite, bauxite, fosfați, cărbuni și ștei.

**PETROVICI, Mișu** (1899–1991, n. Galați) Contraamiral. Absolvent al Școlii de Artilerie, Geniu și Marină (1920) și al Școlii de Aplicație a Marinei (1921). Între 1924–1932 este ambarcat la bordul mai multor nave ale MM (Cr. „Elisabeta”, Ds. „Mărășești”, torp. „Sborul”, „Năluca” ș.a.), ca specialist ASA. Absolvent al Școlii Superioare de Război. Cunoscând limbi străine, a fost numit ofițer de legătură pe lângă comandanții navelor militare sosite în portul Constanța. În 1938, șef de stat major al FNM iar apoi la Divizia de Dunăre. În al doilea RM, comandant ai Escadrei de monitoare (1941–1944). Între 1945–1947 este secretar general al Subsecretariatului de Stat al Marinei. Trecut în rezervă după 1947 când, din motive politice, a fost condamnat la 7 luni închisoare. Eliberat, îndeplinește diferite funcții în Direcția Canalului Dunăre–Marea Neagră, Inst. de proiectări Navale ș.a.

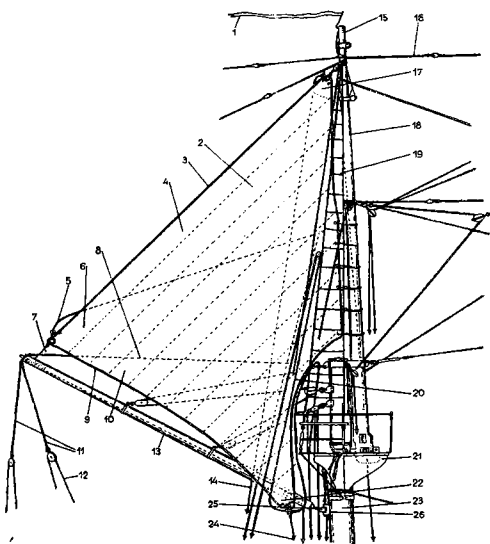
**PHILADELPHIA** Oraș-port în NE SUA (statul Pensilvania) așezat pe cursul inferior al Fl. Delaware, la 150 km de Oc. Atlantic. Pop. cca 4 mil. loc. Unul din principalele centre industrial-comerciale și de transport ale SUA. Pe Fl. Delaware s-a construit un canal cu ad. de 12,2 m pentru trecerea navelor maritime. Volumul traficului anual de mărfuri se ridică la 75 mil. t, care situează în SUA P. pe locul al doilea după New York în ce privește traficul de mărfuri. *ist.* P. a fost unul din centrele luptei de independență față de M. Britanie și temporar (1790–1800) cap. SUA. Tot aici a fost adoptată în 1787 Constituția SUA.

**PHOENIX** Constelație având steaua nautică Ankaa.

**PIADE** *ist.* Tip de barcă ușoară, lungă și îngustă folosită pe Dunărea de Jos.

**PIATRĂ DE BRICUIT** Piatră abrazivă folosită la bricuitul punților din lemn; *sin.* piatră engleză.

**PIATRĂ DE MAGNET** *ist.* Denumire dată magnetului natural în Evul Mediu.



Vela picului:

1 – flamura; 2 – ferș; 3 – grantele de cădere; 4 – margine de cădere; 5 – strângător; 6 – colț de școtă; 7 – școtă; 8 – balansină; 9 – grantele de întinsură; 10 – margine de întinsură; 11 – suște; 12 – palanc de suștă; 13 – pic; 14 – cargabas; 15 – măr; 16 – strai triatic; 17 – colț de fungă; 18 – arboret; 19 – scară de piscă; 20 – margine de învergare; 21 – gabie; 22 – colț de mură; 23 – coloană; 24 – mură; 25 – gât de lebdă; 26 – șa.

**PIC 1.** Școndu fixat cu un capăt pe catarg și ținut cu celălalt de balansine în poziție oblică; pe P. se înverghează vecele aurice, iar pe navele fără vele se ridică pavilionul în mare. P. se fixează pe catarg cu un gât de lebădă sau cu două piese laterale, denumite coarne; v. *fig. randă*. **2.** Compartiment la prova navei, între etravă și peretele de coliziune (picul prova sau forpicul) sau între etambou și ultimul perete etanș din pupa (picul pupa sau afterpicul).

**PIC, la ~ 1.** (*despre ancoră*) *sin. apic. La P. lung* (*despre ancoră*) Cu suficient lanț la apă pentru a ține nava bine. **La P. scurt** (*despre ancoră*) Cu foarte puțin lanț la apă, atât încât să nu are. Ancora se virează la P. scurt cu puțin timp înainte de plecarea unei grupări în formație sau când plecarea este iminentă. **2.** Pavilion ridicat la pic.

**PICAJ** Zborul avionului (elicopterului) pe o traiectorie oblică față de orizontală (de la 30° la 90°). S-a folosit în atacurile împotriva țințelor terestre, navale și aeriene. Raza minimă de curbură a traiectoriei la ieșirea din P. este determinată de rezistența aparatului și de gradul de suportabilitate al organismului pilotului. Procedeu mărește probabilitatea de lovire a țintei. A fost folosit pentru prima dată de către aviația germană în războiul civil din Spania (1936-1939).

**PICI** v. bici, baba.

**PICIOARE DE PĂIANJEN 1.** Saule matisite la capetele hamacului, care servesc pentru punerea acestuia la post. **2.** Tijele care mențin suspendată sfera în interiorul căreia se găsesec giroscopapele.

**PICIOR 1.** Porțiune a unei manevre curente, cu palanc sau macara la capăt. **2.** Porțiune a unui lanț (parâmă vegetală, sârmă), care face parte dintr-o manevră complexă. **3.** Porțiunea de sub punte a unui catarg. **4.** Porțiune a unui catarg aflată imediat deasupra punții. **5.** Unitate de măsură (0,3048 m), folosită pe hărțile marine engleze și americane pentru măsurarea adâncimilor și înălțimilor.

**PICIOR, sub ~** (*despre ancoră*) Fundarisită cu puțin lanț la apă.

**PICIOR CUBIC** Unitate de măsură pentru capacitatea de încărcare volumetrică a navelor, volumul mărfurilor etc. Un picior cubic este egal cu 0,0283 m<sup>3</sup>. Un m<sup>3</sup> cuprinde 35,51 picioare cubice.

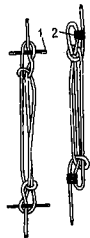
**PICIOR DE CÂINE** v. nod. (4), pentru a scurta o parâmă.

**PICIORUL ETAMBOULUI** Porțiunea inferioară a etamboului, care se prinde pe chilă.

**PICIORUL PILOTULUI** Limită de siguranță sub chila navei pentru a nu risca o punere pe uscat; *sin. fl. rezerva pilotului*.

**PIELEA NAVEI 1.** *sin. bordaj* (probabil o reminiscență de la ambarcațiunile primitive confecționate din piei de animale). **2.** Fiecare din cele două rânduri de scânduri ale unei ambarcațiuni cu bordaj diagonal: pielea interioară și pielea exterioară.

**PIERDE 1.** În expr. „P. sub vânt” A fi derivat sub vânt **2. fl.** (*despre navă*) „P. guvernă”. A nu mai asculta cârma (*termen folosit de piloții de pe Dunărea Maritimă*).



**Picior de câine:**  
1 - cavilă; 2 -  
legătură.

**PIERDERE TOTALĂ PREZUMATĂ** *MC* Situația unei nave avariate care, deși există în trăsăturile ei generale și poate fi reparată și salvată, este însă așa de grav avariata, încât costul salvării și al reparației, dacă ar fi efectuate, ar depăși valoarea asigurată a navei.

**PIERDEREA MAREEI** Cantitatea cu care scade zilnic înălțimea mării, după marea sizigiilor.

**PIEZOELECTRICITATE** Proprietatea de a prezenta efectul piezoelectric care constă în apariția sarcinii electrice de diferite valori pe fațetele opuse ale anumitor cristale (cuarț, turmalină, sare Seignette ș.a.) la deformarea lor mecanică: compresie, dilatare etc. sau sub acțiunea câmpului electric exterior. Se folosește la antenele mijloacelor hidroacustice (hidrolocatoare, hidrofoane, sondele ultrasonore, minele acustice, torpilele autoghidate) ș.a.

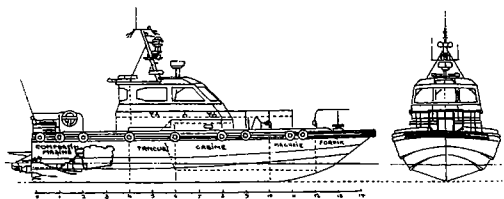
**PILOT 1.** Navigator care cunoaște la perfecție o anumită porțiune a coastei, un port, un canal, un fluviu, putând conduce o navă cu ajutorul aliniamentelor și semnalelor de navigație, fără a folosi instrumente nautice. În țara noastră distingem: **P. de port**, **P. de bară** (la Sulina), **P. pe Dunărea Maritimă**, **P. de cataracte** (la Porțile de Fier), ultimul fiind numit și **loț**. P. este, de regulă, un consilier și nu se substituie comandantului navei. Fac excepție piloții din Canalul Panama, care comandă direct manevra. **P. practic** P. nebrevetat de stat sau de o administrație portuară. **2.** În Evul Mediu, navigator care îndeplinea funcția de ofițer cu navigația; se numea și **P. de larg**. **3. sin. carte-pilot.** **4.** Grindă din lemn sau beton, înfiptă în mal pentru a consolida un dig, a forma o estacadă etc.

**PILOT AUTOMAT** Aparatură care menține automat drumul dorit, fără nici o intervenție a timonierului. P.A. este comandat de compasul giroscopic al navei.

**PILOT FLUVIAL** Persoană brevetată care îndeplinește sarcinile timonierului, ținând nemijlocit cârma navei în timpul marșului și al manevrelor. În ierarhia stabilită la bord, P.F. urmează după ofițerul secund, pe care, la nevoie, îl înlocuiește. Distingem pilot pentru Dunărea de Jos și pilot pentru Dunărea de Sus. **PILOTĂ 1.** A conduce o navă într-un port, pe un curs de apă etc.

**PILOTAJ 1.** Formă de navigație la intrarea în porturi sau în anumite zone de restricții pe fluvii, cu participarea de personal specializat. Primul regulament de P. din România avea titlul „instrucțiuni pentru serviciul de pilotaj și hidrografie expeditivă”, fiind editat de Marina Militară în 1904. **2.** Operațiunea de a pilota o navă. **P. orb** P. executat în exclusivitate cu ajutorul radiolocatorului, sondei sau mijloacelor electronice. **3.** Serviciul de pilot. **4.** Termen impropriu folosit pentru navigația costieră.

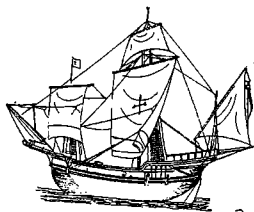
**PILOTINĂ** Navă mică și rezistentă la mare rea, care transportă piloții în afara portului pentru a pilota navele ce urmează a intra în port.



Pilotină

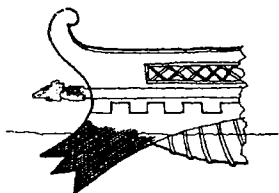
**PINASĂ 1.** Barcă cu 14 rame și pupa cu tablou, folosită în marină militară (poate fi echipată și cu motor). **2.** Ambarcațiune cu motor, folosită la pescuitul sardelor (în Oc. Atlantic).

„PINTA” *ist.* Caravelă spaniolă cu trei arbori, una din cele 3 nave care au luat parte la prima expediție a lui Cristofor Columb (1492–1493) spre „Lumea Nouă”, comandată de Martin Alonzo Pinzon. Caracteristici: depl. 113 t; dim. 22,65 x 6,75 x 1,85 m; capacitate de încărcare 65 tdw; supr. velor 181,3 m<sup>2</sup>; vit. 8,5 Nd; echipaj 25 oameni.



„Pinta”

**PINTEN** *ist.* Proeminență în prova unei nave de luptă, cu ajutorul căreia erau lovite și scufundate navele adversarului. Folosit încă din antichitate și reactualizat în Războiul de Secesiune american și în timpul bătăliei de la Lissa (1866), P. și-a găsit aplicare până în ajunul primului război mondial. **2. mil. inv.** Întăritură ascuțită foarte rezistentă a piciorului etravei navelor de luptă ușoare, folosit pentru pintenarea submarinelor. **3.** Proeminență sau tijă pe un catarg, servind ca treaptă sau la deschiderea unei manevre fixe, mai ales pe yahturi. **4.** Prolungire a chilei, servind ca suport al axului cârmei. **5. sin.** epiu, spiron.



Pinten de atac (rostrum) al unei nave de luptă romane

**PINTEN SUBMARIN** Prolungire sub apă, a unei pininsule sau a unui cap, reprezentând un real pericol pentru navigație.

**PIRAT** *DM* Persoană care comite acte de piraterie.

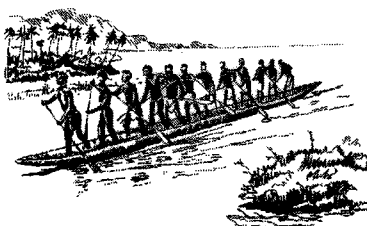
**PIRATERIE** *DM* Act de violență săvârșit în mare de către persoane particulare în scopul jefuirii, capturării sau scufundării navelor atacate. În sec. XV–XVII P. a devenit un adevărat flagel pentru flotele comerciale. Foarte multe nave, plecate în cursă îndepărtată, dispăreau fără urmă, fiind jefuite și apoi arse sau scufundate împreună

cu echipajul. Pentru a lichida P., în sec. XVI–XVII au fost organizate adevărate expediții, iar navele comerciale erau armate cu câte 25–30 de tunuri pentru apărare.

**PIREU** (*gr.* Peiraiéus) Important port grecesc situat în G. Egee din M. Egee. Cca 200 mii loc. (conurbație cu Atena). Portul se împarte în câteva bazine și puncte de acostare. Este protejat de două moluri. Accesibil navelor cu un pescaj de 8,5 m. În avanport sunt instalate geamanduri de acostare pentru navele de 20 mii tdw. Lung. frontului de cheuri 20,7 km, din care 9,2 km revin danelor comerciale, 3,1 km danelor de pasageri și 4,1 km șantierelor navale. Ad. la cheuri 6–14 m, în radă 25 m. Traficul anual de mărfuri cca 28 mil. t. Import: prod. petroliere, cărbuni, fier, cereale, chereștea, mașini; export: marmură, tutun, ciment, minereuri, fructe. Șantiere navale având două docuri uscate și două docuri plutitoare care pot asigura reparația navelor cu o capacitate de 40 mii tdw. *ist.* Încă din antichitate P. a fost principalul port comercial și militar al Atenei. În timpul stăpânirii otomane portul a decăzut (din sec. XV) și abia în sec. al XIX-lea a devenit un important centru industrial și comercial al Greciei.

**PIRI REIS** (1470–1554) Corsar și amiral („reis”) al flotei otomane, Muhiddin Piri este cunoscut mai ales pentru activitatea sa cartografică. Vasta sa operă cuprinde o carte pilot (Kitab-ı Bahriye) apărută în două ediții (1521, 1526) și un șir de hărți ale lumii din care însă nu s-a păstrat decât zona Oceanului Atlantic (edițiile din 1513 și 1528). Harta din 1513 cuprinde numeroase informații istorice, etnografice, nautice etc., concretizate în note marginale. Pe lângă valoarea sa științifică, harta din 1513 a stârnit și numeroase dispute privind presupusa folosire de către Piri Reis a unor surse de informare extraterestre. Harta a fost descoperită în anul 1929 în biblioteca Palatului Topkapı din Istanbul.

**PIROGĂ** Ambarcațiune ușoară, rudimentară, construită prin scobirea și cioplirea unui trunchi de copac sau prin arderea sa în interior; este propulsată cu rame și vele, fiind folosită în unele zone din Africa, America, precum



Pirogă

și în unsulele din Oceania. Denumirea provine de la cuvântul piroqua din limba caraibilor. **P. cu balansier** P. prevăzută cu un flotor de stabilitate, confecționat dintr-un lemn ușor și fixat cu două sau mai multe traverse într-un bord paralel cu corpul acesteia, la o distanță de 1,5–1,8 m; *sin.* pirogă cu flotor. **P. dublă** Ambarcațiune construită din două P. legate paralel prin traverse de lemn. Pe traverse se așează o punte pe care se fixează un catarg și vele pătrate sau ovale. Este folosită în Polinezia, Melanezia, Noua Zeelandă.

**PIROGĂ RAPIDĂ** Pirogă (monoxilă) rapidă ceyloneză din Colombo (Sri Lanka), cu balansier pentru stabilitate și două catarge care formează un „V” pentru susținerea unei vele pătrate.

**PIROSCAF** *înv.* (din *gr.*) navă cu aburi.

**PISC** *pop. înv. provă.*

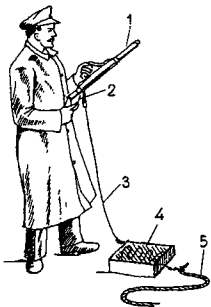
**PISCES** Constelație și semn al zodiacului în care se găsește astăzi punctul vernal.

**PISCIS AUSTRALIS** Constelație având steaua nautică Fomalhaut; în latină „Peștele austral”.

**PISICĂ CU NOUĂ COZI** *ist.* Bici din parâmb vegetală, folosit pe timpul navelor cu vele pentru biciuirea marinarilor nepedeșiți.

**PISTOL DE SEMNALIZARE** Pistol special, folosit pentru lansarea rachetelor de semnalizare de o navă aflată în pericol sau de o barcă de salvare.

**PISTOL PORTBĂNDULĂ** Pistol cu cartuș cu pulbere, cu ajutorul căruia o bandulă poate fi aruncată la o distanță de cca 200 m. Servește la stabilirea unei prime legături, pentru a da o remorcă etc.



**Pistol portbândulă:**  
1 - raketă; 2 - pistol; 3 - saulă;  
4 - cutia saulei; 5 - parâmb.

**PIȘCĂ 1.** *fl.* Ancoră folosită pe Prut pentru întoarcerea la coturi. **2.** *fl.* Parâmbă dată la un cazic de la mal pentru a ajuta întoarcerea la coturi pronunțate. Manevra se numește a face P.

**PITURĂ** A acoperi cu pitură.

**PITURĂ** Soluție lichidă, compusă în principal din ulei de in fierț, vopsea și diferite adaosuri, cu care se acoperă corpul navei, interiorul acesteia etc. În prezent se folosesc pituri pe bază de rășini sintetice (epoxy). Distingem: **P. anticorozivă**, pe bază de miniu de plumb, cu care se piturează opera vie (prima mână), după care se da o mână de **P. antivegetativă**, toxică, pentru a împiedica depunerile animale și vegetale pe carenă; **P. de fașă**, care servește la piturarea fașei; **P. cu plută**, în care se amestecă pulbere de plută, fiind folosită ca izolație ș.a.

**PIVOT** v. compas.

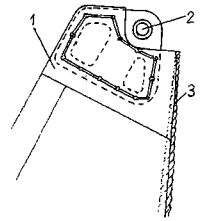
**PLACĂ CU OCHI** Placă metalică groasă, de formă dreptunghiulară, montată perpendicular pe punte și prevăzută cu o gaură (ochi) în care se fixează, cu ajutorul unei chei, o remorcă sau o altă parâmbă; v. *fig.* boț de laț.

**PLACĂ DE FUNDAȚIE** Sistem rigid format din grinzi longitudinale și transversale din oțel, montate deasupra osăturii dublului fund, pe care se fixează rama mașinii principale, căldările sau mașinile auxiliare.

**PLACĂ DE FUNGĂ** Placă din aluminiu sau masă plastică cusută în buzunar colțului de fungă al velor

latine de yaht și uneori, de barcă. Este prevăzută cu un ochi pentru cheia fungii.

**PLACĂ DE UNIRE** Placă cu trei-patru găuri ce servește la îmbinarea a trei-patru parâmb sau lanțuri din greement. P.d.U. cu trei găuri poartă și denumirea de față de maimuță.



**Placă de fungă:**  
1 - buzunar; 2 - ochi  
pentru cheia; 3 - grandee  
de învergare.

**PLAFON** Tavanul dublului fund.

**PLAJĂ 1.** Porțiune degajată a punții la prova (**P. prova**) și pupa (**P. pupa**). **2.** Fâșie îngustă a uscatului, cu pantă lină, situată în imediata apropiere a mării și formată din nisip, pietriș, scoici etc., fiind spălată în permanență de valuri.

**PLANCTON** (*gr.* Plagkton - „rătăcitor”) Totalitatea organismelor vii care se mențin în stare de plutire în masa apei; constituie hrana unor pești și animale acvatice.

**PLAN DE ANCORAJ** *mil.* Plan în care sunt indicate punctele de fundarisire a ancorelor unei grupări de nave, adâncimea și natura fundului, aliniamentele de fundarisire, precum și formația grupării în timpul ancorării astfel încât să se poată acționa eficient în cazul în care adversarul ar ataca prin surprindere.

**PLAN DE ANDOCARE** Plan de forme al navei, întocmit special pentru organizarea andocării. Cuprinde planul diametral cu indicarea proiecției pereților despărțitori transversali, planul orizontal cu proiecțiile secțiunilor orizontale care să indice formele fundului navei, prozei și pupei. Pe plan se evidențiază dimensiunile principale ale navei, poziția compartimentului mașini etc. Servește la pregătirea calajului.

**PLAN DE DERIVĂ** Proiecție a operei vii pe un plan perpendicular pe direcția în care derivează nava.

**PLAN DE FORME** Proiecție a corpului navei în trei planuri: orizontal, vertical-longitudinal, vertical-transversal.

**PLAN DE ÎNCĂRCARE** *sin.* cargoplan.

**PLAN DE ÎNCINGERE** v. încingere.

**PLAN DE PLUTIRE** Plan paralel cu suprafața apei.

**PLAN DIAMETRAL (plan axial al navei)** Planul vertical longitudinal de simetrie al navei. Trece prin axul etamboului cărmei și centrul etravei. Intersecțiile acestui plan cu planurile vertical-transversale și cu suprafețele liniilor de apă când nava se află pe chilă dreaptă sunt axe de simetrie ale secțiunilor respective.

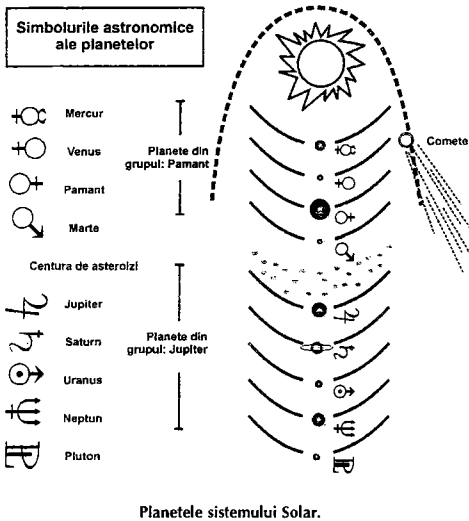
**PLANARE** Navigație cu viteză mare a unei ambarcațiuni cu genunchi ascuțit, când jumătatea prova iese din apă, reducând suprafața de frecare.



Planare

**PLANETĂ** *astr.* Corp ceresc fără lumină proprie care se rotește în jurul soarelui sau al unei stele. În sistemul solar sunt cunoscute nouă planete mari (Mercur, Venus, Pământul, Marte, Jupiter, Saturn, Uranus, Neptun,

Pluton) și un număr foarte mare de P. mici, asteroizi (descoperite cca 4 000). P. se rotesc toate în același sens, pe orbite având planul puțin înclinat pe eliptică, Mercur și Pluton având cele mai mari excentricități. Din p.d.v. constituitiv, P. se împart în două grupe: asemănătoare Pământului cu volume mici, densități mari, rotații relativ încete, cu sateliți puțini și asemănătoare lui Jupiter, cu densități mici, volume mari, rotații rapide și cu mulți sateliți. P. cele mai strălucitoare ca Venus, Marte, Jupiter au fost folosite în navigația astronomică pentru determinarea punctului navei.



**PLANETĂ NAUTICĂ** Planetă folosită în navigația astronomică, și anume: Marte, Jupiter, Venus și Saturn.

**PLANISFERĂ** Instrument de navigație care constă din două grile identice, în formă de disc, suprapuse; una din grile reprezintă sfera cerească în proiecția pe orizont, iar cealaltă reprezintă sfera cerească în proiecție pe meridianul observatorului. S-a folosit la rezolvarea problemelor auxiliare de astronomie nautică și a problemelor de navigație ortodromică.

**PLANȘĂ CU VELĂ** Ambarcațiune sportivă simplă, constând dintr-o scândură (acvoplan) propulsată cu ajutorul unei vele, folosită pentru surfing cu vele; v. windsurfing.

**PLANȘETĂ DE MANEVRĂ** Grafic compus din cercuri concentrice, ultimul fiind gradat de la 0 la 360°, și un sistem de raze trasate din 10° în 10°; acest dispozitiv este folosit pentru rezolvarea problemelor de cinematică navală. P.d.M. este prevăzută cu mai multe scări și cu o nomogramă pentru rezolvarea problemelor de timp, spațiu și viteză; *sin.* raportor-diagramă. La navele moderne este înlocuită de calculator.

**PLANȘETĂ DE PORȚI ETANȘE** Planșetă cu schema compartimentării navei, pe care sunt indicate porțile etanșe. În dreptul fiecărei porți se află o gaură în care se introduce o fișă când poarta este închisă. În acest fel se

poate ține evidența porților etanșe deschise. În prezent situația porților etanșe se afișează pe planșetă printr-un sistem electronic.

**PLANȘETĂ DE RADIOLOCAȚIE** Grafic asemănător planșetei de manevră, dar mai simplu, care servește la evitarea navelor pe baza observațiilor de radiolocație.

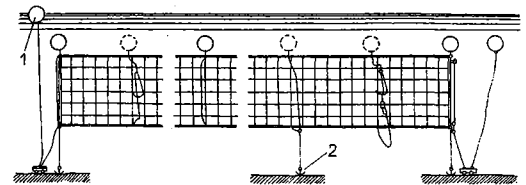
**PLANȘETĂ DE VÂNT** Aparat compus dintr-o planșetă cu mâner, deasupra căreia se află un disc transparent și un grafic ce servește la deducerea vântului adevărat din vântul aparent și invers.

**PLANUL CAPACITĂȚII DE ÎNCĂRCARE** Plan grafic cu secțiunea longitudinală diametrică a navei, cuprinzând profilul tuturor spațiilor pentru mărfuri și provizii, tancurile de combustibil și de apă. Stabilește coordonatele centrului de greutate și capacitatea fiecăruia dintre aceste spații, în vederea efectuării calculelor de stabilitate și de asietă ale navei și întocmirii planului de încărcare.

**PLANUL CUPLELOR** Plan de forme ale corpului navei care reprezintă conturul suprafeței maestre și contururile unor secțiuni transversale echidistante spre prova și pupa, marcate pe planul longitudinal.

**PLANUL PORTULUI** Hartă marină întocmită la o scară mare (1 : 5 000 sau 1 : 10 000) pe care sunt reprezentate acvatoriul și teritoriul portului, digurile, cheurile, molurile și mijloacele de marcare a navigației.

**PLASĂ (pl. plăși) ANTISUBMARINĂ** Plasă din oțel, de regulă inoxidabilă, cu ochiuri de circa 4–5 m, destinată distrugerii submarinelor în imersiune. P.A. sunt susținute în poziție verticală de ancore și flotoare înfășurate în împletituri de câneapă. Unele P.A. sunt prevăzute cu sisteme de alarmare, altele cu încărcături explozive de cca 20 kg, care explodează în momentul când submarinul forțează obstacolul.



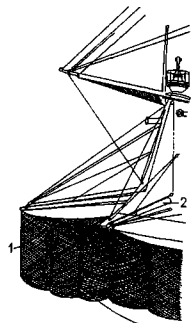
Plasă antisubmarină:  
1 – geamandură; 2 – ancoră.

**PLASĂ ANTITORPILILE** Plasă metalică, cu ochiuri de 30–40 cm, instalată pe școndri, tangoane, geamanduri în jurul navelor în staționare, pentru a le apăra împotriva torpilelor; *sin.*, *inv.* plasă Bullivant.

**PLASĂ DE ABORDAJ** *ist.* Plasă care se ridică în borduri și pe duneță pentru a apăra nava împotriva abordajilor.

**PLASĂ DE ARBORADĂ** Plasă întinsă între vergile unei nave în timpul exercițiilor cu gabierii pe vergi pentru a împiedica căderea novicilor pe punte.

**PLASĂ DE BALUSTRADĂ** Plasă care dublează uneori balustrada.



Plasă antitorpile:  
1 – plasă antitorpile;  
2 – tangoan.



## PAVILIOANELE STATELOR LUMII



Afganistan



Andora



Argentina



Bahamas



Belarus



Bhutan



Botswana



Burkina Faso



Canada



Chile



Coasta de Fildeș



Africa de Sud



Angola



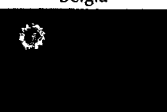
Armenia



Bahrein



Belgia



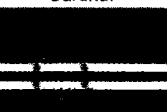
Birmania



Brazilia



Burundi



Capul Verde



China



Columbia



Albania



Antigua și Barbuda



Australia



Bangladesh



Belize



Bolivia



Brunei



Camerun



Cehia



Ciad



Comore



Algeria



Arabia Saudită



Azerbaidjan



Barbados



Benin



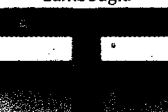
Bosnia Herțegovina



Bulgaria



Cambodia



Republica Centrafricană



Cipru



Congo



Coreea de Sud



Coreea de Nord



Costa Rica



Croația



Cuba



Danemarca



Djibuti



Dominica



Rep. Dominicană



Ecuador



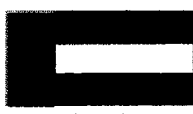
Egipt



El Salvador



Elveția



Emiratele Arabe Unite



Estonia



Etiopia



Fiji



Filipine



Finlanda



Franța



Gabon



Gambia



Georgia



Germania



Ghana



Grecia



Grenada



Guatemala



Guinea



Guinea-Bissau



Guineea Ecuatorială



Guyana



Haiti



Honduras



India



Indonezia



Iordania



Iran



Irak



Irlanda



Islanda



Israel



Italia



Jamaica



Japonia



Kazakhstan



Kenya



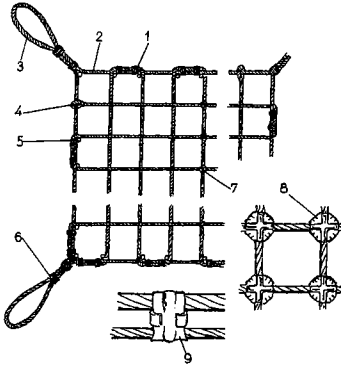
Kiribati

**PLASĂ DE BASTINGAJ** *ist.* Plasă care acoperă bastingajul.

**PLASĂ DE BOCAPORT** *MC* Plasă întinsă uneori peste mușama.

**PLASĂ DE BOMPRES** Plasă de siguranță așezată sub bompres.

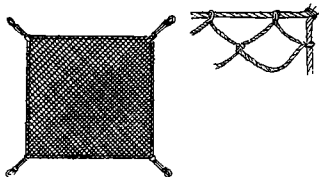
**PLASĂ DE ÎNCĂRCARE** *MC* Plasă din sârmă sau din cânepă, folosită pentru încărcarea și descărcarea mărfurilor.



Plasă de încărcare:

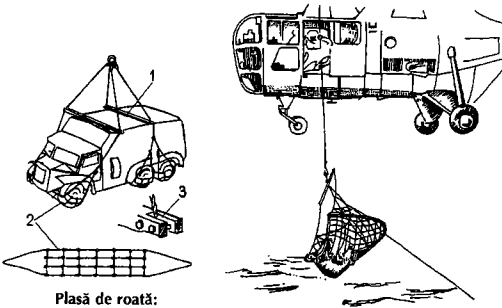
1, 6 – legături; 2 – grandee; 3 – ochi moale; 4 – ochi matisit; 5 – cui; 7 – legătură sau strângătoare; 8 – strângătoare de plasă; 9 – strângătoare de margine.

**PLASĂ DE PROVIZII** Plasă de încărcare, folosită pentru provizii.



Plasă de provizii

**PLASĂ DE ROATĂ** Plasă la fiecare capăt al unui sapan cu patru brațe, în care se așază roțile vehiculului ce urmează a fi încărcat/descărcat.



Plasă de roată:

1 – traversă; 2 – plasă de roată; 3 – creștătură

Plasă de salvare de elicopter

**PLASĂ DE SALVARE** Plasă prinsă cu o margine la bord, de cealaltă margine (care atârână în apă) putându-se agăța naufragiații. P.d.S. poate fi montată și pe elicoptere.

**PLASĂ DE SEMNALIZARE** *inv.* Plasă asemănătoare plasei antisubmarine, având în locul încărcăturilor de exploziv geamanduri de semnalizare. Când submarinul intră în plasă, geamandurile de semnalizare declanșează un sistem electronic de alarmă, precum și un sistem de alarmă vizuală.

**PLASĂ-PARAPET** Plasă de sârmă împletită în diagonală, care formează parapetul unora din punțile de construcție ușoară ale castelului central sau rufului, pe navele de pasageri.

**PLASĂ-PUNGĂ** *pesc.* Unealtă de pescuit compusă dintr-o plasă cu o lungime de 750–800 m și cu o lățime de 30–100 m, care se lansează în jurul unui banc de pește; apoi, folosind cablul vegetal de la partea inferioară, denumit surmea, plasa se pungește și se trage la navă. P.-P. se posedă la partea superioară pe un odgon cu plutitori, iar la cea inferioară pe camână cu lest format din inele metalice prin care trece surmeaua. Este răspândită în toate zonele, fiind folosită la pescuitul scrumbiilor, hamsiilor, stavzizilor, heringilor etc. Printre pescarii din țara noastră P. - P. de proporții mai reduse este cunoscută sub denumirea de gâr-gâr sau alaman.

**PLATA NUMAI ÎN CAZ DE SALVARE EFECTIVĂ** (Nu salvezi, nu plătești) *MC* Clauză întâlnită în marea majoritate a contractelor de salvare prin care se înțelege că salvatorii nu primesc remunerația de salvare și nici cheltuielile ocazionate de încercarea de a salva decât dacă serviciile prestate de ei au dus la un rezultat util.

**PLATA PILOTAJULUI REFUZAT** *MC* Sumă ce trebuie plătită de o navă care a contramandat o manevră de port cerută anterior și pentru care pilotul s-a prezentat la bord sau a fost ținut „în așteptare”.

**PLATĂ** Ambarcațiune mică cu fund plat, folosită în port pentru piturat, curățat bordajul etc.

**PLATĂ PENTRU MUNCA SPECIALĂ** *MC* Plată specială pentru muncă deosebită de cea normală și pentru care este necesară o îndemănare deosebită, efectuată de muncitorii portuari la cererea părții interesate.

**PLATFORMA BIGILOR** Platformă metalică construită în jurul unui catarg sau a unor coloane cu bigi, la o înălțime convenabilă (2–2,5 m) pe care se instalează vinciurile de marfă ale bigilor prinse de coloana respectivă și de unde se conduc, de regulă, operațiile de manipulare a mărfurilor.

**PLATFORMARE** Mod de deplasare pe apă a ambarcațiunilor fără deplasament, opus conturării, care constă în menținerea poziției orizontale, indiferent de valuri.

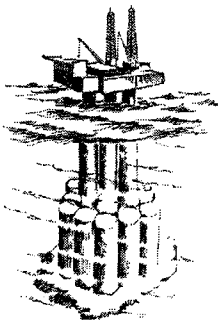
**PLATFORMĂ mil.** Loc destinat apunțării elicopterelor și avioanelor cu decolare și aterizare verticală.

**PLATFORMĂ CONTINENTALĂ** Zonă a fundului mării, puțin adâncă și cu pantă lină, aflată în prelungirea continentului, care se termină brusc și abrupt. Statele riverane au dreptul suveran și exclusiv de a explora și exploata P.C. fără a încălca regimul juridic al apelor și al spațiului aerian de deasupra acestora; *sin.* șelf.

**PLATFORMĂ DE ABRAZIUNE** Zonă cu fundul plan care se formează în lungul țărmurilor marine sau lacustre ca rezultat al acțiunii distrugătoare a valurilor.

**PLATFORMĂ DE CALĂ** Podea improvizată din dulapi de brad, similară paiolului de magazie, cu rol de a proteja prin amortizare puntea dublului fund de eventuale avarii pe timpul operațiilor de încărcare-descărcare.

**PLATFORMĂ DE FORAJ MARIN** Construcție plutitoare specială, destinată executării de foraje în mare, în limita platoului continental. Pe lângă instalația propriu zisă de foraj (similară cu cele terestre), platforma marină dispune de uzină electrică, ateliere, magazii și nu în ultimul rând de spații corespunzătoare de locuit pentru personalul de execuție. Pe platformă poate fi amenajat și un spațiu special pentru elicoptere, acostarea navelor etc. În țara noastră, prima P.d.F.M. denumită „Gloria”, a fost construită în 1975 la SN Galați, iar în anul 1976 ea a fost remorcată și instalată în M. Neagră la cca 76 Mm E de C. Midia.



Platformă de foraj marin.  
(Variantă)

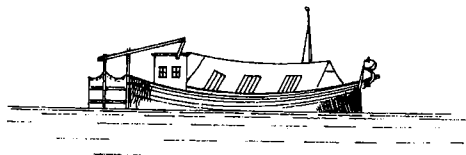
**PLATOU BATTEMBERG** *inv. v.* Battemberg.

**PLATOU CONTINENTAL** *v.* platformă continentală.

**PLAUR** Insuliță plutitoare, prinsă de mal, uneori cu o grosime de 0,5–1 m; este formată dintr-o împletitură de rizomi de stuf, ierburi, rădăcini etc. amestecate cu nămol. Se întâlnește în Delta Dunării, în ghioluri și lacuri, împiedicând adeseori accesul ambarcațiunilor pe canale; *sin.* (în Muntenia) cocio.

**PLAVIE** Conglomerat de gunoaie, lemne, fragmente de plaur etc., adunate de apele curgătoare în timpul viiturilor.

**PLETINĂ** Navă de dimensiuni mici, cu capacele magaziiilor înclinate ca acoperișurile caselor, folosită îndeosebi în trecut la transportul cerealelor pe râul Prut.



Pletină

**PLIMBARE PE SCÂNDURĂ** „Distracție” piraterească în cursul căreia prizonierii, fiind legați la mâini și la ochi, erau siliți să meargă, împinși cu sabia, pe o scândură așezată travers (perpendicular) pe copastie, până ce cădeau în apă.

**PLIMSOLL, cercul lui** ~ *sin.* marcă de bord liber, marca lui P., semnul lui P.

**PLIN 1.** Cantitatea totală de provizii, combustibil etc., pe care o poate ambarca o navă. ♦ „A face P. de provizii, păcură etc.”. A aduce la bord întreaga cantitate de provizii, de păcură etc.: „A face plinul”

*arg.* A se sătura.

**PLIN ȘI STRÂNS** Strângând vântul, cu velele pline.

**PLINĂ 1.** *fl.* (despre sondă) Cu apă până la o gradatie întreagă de pe sondă, de ex., „Tribord 6 picioare, P.”, ceea ce înseamnă că adâncimea apei este exact de 6 picioare; *sin.* la semn. **2.** (despre velă) Cu vântul bățând pe fața dispre pupa.

**PLINĂ ȘI LA MARCĂ MC** (despre navă) Complet încărcată și imersă până la marca de bord liber.

**PLÂNGE** (despre macarale) A scârțâi din cauza raiurilor neune. Un bun marinar nu trebuie să lase macaralele „să plângă”.

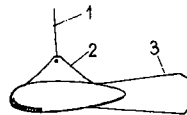
**PLOIARCHOS** Comandant de navă sau de grupare de nave (în Grecia Antică).

**„PLONGEUR”** Primul tip de submarin cu propulsie mecanică, realizat în Franța de constructorii Burgeois și Brun și experimentat cu succes în perioada 1863–1865, dând un puternic impuls construcției și perfecționării noului tip de navă. Caracteristici: L 42,5 m; B 6 m; D 3m; depl. în imersiune 300 t. Elicea era acționată de o mașină cu aer comprimat de 60 CP.

**PLOȘNIȚĂ DE COPRA** Insectă care se înmulțește foarte repede în caricurile de copra umedă, infectând hambarul. Din această cauză nava trebuie dezinfectată după ce a transportat un caric de copra.

**PLUMB-PEȘTE** Greutate de forma unui pește, folosită la sondele hidrografice.

**PLOR 1.** Grafic finut, de regulă, pe o planșetă de manevră, în care se trec pozițiile și mișcările relative ale navelor întâlnite. Se ține la zi pentru a putea determina riscul de coliziune și posibilitatea executării manevrei de evitare. **2.** Estimă ținută grafic pe o hartă-schelet.



Plumb-pește:  
1 – saula sondei; 2 – labă  
de găscă; 3 – cărmă.

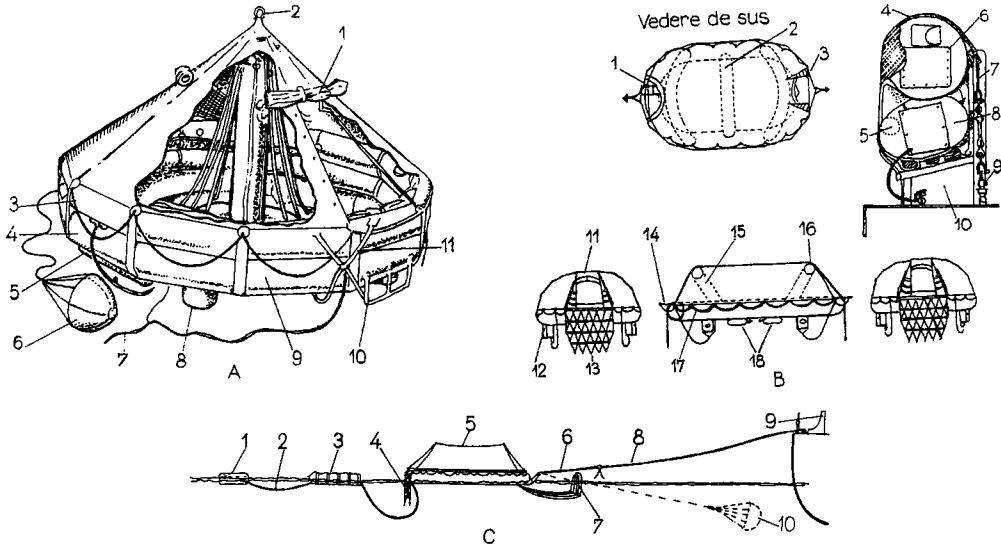
**PLUMB 1.** *sin.* sondă de mână. **2.** Greutatea de plumb a unei sonde. **3.** Lest pentru scafandru.

**PLUTĂ 1.** Mijloc arhaic de navigație alcătuit din trunchiuri de copac, grinzi sau bărne, butoaie etc., legate între ele cu chingi sau cu scoabe metalice, care servește la trecerea peste cursurile de apă a personalului și a unor categorii de tehnică de luptă; *v.* și Sal. **P. improvizată** P. făcută din școndri (scânduri sau alte obiecte plutitoare), legați cu parâme, constituind ultimul mijloc de salvare când nu există, în acest scop, bărci sau plute. **2. ist.** Primul – și mii de ani singurul – mijloc de navigație, construit de om din trunchiuri de copac, trestie, papirus, bambus, stuf ș.a.

**PLUTĂ DE SALVARE** Mijloc colectiv de salvare, folosit încă în anii primului război mondial, constând dintr-un flotor de care se prinde, cu ajutorul unei plase o podea de lemn pentru naufragiați. P.d.S. moderne sunt pneumatice, constând dintr-un flotor circular de care este prinsă o podea, întărită cu o traversă și prevăzută cu un acoperiș susținut de o arcadă. Pentru umflarea acestor plute se utilizează butelii cu aer comprimat cu funcționare automată. În afară de acestea, P. d. S. sunt echipate cu foale

pentru completarea aerului. Pe navele comerciale ele se lasă la apă cu o grui specială. P.d.S. pot fi folosite și pentru transportul personalului între nave în mare. **PLUTĂ-FAR** Plutitor mai mare decât o geamandură și mai mic decât o navă-far, fără echipaj, având un

etanșare pe margine, prevăzută cu câteva mâner care acționează zăvoarele. Zăvoarele pot fi acționate



Plute de salvare:

A – plută circulară de salvare pentru nave comerciale: 1 – perdea exterioră; 2 – chei de ridicare; 3 – jîn-te bine; 4 – baterie electrică activată cu apă de mare; 5 – instalație de umflare; 6 – ancoră plutitoare; 7 – remorcă; 8 – buzunar cu apă; 9 – tuburi pneumatice; 10 – scară; 11 – labă de găscă de remorcă. B – plută de salvare pentru nave militare: 1 – prova; 2 – traversă; 3 – pupa; 4 – capot; 5 – butelie cu gaz; 6 – trusă de supraviețuire; 7 – barbetă; 8 – plută de salvare; 9 – dispozitiv hidrostatic de eliberare; 10 – cavalet; 11 – lumină; 12 – buzunar de apă; 13 – plasă de urcare; 14 – labă de găscă; 15 – arcadă; 16 – lumină; 17 – jîn-te bine; 18 – cilindri cu gaz. C – plută de salvare pentru nave militare (la apă): 1 – trusă de supraviețuire; 2, 6 – barbetă; 3 – valiză; 4 – plasă de urcare; 5 – plută; 7 – ancoră plutitoare înainte de tăierea barbetei; 8 – sârmă de acționare; 9 – cavalet pe punte; 10 – ancoră plutitoare după tăierea barbetei.

stălp prevăzută cu o lanternă cu funcționare automată.

**PLUTĂRIT** Transportul plutelor pe un curs de apă.

**PLUTITOR 1.** În teoria navei, un corp de o formă oarecare ce plutește. 2. Instalație plutitoare, diferită de o navă.

**PNOM PENH** Cap. Cambodgiei (Kampuchiei), important port pe Fl. Mekong accesibil navelor maritime. Cca 630 mii loc. Pr. centru industrial și comercial. Ind. textilă, alimentară, a tutunului, montaj automobile. Traficul anual de mărfuri cca 500 mii t. Export: cauciuc, orez, lemn prețios, tutun; import: metale, utilaje, confecții. Șantier de reparații navale. Aeroport.

**POARTĂ ALBĂ-MIDIA ~ NĂVODARI, Canalul ~** Ramură a canalului Dunăre-Marea Neagră. Are următoarele dimensiuni: lungime 28 km; lățime navigabilă 36,50 m; adâncime minimă 4,5 m; înălțimea maximă a podurilor de la nivelul apei 17 m.

**POARTĂ ANTIFOC** Ușă, de regulă glisantă, care împiedică propagarea incendiului pe navă.

**POARTĂ DE DEBARCARE** Sabord destinat ambarcării și debarcării de animale vii. Dimensiuni minime: înălțimea 1,68 m și lățimea 1,15 m.

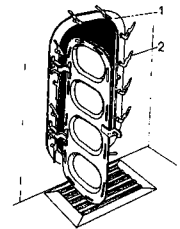
**POARTĂ ETANȘĂ** Ușă metalică cu o garnitură de

și simultan cu ajutorul unei stele (unui volan) ce ocupă o poziție centrală pe ușă.

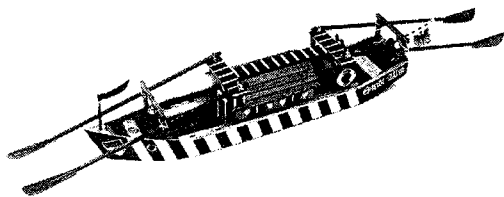
Există, de asemenea, P.E. glisante și acționate mecanic sau comandate de la distanță.

**POD** Construcție de artă (din piatră, beton, metal sau lemn) între două maluri ale unei ape. Este folosit de pietoni, vehicule, autovehicule și cale ferată. Podurile peste cursurile de apă navigabile trebuie să aibă înălțimea suficient de mare pentru a permite trecerea navelor și aparatelor plutitoare pe sub ele la cotele cele mai mari înregistrate ale apei. **P. de vase** (nave) sau poduri plutitoare: construcții pe pontoane, nave între malurile unei ape.

**POD DE NAVIGAȚIE** Luntre mare cu fundul plat, prevăzută cu rame-cârmă la prova și la pupa, fiind folosită pentru transportul de oameni, animale și marfă în aval pe cursurile mari de apă. De regulă era vândut la destinație ca material lemnos. P. d. N. germane au ajuns pe Dunărea de Jos la începutul sec. al XVIII-lea; *sin.* navrat.

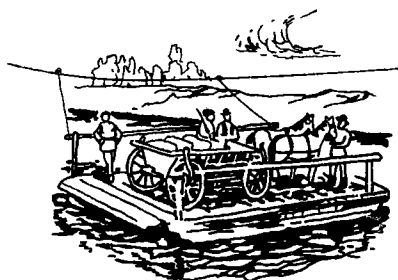


Poartă etanșă:  
1 – ramă; 2 – mâner.



Pod de navigație german din sec. al XVIII-lea (tip navrat).

**POD UMBLĂTOR** *ist.* Mijloc plutitor constând dintr-o platformă (carosabilă) montată pe două luntre mari și late și folosit în sec. XVII–XVIII pentru trecerea oamenilor, căruțelor și vitelor de pe un mal pe altul al unui râu. P.U. este strămoșul bacurilor din zilele noastre; v. și DUBAS.



Pod umblător

„**POGORIA**” Navă-școală velier de tip goeletă cu trei arbori sub pavilion polonez, construită în anul 1939 la șantierul naval din Gdansk. La puțin timp după lansare, începând din al doilea RM, nava părăsește țara și navigă în lume solicitând adăpost în porturi ale statelor neutre. A primit găzduire în 15 porturi. După război revine în țară unde își continuă misiunea de navă-școală. Caracteristici: deplasament 310 t; lungime 47 m; lățime 8 m; pescaj 3,5 m; echipaj 50 oameni.

„**PODGORIȚE**” („Podgorița”) *ist.* Canonieră fluvială cuirasată, turcă, construită în 1865 și scufundată împreună cu alte nave lângă Calafat de către artileria Marinei Române în ziua de 7/19 nov. 1877. Caracteristici: depl. 330 t; dim. 31,5 x 7,6 x 1,9 m; 80 CP; art. II/150 mm, IV/76 mm.

**POINTE NOIRE** Port principal al Rep. Congo, situat la gulful cu același nume din vestul țării, la Oc. Atlantic. Este protejat de moluri și spargevaluri. Intrarea în port se face printr-un șenal lat de 200 m între molul interior și extremitatea spargevalului de V. Adâncimea în partea centrală a portului 12 m și mai redusă în partea de S. Lungimea frontului de cheuri 3 km cu ad. până la 10 m, accesibil petrolierelor cu o capacitate de 32 mii t. Traficul de mărfuri se ridică la cca 6,5 mil t., din care 80% constituie minereuri, cherestea și petrol. Șantierele de reparații dispun de cale de construcții și de lansare unde se pot executa reparații la nave de tonaj mediu.

**POL** Punct în care axa lumii „înțeață” sfera terestră sau cerească. Distingem: **P. Nord** și **P. Sud** (P. aflat deasupra orizontului se numește **P. ridicat**, iar cel aflat sub

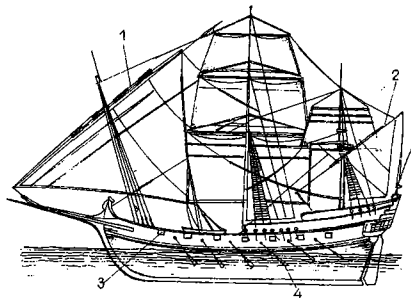
orizont, **P. coborât**), **P. geomagnetic** și **P. magnetic**; v. magnetism terestru.

**POL FICTIV** Punct în care axa cilindriului inițial a unei proiecții Mercator oblice „înțeață” suprafața globului.

**POL VIZIBIL** Polul ceresc situat în emisfera vizibilă, adică la jumătatea sferei aflată deasupra orizontului.

**POLA** Oraș-port în NV Croației la M. Adriatică. Cca 60 mii loc. Ind. textilă, alimentară, prelucrarea tutunului. Pescuit. Arsenal al Marinei Militare. Construcții navale. Întemeiat în sec. I î.Hr. cu denumirea Pietas Julia. Monumente romane: Arenă, temple, teatre. Centru turistic.

**POLACRĂ** *ist.* Navă cu vele, folosită în M. Mediterană până la începutul sec. XIX pentru transport și operațiuni navale. P. de război erau dotate cu circa opt tunuri.



Polacră:

1 – antenă; 2 – radă latină; 3 – sabord de tun; 4 – ramă.

**POLARĂ** v. Polaris.

**POLARIS 1.** Steaua nautică α Ursae Minoris (Carul mic, Ursa Mică), mărimea 2,12. 2. Rachetă din dotarea marinei S.U.A., care poate fi lansată de pe un submarin aflat în imersiune. Bătaia maximă a rachetei este de 2 500 Mm.

**POLDER** Nume dat în Olanda unei porțiuni joase de uscat, smulsă mării sau unui lac maritim prin îndiguire sau drenare și dată în folosință pentru agricultură ș.a.

**POLIERĂ** *ist.* Navă antică având mai mult de trei rânduri de rame (ex.: pentera, navă cu cinci rânduri de rame). Potrivit vechilor texte grecești, ar fi existat nave cu 5, 6, 7, 10, 13 și chiar 16 rânduri de rame. Cercetările de până acum nu au putut confirma existența acestor nave. *sin.* poliremă.

**POLIGON** *mil.* Porțiune de uscat sau de mare destinată încercărilor și probelor de verificare a diferitelor categorii de armament și tehnică de luptă sau desfășurării ședințelor de pregătire de luptă.

**POLINEZIA** (*gr.* poly–mult, nesos–insulă) Grup mare de insule ale Oceaniei situat în partea centrală a Oc. Pacific, dispersate între 23°30' lat. N – 28° lat. S și 176° long. E – 104°20' long. V. Include: Arh. Hawaii (SUA), Ellice, Phoenix, Tonga (M. Britanie), Tokelau, Cook (Noua Zeelandă), Samoa de Vest (independentă din 1962), Samoa de Est (SUA), Line sau Sporade (SUA și Anglia), Toubouai, Marchize, Ins. Societății, Touamotou (Franța), Paștelui (Chile). Supr. totală cca 26 mii km<sup>2</sup>; cca un mil. locuitori. Climă ecuatorială și tropicală oceanică. Ins. sunt în mare parte

volcanice cu alt max. de 4202 m (Ins. Hawaii) și parțial coraligene. Păduri tropicale și savane. Expl. de minereuri. Culturi de cocotieri, banane, trestie de zahăr, ananas, taro, manioc. Pescuit. Cele mai importante orașe-porturi: Honolulu (Ins. Hawaii), Papeete (Tahiti), Apia (Samoa de Vest), Pago-Pago (Samoa de Est). *ist.* Insulele au început să fie cunoscute europenilor din sec. XVI când navigatorul spaniol Mendana de Neira Alvaro a descoperit Ins. Ellice și Marchize (1568).

**POLINEZIA FRANCEZĂ** Patru grupuri principale de insule: Toubouai, Marchize, Ins. Societății, Touamotou – posesiune franceză din Oc. Pacific cu o supr. totală de 4 mii km<sup>2</sup>. Cca 100 mii loc. Centru aditiv: Papeete. Din 1958 au statut de teritoriu de peste mări al Franței.

**POLIȚĂ DE ASIGURARE MARITIMĂ** MC Act emis de societatea de asigurare, constituind contractul prin care asiguratorul se obligă să despăgubească pe asigurat, contra unei prime de asigurare, în conformitate cu contractul de asigurare maritimă.

**Poliță de asigurare a unei nave în construcție** Poliță ce asigură riscurile unei nave de la punerea chilei și până la predarea ei către proprietar. De regulă, această asigurare este efectuată de ȘN constructor.

**Poliță de corp** Poliță de asigurare maritimă în care obiectul asigurării este corpul navei, inclusiv mașinile principale și auxiliare, căldările, aparatele de forță, combustibilul, armamentul, echipamentul etc. **Poliță de port** Polița de asigurare maritimă prin care se acoperă riscurile unei nave pe durata staționării ei într-un anumit port. La plecarea navei în voiaj, efectul poliței de port încetează. **Poliță mixtă** Poliță de asigurare maritimă prin care nave este asigurată pentru călătoriile ce le efectuează de la un anumit loc la altul pe o anumită durată. În asemenea caz, polița este „pe voiaj și timp”. **Poliță nominală.** Polița de asigurare maritimă, în care este înscris numele navei cu care se efectuează transportul mărfurilor, spre deosebire de polița flotantă prin care asigurarea este efectuată fără a se arăta numele navei, acesta urmând a se face ulterior.

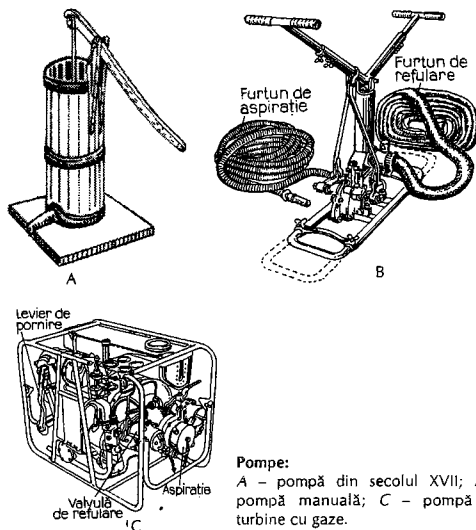
**POLLUX** Steaua nautică β Geminorum (Gemenii), mărimea 1,2.

**POLUARE MARINĂ** Contaminarea apei de mare cu produse petroliere, substanțe radioactive, ape uzate etc., care pun în pericol flora și fauna marină. Convenția internațională pentru prevenirea poluării marine prescrie măsurile de combatere a acesteia.

**POMPARE** Variații frecvente ale înălțimii coloanei barometrului cu mercur.

**POMPĂ** Aparat de forță, acționat manual sau mecanic, care, la nave, servește la deplasarea fluidelor în diferite scopuri. **P. de balast** P. pentru evacuarea apei de balast. **P. de barcă de salvare** P. pentru evacuarea apei din bărcile de salvare. **P. de golire** Pe petroliere, P. servind la golirea ultimelor reziduri din tancurile de marfă, pe care nu le pot goli P. de încărcare. **P. de incendiu** P. manuală, cu motor sau cu turbină, folosită pentru stingerea incendiilor. **P. de salvare** P. din dotarea navelor de salvare,

folosită pentru scoaterea apei dintr-un compartiment inundat. **P. de santină** P. pentru evacuarea apei din santină. **P. de scafandru** P. pentru alimentarea cu aer a scafandrilor.



**Pompe:**  
A – pompă din secolul XVII; B – pompă manuală; C – pompă cu turbine la gaze.

**POMPĂ DE ÎNCĂRCARE** Pompă cu abur de tip duplex folosită pe navele petroliere pentru încărcarea sau descărcarea produselor petroliere sau uleiurilor. Are un debit de 400–500 t/h și presiune de 7 kg/cm<sup>2</sup>. Instalația permite încărcarea sau descărcarea simultană a diferitelor tancuri fără a risca amestecul produselor.

**POMUTZ, George** (1818–1882) Românul ardelean George Pomuț (căruii americanii i-au scris numele cu Tz) s-a pregătit ca ofițer în Austria și Franța. După revoluția din 1848 a plecat în SUA și a participat la războiul civil din 1861–1865 alături de forțele nordiste, fiind avansat la gradul de general de brigadă. În anii 1866–1876 a fost consul general al SUA la Sankt Peterburg, unde a făcut mari servicii americanilor în achiziționarea pen. Alaska de la guvernul țarist. Pe timpul celui de al doilea RM, numele de „George Pomuț” a fost dat unei nave de tip „Liberty” a flotei de război americane; v. „George Pomuț”.

**PONTAJUL MĂRFURILOR** MC Numărarea pachetelor, sacilor, baloturilor etc. la încărcarea și descărcarea mărfurilor. Această operațiune se efectuează la bord în prezența talimanului (pontatorul navei), epistatului (pontatorul încărcătorului) și ofițerului de serviciu al navei, întocmindu-se o fișă de pontaj.

**PONTATOR** MC, v. taliman, epistat.

**PONTIL 1.** Stâlp vertical ce susține o punte pe navă sau bancul unei bărci; v. *fig.* osatură și barcă. **2.** Școndu sau ghilă care servește la proptirea caricului la bord sau a unei nave pe doc; *sin.* puntal. **3.** Școndu folosit la întărirea pereților etanși în caz de

gaură de apă. P. este confecționat fie din bucăți îmbinate, pentru a coincide cu dimensiunile compartimentului, fie din două bucăți filetate în interior și legate printr-un ax comun cu ajutorul căruia se poate lungi sau scurta.

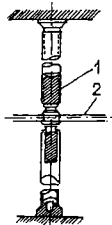
**PONTILARE 1.** Operațiune constând în proptirea caricului la bord sau a navei pe doc; *sin.* puntalare. **2.** Operațiune de întărire a unui perete etanș cu ajutorul unui pontil.

**PONTON 1.** Construcție plutitoare metalică sau de lemn, cu puntea plană, folosită la încărcarea sau descărcarea navelor care, din cauza adâncimii apei, nu pot acosta direct la cheu; se plasează între cheu și navă spre a-i asigura prin largare adâncimea necesară acostării. Este utilizat îndeosebi la fluviu., la care acostează navele de pasageri sau alte tipuri de nave. **2.** Navă veche dezarmată, folosită ca depozit de materiale sau cazarmă plutitoare, dormitor.

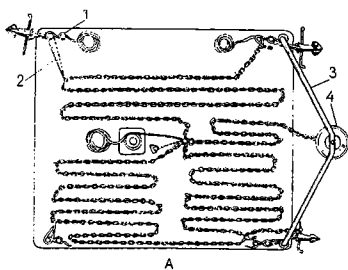
**PONTON DE ABATERE** v. abateră în carenă.

**PONTON DE ARBORARE** *înv.* Ponton prevăzut cu o capră fixă sau cu o altă instalație de ridicare ce servea la manevra catargelor la arborare.

**PONTON DE PUS GEAMANDURI** Ponton prevăzut cu o bigă sau cu o capră, cu ajutorul căruia se pun geamandurile de legare.

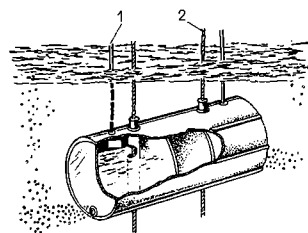
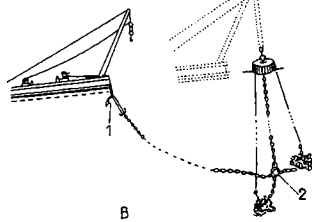


Pontil de întărire:  
1 – filet; 2 – bară de manevră.



Ponton de pus geamanduri:

A – ponton de pus geamanduri (vedere de sus): 1 – babale; 2 – parămă de filare; 3 – capră; 4 – geamandură. B – punerea unui geamanduri: 1 – ancoră cu un braț; 2 – inel central.



Ponton de ranfluare (cilindru de ranfluare):

1 – tubulatură de aer comprimat;  
2 – sârmă trecută pe sub epavă.

**PONTON DE RANFLUARE/RIDICARE** Cilindru metalic folosit la ranfluarea (ridicarea) navelor scufundate. În acest scop pontonul se umple cu apă și se scufundă în ambele borduri ale navei, pe sub care au fost trecute în prealabil parâme sau chingi din oțel, prinse în niște canale ale cilindrilor. Ca urmare a golirii apei din cilindri cu ajutorul aerului comprimat, aceștia capătă flotabilitate pozitivă, ridicând astfel epava.

**PONTON DORMITOR** Navă fără propulsie, destinată cazării personalului (20–40 de locuri) în punctele de lucru din deltă și apele interioare; *sin.* bac-dormitor.

**PONTONIER** Marinar care ajută la efectuarea manevrei de plecare și de sosire a navelor ce acostază la ponton.

**PONTUS EUXINUS** *ist. (gr. ant.* Pontos Euxeinos – „mare ospitalieră“) Numele dat în antichitate M. Negre de către navigatorii greci și romani.

**POPA, Constantin** (1933–2000 n. Godeni, Dolj) Comandor. Absolvent al Școlii Navale promoția 1955 și al Facultății de hidrografie din Leningrad. A îndeplinit funcțiile: șef al secției topografie în cadrul Direcției Hidrografice Maritime (1977–1990); profesor asociat la Academia Navală „Mircea cel Bătrân” (1990–1998). A activat în paralel și ca redactor-șef al revistei „Marea noastră”. În activitatea sa a elaborat 15 cărți de specialitate și peste 60 studii tehnice.

**POPESCU, Filaret** (1926–2005 n. Tereblecea, Rădăuți) Comandor (r). Absolvent al Școlii Militare și al cursurilor Academiei Militare fac. Marină (1951–1953). Încadrat în diferite funcții la Baza Navală Mangalia și Constanța (1958–1964). Din oct. 1964 șeful Muzeului Marinei Militare pe care-l organizează alături de Cdr. Nicolaescu Dan și este inaugurat în oct. 1965 la Mangalia. Continuă activitatea în cadrul Muzeului (mutat la Constanța sub denumirea de „Muzeul Marinei Române”) până în 1982 când se pensionează.

**POPESCU, Ion-John** (1920–1995 n. Alunișu, Olt) Comandor. Absolvent al Școlii Navale promoția 1942. În al doilea RM a îndeplinit serviciul de front la Detașamentul Maritim Liman (Bugaz–Cetatea Albă) în perioada 1942–1944, iar apoi pe Ds. „Regina Maria”. Observator naval la Flotila de Hidroaviație Mamaia (1944). În 1945 participă la operațiunile de dragaj în cadrul Flotei de dragaj fluvial. Urmează Școala de Aplicație a Marinei (1945–1946). Ca veteran de război a lăsat memorii despre campaniile la care a participat.

**POPESCU, St. Petre** (Deveselu) (1901–1985 n. Deveselu, Olt) Comandor. Absolvent al Școlii Navale Constanța promoția 1923, cu gradul de Slt și a Școlii de Aplicație a Marinei (1926). Ambarcat cu diferite funcții pe nave din Divizia de mare. Absolvent al Școlii Superioare de Război (1937). Ofițer cu o bogată cultură profesională și generală, bun conducător al istoriei navale, a fost numit director de studii al Școlii Navale (1938–1941). În al doilea RM a îndeplinit funcția de șef de Stat Major al Forței Navale Maritime (1941–1942). Numit aghiotant al mareșalului I. Antonescu, a exercitat această funcție până la armistițiul (1944). Trecut în rezervă cu gradul de CptCdr. (1946) a lucrat ca



topometru participând între altele la regularizarea cursului R. Dâmbovița de la București la vărsare.

**POPOVĂȚ, Pavel** (1863–1932 n. Pătroaia, Dâmbovița) Comandor. Absolvent al Școlii Militare de Infanterie și cavalerie de la Iași, cu gradul de Slt. (1883), după care a fost repartizat la Corpul Flotei, unde asigură diferite funcții între care profesor la Școala Copiilor de Marină, ofițer secund pe bricul „Mircea” (I) unde se confruntă cu teribila furtună din M. Neagră (1888) din care nava iese învingătoare. Între 1894–1898 participă direct la lucrări hidrografice care i-au servit la elaborarea unor studii valoroase în domeniu. Comandant al bricului „Mircea” (1897–1898). În 1898 este detașat la marina Comercială și numit subdirector al primei instituții de navigație maritimă SMR iar în 1908 preia direcția instituției unde a lucrat timp de 15 ani până în 1924 când a demisionat și s-a pensionat fiind marcat de învinuirile nedrepte legate de un incendiu izbucnit la bordul pasagerului „Dacia” în Constanța. A efectuat studii și cercetări asupra propulsiei cu reacție directă în domeniul navigației maritime și aeriene, elaborând cu trei ani înaintea lui Henri Coandă, un sistem teoretic și practic, de reacție directă aplicabil la orice mediu fluid, fiind recunoscut ca un eminent om de știință.

**PORA, Constantin** (n. 1940 Constanța) Comandor. Absolvent al Școlii Superioare de Marină promoția 1960. Între 1960–1969 este numit în diferite funcții la bordul navelor Marinei Militare. Absolvent al Academiei Militare. Între 1971–1987 lector la Academia Militară, facultatea de marină. În perioada 1987–1990 este șef de stat-major și ulterior, comandant al Institutului de marină „Mircea cel Bătrân”, apoi șef al Direcției Hidrografice Maritime. În rezervă din 1995. Autor al unor lucrări cu tematică marină.

**PORA, Eugen** (n. 1909 Rupea, Brașov) Biolog, specialist în fiziologia animală comparată. Cercetări privind influența factorilor de mediu asupra proceselor fiziologice din organismul unor animale. Participant la expediția oceanografică internațională desfășurată în 1962 în oceanele Indian și Pacific sub egida Academiei de Științe a URSS cu nava de cercetare „Viteză”. Cercetările efectuate timp de cinci luni, au adus contribuții noi și valoroase la dezvoltarea oceanografiei românești. A publicat lucrarea: **Cinci luni în oceanul Indian** (1966).

**PORCALA-UDD** Principala BMM a Finlandei, situată pe peninsula cu același nume, la M. Baltică. Rada BMM este bine apărată de vânturi și valuri și are ad. de 14–26 m. Două pase de acces în bază permit intrarea navelor cu un pescaj de până la 7,5 m. Lung. frontului de cheuri 1,4 km cu ad. până la 8 m.

**POROROCA** (Pororoga, în limba *tupi* a triburilor băștinașe – apă bubuitoare) Val de maree care înainteaază împotriva curentului de la vărsarea Fl. Amazon în amonte, pe sute de km, cu viteza de 5–5,7 m/s. Are aspectul unui val înalt de 5 m cu frontul de înaintare abrupt și care în deplasarea sa produce un vuet puternic ce se aude de la o distanță de 5–10 km și provoacă mari distrugerii pe maluri.

**PORT** Loc protejat natural sau artificial împotriva valurilor, vânturilor, curenților, ghețurilor etc.; amenajat

la malul unei ape, P. permite staționarea în siguranță a navelor, asigură traficul de mărfuri și de pasageri, executarea reparațiilor etc. Elementele de bază ale P. sunt apele portuare (căile de acces, radele, bazinele interioare) și partea de uscat (amenajată cu dane de acostare, instalații de încărcare/descărcare a navelor, depozite, linii de CF, ateliere de reparații, șantiere etc.). Importanța unui P. este dată de mărimea sa (lungimea frontului de acostare), de gradul de mecanizare etc. **P. ales MC** P. convenabil din punctul de vedere al autonomiei navei, buncherajului, reparațiilor, adâncimilor, posibilităților de operare etc., se alege atunci când voiajul este condiționat de exploatarea cât mai judicioasă a navei **P. comercial** P. amenajat pentru deservirea navelor comerciale **P. de ataș sin.** P. de înmatriculare. **P. de înmatriculare** P. în care este înregistrată o navă comercială; este înscris pe tablou, sub numele navei: *sin.* P. de ataș. **P. de maree** P. care comunică nemijlocit cu marea și în care nivelul apei urmărește nivelul mării. Unele P.d.M. sunt accesibile navelor mari numai la marea înaltă. **P. de pescuit** P. folosit mai ales de navele sau de ambarcațiunile de pescuit, fiind amenajat pentru descărcarea peștelui, aprovizionarea cu combustibil și materiale necesare pescuitului, hale frigorifice, ateliere etc. **P. de refugiu** P. în care navele intră din cauza avariilor suferite sau a timpului rău. **P. de taifun** P. în care navele se adăpostesc împotriva taifunurilor. P.d.T sunt trecute în cărțile-pilot. **P. deschs DM** Port în care accesul navelor străine este liber. **P. industrial** P. administrat de o întreprindere care primește și expediază diferite materiale sau produse. **P. militar** P. destinat navelor de luptă care, spre deosebire de P. comercial, dispune de o radă întinsă, folosită pentru ancoraj, exerciții și alte activități, precum și de șantiere, bazine de reparații, depozite, cazărmi pentru echipaje etc. Fiind și baze pentru mari unități și unități de nave, P.M. sunt apărate dinspre mare, iar uneori și dinspre uscat împotriva inamicului probabil. **P. secundar** P. pentru care înălțimea și ora mării sunt cele ale unui P. standard. **P. standard** P. pentru care ora și înălțimea mării sunt date în tablele de maree. **P. de yachting** P. folosit în principal de ambarcațiunile sportive.

**PORTANT** Suport fixat la exteriorul schifului, pe care se sprijină rama; v. schif.

**PORT-ARTHUR** (*chin.* Lüshun) Port și BMM a Rep. Populare Chineze situat la M. Galbenă în extremitatea de SV a Pen. Liaodong ce desparte G. Bohai de G. Coreei. Cca 1 mil. loc. Centru industrial și de pescuit. *ist.* Punct favorabil staționării navelor, a fost amenajat în 1880 de către China ca port militar. În timpul războiului chino-japonez (1894–1895) a fost ocupat de trupele japoneze, dar sub presiunea Germaniei, Franței și Rusiei a fost redat Chinei. În 1898, în baza unei convenții, a fost arendat pentru 25 de ani Rusiei țariste care și-a creat o bază militară întărită cu trupe de uscat, nave de luptă și artilerie. La 27 ian. (9 febr.) 1904, flota japoneză a atacat prin surprindere escadra rusă staționată în rada exterioră a portului, scoțând

din luptă două cuirasate și un crucișător. Atacul a marcat începutul războiului ruso-japonez (1904–1905). Viceamiralul S. O. Makarov, trimis la P.A. să restabilească situația, și-a pierdut viața pe cuirasatul „Petropavlovsk” cu care ieșise în mare și care a sărit în aer pe o mină. Profitând de slăbirea flotei ruse, japonezii au debarcat pe Pen. Liaodong și au atacat fortăreața P.-A. pe care au cucerit-o după 329 zile de asediu; v. și Tsushima.

**PORT-AU-PRINCE** Cel mai important port comercial al Rep. Haiti. Este așezat într-un bazin portuar în g. cu același nume la Str. Windward care face legătura între M. Caraibilor și Oc. Atlantic. Cca 300 mii loc. Export: zahăr, rom, tutun. Ateliere de reparații nave. Aeroport. Traficul anual cca 300 mii t.

**PORTAVION** *mil.* Navă militară a cărei armă principală o constituie avioanele și elicopterele bazate pe aceasta. P. intră în compunerea marilor unități de nave de luptă sau a convoaielor. Aviația bazată pe P. execută atacuri asupra grupărilor de nave și obiectivelor inamice de pe litoral, participă la apărarea antiaeriană și antisubmarină a grupărilor de nave și a convoaielor etc. Cele dintâi P. au început să fie construite către sfârșitul primului război mondial. În funcție de destinație, P. se clasifică în **P. grele (de luptă)**, **P. ușoare**, **P. de escortă**, **P. antisubmarine** ș.a. Caracteristici: depl. 9 000–75 000 t; vit. 33–35 Nd; lungimea punții de zbor 160–320 m; lățimea punții de zbor 24–40 m; pot lua la bord între 20 și 150 de avioane sau elicoptere. P. sunt prevăzute cu catapulte și instalații de frânare a avioanelor la apunare, ascensoare pentru coborârea și ridicarea avioanelor

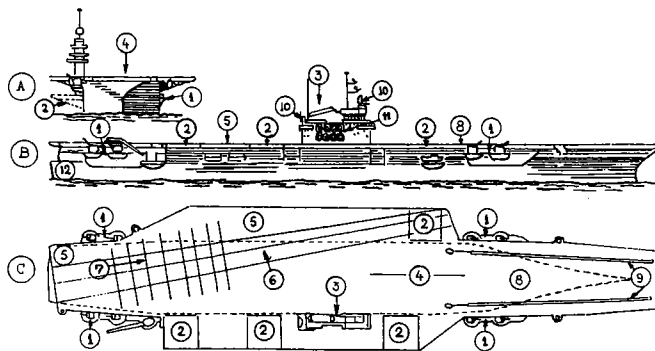
de lansare a rachetelor tip navă-aer. Cuirasa în borduri are o grosime de 76–114 mm. La unele P. puntea de zbor este dispusă sub un anumit unghi în raport cu planul diametral al navei (punte oblică), mărind astfel lungimea acesteia și posibilitățile de manevră ale avioanelor purtate.

**PORTAVOCE** Tub acustic ce leagă două compartimente ale navei. La gura fiecărei P. se află un dop cu fluier. Uneori fluierul este dublat cu o sonerie. Dacă în compartiment se află mai multe P., fiecare sonerie are un ton diferit pentru a evita confuziile. Pe navele moderne P. dublează, de regulă, celelalte feluri de legături. Au fost folosite pentru prima dată în 1781 pe nava de linie engleză „Formidable”, fiind confecționate din plumb.

**PORTBÂNDULĂ** Dispozitiv de aruncare (baterie) a bandulei.

**PORTBARJE** Navă modernă destinată transportului barjelor cu marfă, care în intervalul de timp dintre două treceri prin același punct sunt descărcate și reîncărcate pentru o nouă destinație. Acest sistem (folosit de navele de tip: Bacat, Lash, Seabee etc.) prezintă avantajul că nu necesită dană de încărcare/descărcare, întrucât barjele sunt lăsate la apă și apoi remorcate până în punctele de destinație. Caracteristicile navei portbarje: tonaj 26 000–35 000 tdw; dim. 250–280 x 30–32 x 10–12 m; vit. 18–24 Nd; capacitate 73–83 barje sau 1 500–1 700 de containere. Pentru manevrarea barjelor, nava este prevăzută cu instalații de ridicare/coborâre de 500–2 000 tf. Caracteristicile barjei: tonaj 380–1 000 tdw; dim. 18,75 x 9,50 x 2,61 m.

**PORTCONTAINER** Navă special destinată pentru transportul mărfurilor în containere, având dispozitivele



Schema de principiu a unui portavion de tip comun (pentru avioane cu decolare/apunare clasică):

A – vedere din prova; B – vedere din tribord; C – vedere de sus: 1 – consolă/platformă în afara bordajului pentru tunuri AA cu tragere rapidă; 2 – ascensor/elevator/lift pentru avioane; 3 – suprastructură (sau „insulă”); 4 – punte de decolare/apunare (sau punte de zbor); 5 – zonă de apunare (pe puntea oblică/unghiulată); 6 – pistă de apunare (poate servi și la decolare); 7 – sandouri (pentru frânarea avioanelor la apunare); 8 – zonă de decolare (cu ajutorul catapultelor); 9 – catapultă (pentru decolarea avioanelor); 10 – antenele stațiilor de radio și radiolocație; 11 – plute de salvare; 12 – bolta pupei.

din hangarele de sub punte, ateliere de reparații ș.a. La tribord există o suprastructură îngustă (insulă) unde se află comanda, stațiile radio și de radio-locatie, coșurile de la mașini, trombele de ventilație etc. Armamentul este constituit din IX–XVIII tunuri universale de 114–127 mm, XL tunuri de 76 mm și un mare număr de tunuri automate de 40–57 mm, rampe

necesare amarării acestora. Cea mai mare parte a containerelor se încarcă în magazii de navei, compartimentate corespunzător, iar cca 1/3 pe punte. Pcont. moderne pot lua la bord 3000–3500 de containere, au o capacitate de 60 mii tdw; dim. 200 x 30 x 10 m; putere instalată 46 mii KW și vit. 26–33 Nd. În timp de război Pcont. poate fi reamenajat ca purtător de avioane

cu decolare și aterizare pe verticală sau ca portelicopter.  
**PORT-DARWIN** Oraș-port în N Australiei la țărmul G. Timor. Centru ad-tiv al „Teritoriului de Nord”. Important punct comercial. Export: minereu de cositor, sief. Pescuit. Aeroport internațional. Bază militară. Fondat în 1872 ca stație telegrafică. Poartă numele savantului englez Charles Darwin.

**PORT DE ÎNREGISTRARE** *sin.* port de înmatriculare, port de ataș (v. port).

**PORTELICE** Suport al arborelui portelice.

**PORTELICOPTER** *mil.* Navă purtătoare de elicoptere. Pel. intră în componerea grupărilor de nave de luptă și a convoaielor. Elicopterele sunt întrebuițate pentru căutarea și distrugerea submarinelor inamice, precum și pentru îndeplinirea altor misiuni. Caracteristici: depl. 25 000 t; dim 200 x 20 m; vit. 26 Nd; capacitate cca 50 elicoptere; tunuri: IV x 100 mm AA, rachete navă-aer.

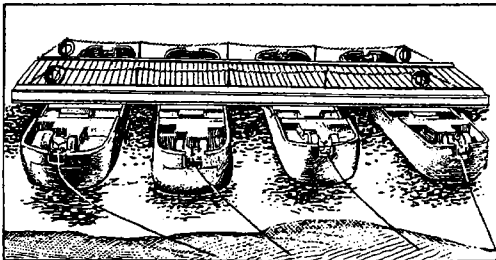
**PORT ELIZABETH** Oraș și important port în S Rep. Africa de Sud, la țărmul G. Algoa din Oc. Indian. Cca 290 mii loc. Centru industrial și comercial: ind. chimică, constr. de automobile, ind. alimentară. Export: minereuri, lână, cereale, fructe.

**PORTFURCHET** Suportul furchetului.

**PORT GENTIL** Oraș-port în Gabon (Africa Ecuatorială) situat în G. Guineii la vărsarea Fl. Ogooue în Oc. Atlantic. Cca 30 mii loc. Traficul anual de mărfuri cca 1 mil. t. Export: lemn, petrol, boabe cacao, pește. Aeroport.

**PORT HEDLAND** Port important pe țărmul de NV al Australiei. Principalele instalații portuare se află într-o baie protejată unde navele pot intra printr-un canal cu lățimea de 224 m și 12,8 m adâncime. Lungimea frontului de cheuri 2 km cu ad. de 11–17 m. Portul este specializat în exportul de minereu de fier care se ridică la cca 40 mil. t/an; este utilat cu macarale gigant cu o productivitate totală de 12 mii t/h. Spațiile de depozitare au o suprafață de 2,2 mii m<sup>2</sup>. Capacitatea de reparație a navelor este redusă.

**PORTIȚĂ** Mijloc plutitor format din mai multe **pontoane** peste care se fixează o platformă și care servește la trecerea peste apele interioare. Există **portițe de transport** (adică un fel de **bacuri** folosite pentru transbordarea de pe un mal pe altul a vehiculelor, materialelor etc.) și **portițe de pod**, care se cuplează pentru realizarea unui **pod plutitor**. Pentru deplasarea pe apă, portițele folosesc șalupe de remorcare sau împingere, însă pot fi și **autopropulsate**, în care caz sunt prevăzute cu motoare exterioare sau se alcătuiesc din **autoamfibii** de construcție specială.



Portiță

**PORTLAND** Oraș în NV SUA (Statul Oregon) și important port așezat în apropierea estuarului Fl.

Columbia. Cca 850 mii loc. Important centru industrial: metalurgia aluminiului, ind. de prelucrare a lemnului, sticlărie, textilă, constr. de avioane, utilaje electrotehnice, construcții navale. Traficul anual de mărfuri cca 13,5 mil. t. Aeroport.

**PORT LIBER** *DM* Port, oraș sau o întregă zonă, separate de teritoriul vamal al țării, în limitele cărora se admit importul și exportul liber, fără vămuire, ai mărfurilor străine. Limitele acestuia sunt stabilite de statul căruiu îi aparține sau prin convenții internaționale.

**PORT LOUIS** Oraș-port, cap. statului Mauritius. Este situat într-o baie naturală în NV Ins. Mauritius la Oc. Indian. Mare producător și exportator de zahăr și tutun. Import: prod. petroliere, mașini și utilaje; export: zahăr, rom, melasă. *ist.* Centru ad-tiv al coloniei britanice Mauritius din 1814. A devenit capitala statului Mauritius în 1968. Până la deschiderea Canalului de Suez, important centru comercial din Oc. Indian.

**PORT MORESBY** Oraș-port în Papua – Noua Guinee la M. Coralilor din Oc. Pacific. Centru Ad-tiv al terit. australian Papua, Cca 50 mii loc. Centru industrial: prod. de ciment, zahăr, textile, nave de mic tonaj. Import: utilaje industriale, prod. petroliere, prod. alimentare. Export: zahăr, cacao, copra, ulei de cocos, tutun.

**PORTO** (Douro Litoral) Oraș-port în N Portugaliei pe Fl. Douro la 5 km de vărsarea sa în Oc. Atlantic. Cca 340 mii loc. Unul din cele mai importante porturi ale țării. Centru industrial: ind. constructoare de mașini, de prelucrare a petrolului, alimentară. Import: mașini, echipament industrial, prod. de larg consum; export: renumitele vinuri porto, plută și produse din plută, utilaje de transport, prod. chimice. Aeroport.

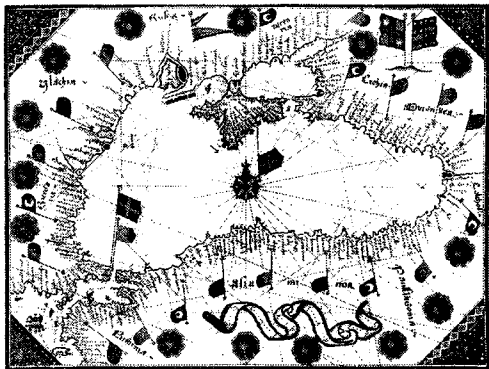
**PORTO ALEGRE** (*port.* Portul vesel). Oraș-port în S Braziliei, situat pe țărmul lagunei cu apă dulce Patus la Oc. Atlantic. Cca 900 mii loc. Centru ad-tiv al statului Rio Grande do Sul. Important centru industrial și comercial al țării: ind. alimentară, de prelucrare a lânii, a lemnului, a tutunului, chimică. Import: mașini, echipament electric, prod. chimice; export: cacao, lemn, tutun, min. de fier, orez, yerba mate (plantă din care se prepară ceai). Aeroport.

**PORTO-FRANCO** *inv.* v. port liber.

**PORT OF SPAIN** Principalul oraș și port al statului Trinidad Tobago. Este situat pe țărmul de N al Ins. Trinidad la Oc. Atlantic. Cca 150 mii loc. Mari întreprinderi pentru prelucrarea petrolului local și importat din Venezuela. Import: mașini, utilaje, echipament de transport, prod. de larg consum; export: prod. petroliere, chimice, cafea, cacao, zahăr. Aeroport.

**PORTOLAN** (*it.* Portolano, de la porto – bazin portuar)  
 1. Hartă desenată pe pergament și care s-a păstrat până în zilele noastre, folosită în navigația maritimă în sec. XIII–XVI. A fost întocmită inițial în orașele italiene (Veneția, Genova), în Catalonia și Ins. Baleare pentru M. Mediterană și M. Neagră, iar mai târziu pentru Oc. Atlantic și alte zone. P. aveau conturul țărmurilor trasat destul de precis pentru acele vremuri în comparație cu

hărțile mai vechi și abundau în detalii care interesau pe navigatori. Părțile interioare ale uscatului erau de obicei goale. Când au început călătoriile în America, India și în jurul Lumii (sfârșitul sec. XV–XVI) au fost întocmite hărți cu rețeaua de meridiane și paralele care ține seama de sfericitatea Pământului. *sin.* Portulan. **2.** Publicație-ghid destinată navigatorilor care conține date geografice, economice, de navigație etc. privitoare la o anumită regiune; v. carte pilot.



Portulanul M. Negre (Giorgio Calapoda, 1552)

**PORT SAID** (Būr Sa'īd) Oraș-port al Rep. Arabe Egipt la M. Mediterană situat la intrarea dinspre N în Canalul Suez. Cca 300 mii loc. Portul este apărat dispre mare de două moluri cu lung. de 3 700 și respectiv 2 500 m. Supr. acvatoriului portului 11 km<sup>2</sup>. Lung. canalului de acces 9,5 km, lățimea: 270–555 m, adâncimea asigură trecerea navelor oceanice cu un pescaj de 11,3 m. Lungimea frontului de cheuri 19 km cu ad. de cca 14 m. Traficul anual de mărfuri cca 3,5 mil. t. Este unul din marile porturi de tranzit din lume, care asigură transbordarea mărfurilor din India, Australia și țările Orientului îndepărtat. Șantierele navale dispun de 1 doc uscat, 2 docuri plutitoare și mai multe cale cu care se asigură reparația navelor militare și a navelor civile de mare tonaj.

**PORT SART** Platformă de dimensiuni mici ce iese în afara bordurilor navei, măbind deschiderea sarturilor; v. *fig.* navă de 74 și lanțuri.

**PORTSMOUTH** Port SUA situat la G. Chesapeake din Oc. Atlantic. Lung. frontului de cheuri 3 km, cu ad. până la 11,2 m. Traficul anual de mărfuri cca 2 mil. t. În partea de N a portului se află șantierul naval al Marinei Militare specializat în reparații.

**PORTSMOUTH** Port al Marii Britanii situat la Marea Mânecii în partea de E a Str. Solent ce desparte Ins. Wight de țărmul Angliei. Cca 300 mii loc. Supr. acvatoriului 215 km<sup>2</sup> și cuprinde rada cu ad. între 13–22 m și baia Portsmouth Harbour care pătrunde în țărmul de N al Str. Solent pe o distanță de 7,4 km. Baia comunică cu rada printr-o pasă ad. de 10 m. Baia și rada, la marea sizigiilor (4 m), este accesibilă pentru

toate categoriile de nave, iar la marea cuadraturilor (3,2 m) pot avea acces navele cu un pescaj de 9 m. Arsenalul marinei. Șantierele navele dispun de 3 docuri-bazine cu ecluze, 1 doc plutitor, 7 cale, 15 docuri uscate, care asigură reparația tuturor claselor de nave. Traficul portului cca 22 mil. t. În zona portului se află o importantă bază aeriană.

**PORT SUDAN** Oraș-port în NE Rep. Sudan la G. Cassala din M. Roșie. Principalul port al țării. Cca 80 mii loc. Ind. textilă, extracția sării din apa de mare. Export: bumbac, piei de animale, arahide, gumă arabică. Șantier de reparații navale.

**PORTUGHEZĂ** *sin.* legătură portugheză.

**PORTILE DE FIER** Sector din cursul superior al Dunării cuprins între Orșova și Drobeta-Turnu Severin la trecerea între M-ții Carpați și Balcani. Zonă îngustă (150 m lățime, 20 m ad.) cu praguri și repezișuri în dreptul localității Vârciorova, ocolită printr-un canal navigabil pe terit. Serbiei. Aici s-a construit un nod hidroenergetic și de navigație printr-o colaborare între România și Serbia. Hidrocentrala produce anual peste 10 miliarde de KW h.

**POȘĂDIRE pesc.** Operațiune de prindere a ochiurilor plasei traulului, pânzei etc. de parămele care formează scheletul acestora.

**POSEIDON 1.** În mitologia greacă, Zeul mării și protectorul navigatorilor. **2.** Tip de rachetă din dotarea marinei militare a SUA. Bătaia rachetei este de 500 Mm.

**POST 1.** Loc ocupat de un membru al echipajului într-o anumită situație: P. de abandonare, P. de avarie, P. de barcă, P. de curățenie, P. de gaură de apă, P. de incendiu, P. de luptă, P. de manevră, P. de salut etc. **2.** Loc în care trebuie să se găsească un anumit obiect, de ex., un stingător, un ghiordel etc. **3.** Loc ocupat de o navă în formație, definit prin relevment și distanță, în raport cu nava-comandant sau cu nava directoare. **4.** Loc de staționare la ancoră într-o radă deschisă, pentru navele ce sosesc și așteaptă rândul la danele de operare din port.

**POST CENTRAL mil. 1.** Compartiment pe navele de luptă mari, în care se află punctul de comandă de rezervă și centrala de transmisiuni. **2.** Postul de comandă al unui submarin.

**POST DE LUPTĂ mil.** Loc încadrat cu unul sau mai mulți marinari conduși de un ofițer, un maistru sau un gradat, în care aceștia execută misiuni de luptă. P.d.L. sunt organizate la tunuri, mitraliere, mașini, timonă, stația radio, precum și în alte locuri de pe navă, în care se consideră necesară prezența oamenilor în timpul luptei. P.d.L. sunt stabilite prin rolul de luptă, în funcție de mărimea și de tipul navei.

**POST DE OBSERVARE** Post la uscat, din care se execută observarea mării în scopuri militare și se semnalează naufragiile, navele aflate în pericol etc. P.d.O. sunt deservite în unele țări de marina militară, iar în altele, de paza coastelor.

**POSTOLI, Nicolae** (n. 1946 Pecineaga, Constanța) Contraamiral. Absolvent al Școlii Militare Superioare de Marină promoția 1968 și al Academiei de Înalte Studii Militare. A îndeplinit funcții la bordul navelor Marinei Militare și în comandamentul Flotei Maritime. Absol-

vent al Colegiului Național de Apărare (1994). Comandant al Flotei Maritime.

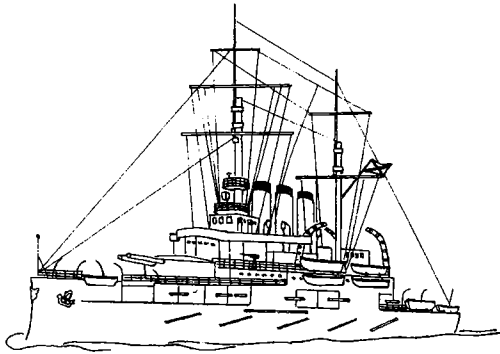
**POȘĂ** Florot de trestie, folosit de pescari pentru susținerea sculelor de pescuit.

**POȘETĂ** *fam.* Apărătoare de bordaj (în barcă).

**POȘTAL** *sin.* pasager (2).

**POTCOAVĂ** Piesă în formă de U, fixată pe ghiu, la care se prind școtele acestuia.

**„POTEMKIN”** („Prințul Potemkin de Taurida”) Navă de linie construită în 1904, aparținând flotei ruse din M. Neagră, pe care a avut loc, între 14 și 24 iunie 1905, o răscoală a marinarilor împotriva puterii țariste, marcând un eveniment de seamă în prima revoluție rusă (1905–1907). Lipsită de combustibil, alimente și apă, nava a intrat în portul Constanța, unde s-a predat, fiind apoi restituită guvernului țarist, în timp ce membrii echipajului au primit dreptul de azil politic în România.



„Potemkin”

**POTOMAC** Fluviu în NE SUA. Lung. 780 km (incl. estuarul fluviului). Izv. din M-ții Apalași, străbate câmpia litorală Atlantică și se varsă în G. Chesapeake din Oc. Atlantic printr-un lung estuar. Navigabil până la Washington. De la Washington la Cumberland paralel cu fl. s-a construit un canal navigabil.

**POZIȚIE** Locul unei nave pe suprafața mării; v. și punct.

**PRACTICĂ MARINĂREASCĂ** Denumire dată unui ansamblu de activități executate la bordul navei de către echipajul de punte și anume: conducerea ambarcațiunilor, manipularea palancurilor, guvernarea, ancorarea și remorcajul, executarea sondajelor, semnalizarea ș.a.

**PRAG 1.** (*fl.*) Porțiune de roci tari aflate la adâncime mică pe traseul unei ape curgătoare, formând căderi și repezișuri care împiedică regularitatea cursului acesteia. Se întâlnesc în locurile unde lanțurile muntoase traversează râul (fluviul), unde au loc acumulări de bolovăniș ș.a. P. poate avea o lungime de zeci de m și chiar cca 1 km. P. se întâlnesc în numeroase fluvii și râuri de pe glob. Ele împiedică serios navigația și plutăritul și necesită lucrări de regularizare a cursului apei. **2.** Creastă prin care un bazin parțial închis este separat de mare sau de un alt bazin. **3.** Piesă din lemn așezată pe gabie, pe care se reazemă atârănătoarea vergii. **4.** Marginea inferioară a unui sabord, pe care se reazemă capacul acestuia.

**PRAG DE ECLUZĂ (PRAG DE DOC USCAT)** Perete de

construcție artificială, la intrarea într-o ecluză sau într-un doc uscat. Înălțimea pragului în raport cu nivelul zero al hărții se comunică prin cărți pilot și avize pentru navigatori.

**PRĂJINĂ DE ULAJ** Riglă din lemn sau limbă gradată, având o traversă la gradația zero, cu ajutorul căreia se măsoară ulajul; *sin.* teu de ulaj, spadă de ulaj.

**PREDUCEA** Sculă de forma unui dorn, goi în interior, cu margini ascuțite, servind la executarea găurilor în pânza de vele.

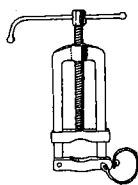
**PREFACE 1.** A îndepărta macaralele unui palanc, aflate în poziția macara la macara, pentru a-l putea folosi din nou. **2.** A interveni la virarea palancului unei bărci, evitând încurcarea curentului. **3.** A reazeza o voltă la baba după recuperarea burții unei parâme.

**PRELATĂ** Bucată de pânză de vele ce se întinde pe punte pe timpul executării unor lucrări (a *nu se confunda cu capotul și mușamaua*).

**PRESA DE MARINĂ** Mijloc de informare a opiniei publice și a marinarilor asupra tuturor domeniilor de activitate legate de marină. Pentru a se face cunoscute și a promova cultura marinărească și interesele legate de dezvoltarea marinei naționale, flotele militare și civile și-au înființat propriile organe de presă conținând materiale referitoare la navigație, marinărie, construcții navale, activități portuare, transporturi navale, istorie navală, doctrină militară, sporturi nautice, proză și poezii cu specific marinăresc ș.a. Printre cele mai cunoscute publicații românești de marină se numără: **„Marina, ziar al Marinei militare, comerciale și de plăcere”** apărută la 3 aug. 1897, la Constanța, dar care și-a încheiat activitatea la București după 17 numere, ultimul său titlu fiind **„Revista Marinei”**. O activitate restrânsă a avut și **„Revista maritimă”** apărută în 1900 (colectivul de redactare: CptCdr. Eustațiu Sebastian, Cpt. Demetriade Petru, Ing. Ionescu George, Slt. Eugeniu Botez (Jean Bart) ș.a.; a apărut până în feb. 1901. Locul ei a fost luat de **„Buletinul Armatei și Marinei”** (1904–1913). A urmat **„Revista marină”** (cu supliment în 1. franceză **„La Revue Marine”**) publicată mai întâi la Galați (1912–1913) și apoi la Brăila (1913–1914). Între 1923–1926 marina militară a publicat **„Anuarul Marinei”,** apoi **„Buletinul Marinei”** (1925–1931), reapărut în 1946 și continuat și în prezent sub denumirea de **„Buletinul Marinei Militare”** având un caracter intern. În nov. 1931 a apărut la București **„România Maritimă și Fluvială”** sub egida Ligii Navale (Redactori: Cdr. Eugeniu Botez (Jean Bart), Cdr. Aurel Negulescu (Moș Delamare) și cunoscutul pictor marinist Dimitrie Știubei; în 1934 își schimbă denumirea în **„Marea Noastră”**. Revista a avut și un supliment **„Marea Noastră pentru Tineret”,** ambele continuând să apară până în 1950 când LNR și-a întrerupt activitatea. În 1934 Asociația maritimă **„Orizontul”** editează revista **„Orizonturi Maritime”** care se adresează personalului din Marina comercială. Apare până în 1936. (reapare în 1937 sub titlul **„Glasul Marinei”).** În perioada interbelică apar o serie de reviste în Școlile Marinei: **„Metacentru”** (în Școala specială a Marinei – 1920),

„Sifleea” (Școala Navală – 1921), „Spre larg” (Școala Marinei – 1943). În 1945 a apărut ziarul „Marina Nouă” sub îndrumarea Secției politice a Marinei Militare, care din 1954 a devenit „Flota Patriei” și a continuat să apară până în anul 1982, având ca redactori de-a lungul anilor pe Col. dr. Ion Aramă, Cdr. Ilie Manole, Cdr. Nicolae Petrescu, Vasile Iordache. În școlile marinei apar: „**Orizonturi Marine**” (Școala militară de ofițeri „Mircea cel Bătrân”, 1969–1989), „**Catarge la Orizont**”, Liceul Militar de Marină „Alexandru Ioan Cuza”, (1980). O susținută activitate de popularizarea a marinei desfășoară revista „**Modelism**” (denumită ulterior „**Modelism Internațional**”) redactor Cristian Crăciunoiu. După 1990 presa de marină s-a îmbogățit cu noi apariții: „**Marina Română**” revistă editată de Statul Major al Forțelor Navale. În 1991 apare la Constanța publicația Ligii Navale Române „**Marea Noastră**” (serie nouă), iar în 1997 sub egida filialei București a LNR „**Marea Noastră pentru Tineret**” (din 2003 și-a schimbat numele în „**România maritimă și Fluvială-Magazin**”). În 1996 apare periodicul „**Timona**” editat la Constanța de Liga Maiștrilor militari de marină, iar Buletinul Filatelic „**Marina**” și-a continuat activitatea în 1997. Din oct. 2003 apare la Galați „**Actualitatea pe Dunăre**” patronată de Asociația armatorilor și Liga Navigatorilor. Presa românească de marină a înregistrat un deosebit progres prin publicarea (începând din aug. 2000) a revistei „**Yacht Magazin**” o revistă editată de Yacht Club Regal Român. De o înaltă apreciere se bucură în România publicațiile de marină cu tradiție din străinătate cum sunt: „**Rivista Maritima**” (Italia), „**Jane's Fighting Ships**” (Marea Britanie), „**Morskoj Sbornik**” (Rusia), „**U.S. Naval Institute Proceedings**” (SUA) și alte publicații de marină.

**PRESĂ, sistem** ~ *ist.* Sistem de recrutare forțată a marinarilor comerciali în serviciul marinei militare, folosit pe vremea navelor cu vele; *sin.* prindere cu arcanul.



Presă de sart

**PRESĂ DE SART** Instrument ce servește la formarea ochilor la parâmele metalice.

**PRESETUPĂ** Garnitură de etanșare a corpului navei în locul în care iese axul elicei; *sin.* presgarnitură.

„**PREUSSEN**” Velier cu cinci arbori și faruri pătrate construit în anul 1902 în șantieria navale din Hamburg – Germania, destinat transportului de mărfuri la distanțe mari. În anul 1910, navigând pe ceață pe Canalul Măneci, a intrat în coliziune cu nava poștală britanică „**Bringhton**” și s-a scufundat. Caracteristici: depl. 8 000 t; dim. 144,75 × 16,3 × 8,90; echipaj 46 oameni.

**PRIMĂ DE PRIZĂ** MC Recompensă acordată de guvernul unui stat, în timp de război, echipajelor navelor militare sau civile pentru capturarea, distrugerea sau scufundarea unei nave inamice.

**PRIMĂ PENTRU SALVARE** Sumă destinată premierii echipajului care a concurat la salvarea unei nave aflate

în pericol.

**PRIMĂ PENTRU SCURTAREA STALIILOR** Sumă plătită de armator navlositorului, în baza contractului de transport, pentru încărcarea/descărcarea navei într-un timp mai scurt decât cel prevăzut de normele de încărcare/descărcare aflate în vigoare; *sin.* Dispatch.

**PRIMUL VERTICAL** Cercul mare care trece prin poli și prin punctele cardinale Est și Vest. Este împărțit de verticala locului în două semicercuri; primul vertical estic și primul vertical vestic.

„**PRINCIPELE CAROL**” *ist.* Pasager fluvial aparținând NFR (constr. în 1895 la Turnu-Severin), rechiziționat în 1916 împreună cu 6 șleperi pentru Marina Militară. Amenajate corespunzător, au format „Spitalul Naval” intrând în compunerea Flotei de Operațiuni pe care au însoțit-o în toate campaniile efectuate în perioada primului RM (1916–1918). Comandantul spitalului a fost Cpt. dr. (r) Herter Regnault. Caracteristici: Capacit. de transport 500 oameni; dim. 69,50 x 7,90 x 1,80 m; propulsia 800 CP, vit. 38 km/h.

„**PRINCIPELE MIHAI**” *ist.* Navă fluvială de pasageri (constr. 1923, 700 CP, 2 elici) rechiziționată în anul 1940 de statul-major al Diviziei de Dunăre și amenajată ca navă-spital. A fost bazată aproape pe întreaga perioadă a ostilităților la mila 13 pe canalul Sulina. Șef al spitalului a fost Mr. dr. Bălășel Constantin (oftamolog). Nava a fost cedată URSS prin prevederile Convenției de armistițiu.

**PRINDE VÂNT** (*despre velă sau navă*) A simți efectul vântului.

**PRINȚU EDUARD** (Prince Edward Island) Ins. în G. Sf. Laurențiu la Oc. Atlantic, formând o provincie canadiană cu același nume. Supr. 5,7 mii km<sup>2</sup>; cca 110 mii loc. Expl. forestiere, culturi de cereale, cartofi, creșterea vitelor, pescuit. Centru ad-tiv: Charlottetown.

**PRIPON** Sculă de pescuit, asemănătoare paragatului, folosită pe Dunăre pentru prinderea crapului și a somnului. Mai multe pripoane formează un dalian, care este folosit la ciovrântie.

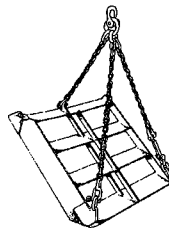
**PRISMĂ DIVERGENTĂ** Corp prismatic ținut de o labă de găscă din lanț și folosit împreună cu un flotor (purcel) pentru a da o evitare permanentă navelor remorcate. P.D. servește și pentru a da înclinare brațelor de dragă.

**PRISMĂ KOSS** Prismă pentagonală montată pe un sextant, care permite măsurarea depresiunii orizontului și refracției terestre.

**PRISMĂ WOLLASTON** Prismă birefrigerentă folosită la unele sextante pentru executarea de observații pe timpul nopții. P.W. dublează imaginea astrului, iar pentru a lua o înălțime este suficient a aduce orizontul între cele două imagini.

**PRIVAL** Canal natural puțin adânc, din zonele inundabile de la Dunăre care leagă un lac sau o baltă de un curs de apă; v. gârlă.

**PRIVILEGIUL PAVILIONULUI** MC Tratament diferențiat în privința navlosirilor, operațiunilor portuare, taxelor etc. acordat navelor unui anumite țări, în



Prismă divergentă

anumite porturi sau pe anumite linii de navigație.

**PRIZĂ** Navă militară sau comercială capturată de la inamic. De regulă, pavilionul captorului se pune deasupra pavilionului țării de origine a P. Legalitatea capturării se stabilește de o instanță specială, denumită Curtea de P. Nu sunt supuse P. maritime navele mici pescărești, navele de cercetări științifice ș.a. **P. bună** Captură validată de Curtea de P.

**PRIZĂ DE FUND** *sin.* valvulă de fund.

**PROBĂ DE FUND** Cantitate de material adus de pe fundul mării cu ajutorul unui dispozitiv special pentru a se stabili natura geologică a acestuia. P.d.F. este necesară navelor pentru a cunoaște dacă fundul este bun de ancoraj, în scopuri științifice, pentru prospecțiuni etc.

**PROBĂ DE RECEPȚIE** Verificarea tehnică a funcționării instalațiilor, aparatelor și mecanismelor de bord pe timpul inspecției inițiale, inspecțiilor anuale și periodice, inspecțiilor ocazionale sau la ieșirea navei din reparații. Proba se execută după normele și sub supravegherea Registrului Maritim.

**PROBĂ DE STABILITATE** Probă practică prin care se determină înălțimea centrului de greutate deasupra chilei și înălțimea metacentrică. Constă din înclinarea navei sub acțiunea unui moment de înclinare produs prin mutarea unei greutăți de la bord în plan transversal. În cadrul probei se determină unghiul de înclinare și înălțimea metacentrică.

**PROBĂ HIDROSTATICĂ** Probă de etanșeitate a compartimentelor navei destinate pentru încărcare de lichide, efectuată prin introducerea în spațiul respectiv a unei cantități de apă al cărui nivel trebuie să ajungă fie până la linia de plutire maximă, fie până la 2/3 din înălțimea navei măsurată de la chilă până la linia de supraimersiune.

**PROBĂ PRIN JET DE APĂ** Metodă de verificare a etanșeității bordajului, punților și pereților despărțitori ai navei executată printr-un jet puternic de apă. Jetul se aplică la îmbinări (sudură sau nituire) cu o presiune de aproximativ 5 kg/cm<sup>2</sup> sau cu o presiune egală cu aceea care s-ar exercita pe unitatea de suprafață a peretelui, la înălțimea respectivă, în cazul inundării complete a compartimentului ori în cazul afundării navei până la linia de supraimersiune.

**PROBĂ DE CHEU** Prima serie de probe tehnice de recepție ale unei nave noi sau ieșită din reparație. Se execută cu nava legată la cheu, în prezența comisiei de recepție, în urma probelor de șantier și după un program detaliat și un regulament întocmit de comisie pe baza caietului de sarcini.

**PROBĂ DE MARE** Serie de probe practice principale, pentru recepția unei nave ieșite din construcție sau reparație capitală. Se desfășoară după un program special, întocmit de constructor și beneficiar, cu avizul societății de clasificare. Au loc după probele de șantier și probele de cheu și au ca scop principal determinarea caracteristicilor de exploatare.

**PROBĂ DE ȘANTIER** Serie de verificări executate de șantierul constructor asupra funcționării mașinilor, instalațiilor și aparatului unei nave, după terminarea construcției sau a reparațiilor și înaintea probelor de

recepție oficiale. Constă din probe de cheu și probe de marș.

**PROBELĂ 1.** Navă cu propulsie mecanică (*termen folosit pe Dunărea Maritimă*). 2. *inv.* Navă cu vaporii.

**PROCEDURĂ** Ansamblul operațiunilor necesare luării contactului optic sau radio în vederea transmiterii unui semnal, unei radiograme etc.

**PROCYON** Steaua nautică  $\alpha$  Canis Minoris (Câinele mic), mărimea 0,5; în greacă „Înaintea câinelui” (răsare înaintea lui Sirius – steaua câinelui).

**PRODRONI** Vânturi slabe de Nord care bat în M. Egee, precedând Meltemul.

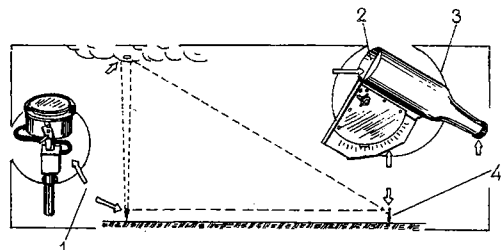
**PRODUSE ALBE-CURATE** MC Produse petroliere ca: benzinele petrolul lampant, motorinele, uleiurile lubrifiante.

**PRODUSE MURDARE-NEGRE** MC Produse petroliere ca: țiteiul, păcura, motorinele grele, uleiurile minerale grele, creozotul.

**PROGNOZĂ** (a vremii) Prevederea timpului într-o regiune și într-un anumit interval de timp pe baza analizării științifice a fenomenelor meteorologice și a interacțiunii atmosferei cu învelișul solid și lichid al Pământului. Poate fi de scurtă durată (12–48 ore), de durată medie (2–20 zile) și de lungă durată (o lună, un sezon, un an), pentru navigatori, cea mai uzitată este prognoza de scurtă durată. Ea este transmisă de diferite stații radio costiere, după un anumit program și pe anumite frecvențe.

**PROGRAM LA SAC** Program administrativ de întreținere a efectelor personale de către marinari.

**PROIECTOR** *mil.* Dispozitiv alimentat de la o sursă puternică de energie electrică, servind la iluminarea



Proiector de nori:

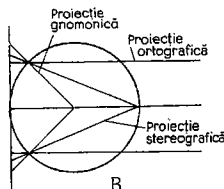
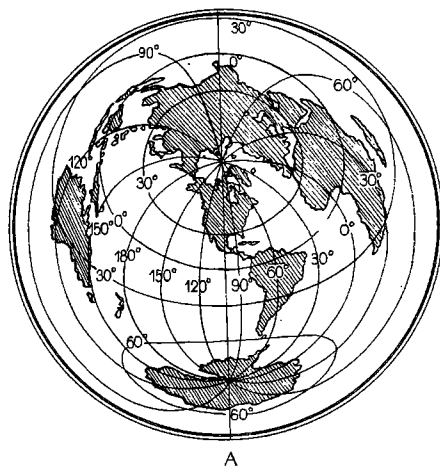
1 – proiector; 2 – reticul; 3 – inclinometru; 4 – observator

șintelor pe timpul tragerilor de noapte, tragerilor antiaeriene etc. În prezent a ieșit din uz, ca urmare a folosirii radiolocației, proiectoarelor de iluminare și rachetelor. **P. de barcă de salvare** P. de cel puțin 80 w cu ajutorul căruia poate fi iluminat timp de 6 ore, din care cel puțin 3 ore fără întrerupere, un obiect cu lățimea de cca 180 m, aflat la distanța de 180 m. **P. de nori** P. ce servește la iluminarea norilor pentru a determina plafonul. **P. de semnale** P. de dimensiuni mici, fix sau portativ, servind la transmiterea de semnale Morse. **P. de Suez** P. dublu, folosit pentru iluminarea ambelor maluri ale unui canal (Suez).

**PROECȚIE** Metodă cartografică de reprezentare pe un plan a suprafeței globului sau a unei părți a acestuia;

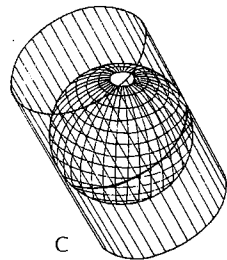
sin. proiecție cartografică. **P. azimutală** P. la care punctele de pe glob sunt proiectate direct pe un plan. P. gnomonică, stereografică și ortografică sunt P.A.; sin. P. zenitală. **P. azimutală echidistantă** P. neperspectivă, conformă în punctul central și echidistantă de la acest punct. Se folosește luând ca centru o bază navală, un aerodrom sau o stație radio, de la care se pot măsura distanțele și relevmentele. **P. ortomorfică** P. la care formele sunt respectate, adică scara este constantă de-a lungul unei direcții. P. Mercator este practic ortomorfică pe suprafețe mici. **P. ortografică** P. perspectivă la care ochiul observatorului se află la infinit, iar planul de proiecție este perpendicular pe dreapta ce unește ochiul observatorului și centrul Pământului. **P. cilindrică** P. perspectivă la care suprafața globului este proiectată pe un cilindru. **P. conformă** P. la care unghiurile de pe glob sunt reprezentate în mărime adevărată. **P. conică** P. perspectivă la care suprafața de proiecție este un con tangent sau secant la glob. P. conică Lambei P. perspectivă cu con secant la glob. Este conformă și reprezintă ortodroma ca o dreaptă. Permite determinarea directă a drumului și a distanței ortodromice, fiind practic echidistantă. Începe să fie folosită în navigația pe ortodromă în locul hărții gnomonice. **P. echivalentă** P. la care ariile de pe glob sunt proiectate proporțional. Se folosește la unele hărți care indică distribuția anumitor fenomene meteorologice. **P. ecuatorială** P. la care suprafața de proiecție este tangentă la ecuator (cazul normal al P. Mercator). **P. gnomonică** P. perspectivă la care se consideră că ochiul observatorului se află în centrul Pământului, iar suprafața de proiecție este un plan tangent la glob, având proprietatea de a reprezenta ortodroma ca o linie dreaptă. P.C. este folosită la întocmirea hărților pentru navigația pe arc de cerc mare (ortodromă), a hărților folosite în navigația radiogoniometrică și a hărților cu o scară mai mare de 1: 50 000. **P. Mercator** P. conformă, datând din sec. XVI, care reprezintă loxodroma ca o dreaptă. În cazul unei suprafețe de dimensiuni reduse este practic ortomorfică. Frecvent folosită la întocmirea hărților marine, P.M. nu este perspectivă; ea se poate obține numai prin calcul, deformând o P. cilindrică, prin trasarea paralelelor de latitudine la o anumită distanță de ecuator; v. latitudine crescândă. Deși deformează foarte mult ariile, hărțile în P.M. pot fi folosite până la paralelul 60°, adică în mările în care se navigă în mod frecvent. **P. Mercator oblică** P. la care axa lumii este înclinată în raport cu axa cilindrică inițială de proiectat. Se folosește la întocmirea unor hărți ale oceanelor; cilindrul de proiecție este tangent la un cerc astfel ales încât să poată reprezenta drumul dintre două continente. Meridianele și paralelele nu sunt riguros perpendiculare, având o ușoară curbură, dar erorile sunt practic nule. **P. Mercator transversală** P. la care axa cilindricului primitiv formează un unghi de 90° cu axa lumii. Se folosește la întocmirea hărților cerești și hărților zonelor polare. **P. perspectivă** P. ce se poate

efectua prin mijloace geometrice, adică alegând un punct pentru ochiul observatorului și o suprafață pentru proiectare. **P. polară** P. la care planul de proiecție este tangent la pol. Se folosește la întocmirea hărților zonelor polare. **Proiecție stereografică** P. perspectivă pe un plan tangent la glob, ochiul observatorului aflându-se la antipod. Se folosește la întocmirea hărților zonelor polare. **P. terestră a unui astru** Punct în care dreapta astru-centru Pământului „înțeapă” sfera terestră; sin. punct substațial.



Proiecții:

A – azimutală echidistantă; B – azimutală; C – Mercator oblică.



**PROMONTORIU** Proeminență spre mare a unui țărm înalt, constituit din roci mai rezistente la abraziune.

**PRORĂ** Termen livresc folosit în literatura beletristică în loc de termenul consacrat *prova, provă*.

**PROROROCA** Fenomen de tipul mascaretului, care are loc pe Amazon.

**PROSSINAGG, Carol** (1898 –? n. Sibiu) Lt Comandor. A absolvit Școala de ofițeri în marina Austro-Ungară cu gradul de SLt (1918). În 1919 a fost încadrat în Marina Militară Română. Având o foarte bună pregătire profesională în domeniile navigație, arme sub apă și electricitate a îndeplinit diferite funcții la Divizia de mare, Divizia de Dunăre, Apărarea Fixă maritimă ș.a. Căpitan în 1927, a fost încadrat la Școala navală unde a funcționat ca profesor de navigație și electricitate. A elaborat primul manual de navigație modernă (1933) și cursuri de tactică a armelor marinei. A urmat Școala de observatori aeriени (1937). În 1939 a fost admis ca ofițer elev în Școala Superioară de Război. În 1940 în urma presiunilor autorităților hitleriste în legătură cu etnicii germani a trecut în marina militară germană unde va



face parte din statul-major al Am. Dönitz, comandantul flotei de submarine.

**PROTECȚIE** Ansamblul măsurilor de ordin constructiv luate în scopul reducerii efectului armelor folosite de inamic.

**PROTECȚIE CATODICĂ** Protecție a corpului navei împotriva formării unei pile electrice între corpul de oțel al acesteia și elicea de bronz, apa având rol de electrolit. În acest scop se aplică plăci de zinc pe opera vie pentru a forma o pilă puternică ce consumă placa de zinc, dar împiedică erodarea bordajului de oțel.

**PROTEST** MC Act scris prin care comandantul navei ia atitudine împotriva persoanelor sau evenimentelor care ar cauza daune materiale sau morale navei, armatorului, echipajului sau caricului. **P. de mare** Comunicare scrisă, înmănată autorităților competente (căpitania de port, consulatul țării etc.) de către comandantul navei comerciale care a suferit o avarie, pierderi sau deteriorări de caric, pentru a lua atitudine împotriva părții vinovate sau pentru a arăta că avaria este urmarea unui caz de forță majoră. P.d.M. este însoțit de un extras din jurnalul de bord și de declarația a cel puțin doi oameni din echipaj. Trebuie să fie depus, de regulă, în termen de 24 de ore de la sosirea navei în port.

**PROTEST DE AVARIE** MC Act depus de comandantul navei la căpitania de port sau la un tribunal, notariat ori consulat, în decurs de 24 de ore de la producerea unei avarii la bord în timpul operațiunilor portuare sau al manevrelor de port, prin care face public cunoscut și protestează împotriva reclamațiilor ce i s-ar putea aduce pentru avariile cauzate navei, instalațiilor de la bord sau mărfurilor.

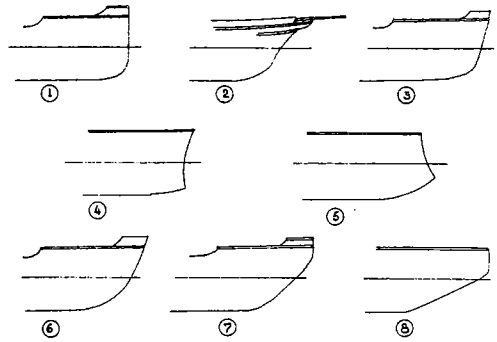
**PROTEST EXTINS** MC Act prin care comandantul navei completează protestul de mare inițial privind un accident oarecare, pierderea sau avarierea navei sau a mărfurilor, depus în primul port de escală. Se depune la data și locul ales de comandant, în funcție de noile dovezi obținute și de modul de soluționare a litigiului.

**PROVA** (invariabil) Direcția la bord și în spațiu corespunzătoare sensului normal de deplasare înainte a unei nave sau ambarcațiunii (antonim pupa); ex.: „castel prova”, „cabestanul este în prova comenzii”, „se vede un far în prova”, „vântul bate din prova”. Nu are sens material, fiind întrebuințat ca și cuvintele dreapta/stânga (un marinar nu spune „cabestanul este pe provă”, ci „la prova”; poate spune însă „cabestanul este pe teugă”, teuga fiind un obiect material). P. este un cuvânt de origine venețiană intrat în limba română fie direct, fie prin intermediul limbii turce. Întrebuințarea sa corectă prezintă o mare importanță pentru marinari. „La prova” înseamnă, de regulă, între cuplul maestru și etravă, dar tot atât de bine înseamnă între porțiunea cilindrică (centrul navei) și etravă. „În prova” are două sensuri: a) în afara navei, de ex. veghea va raporta „Fum în P.”; b) înspre prova, când se precizează locurile obiectelor de la bord; se spune, de ex., că tunul 3 este în prova tunului 4, chiar dacă amândouă se află la pupa. Nu se folosește la plural; astfel, se spune că „Navele se leagă prova la prova”, „tunurile prova”, „blocul prova” etc.

**PROVA-BABORD** Direcția la bord și în spațiu până la infinit situată în sectorul prova al bordului babord, între axul longitudinal al navei și travers.

**PROVA-TRIBORD** Direcția la bord și în spațiu până la infinit și luată în sectorul prova al bordului tribord, între axul longitudinal al navei și travers.

**PROVĂ** Substantiv rar folosit în locul formei articulate *prova*, pentru a desemna partea din față a navei ca element de construcție; v. prova



Unele forme de provă:

1 - de cargou; 2 - de cliper (la o navă de pasageri din sec. al XIX-lea); 3 - de navă modernă de pasageri; 4 - de distrugător clasic; 5 - cu pinton (la o navă de luptă de la sfârșitul sec. XIX și începutul sec. XX); 6 - tip lingură (ovoidală); 7 - înclinată; 8 - de spărgător de gheață („Maier”).

**PROVĂ CU BULB** v. bulb.

**PROVĂ CU GHIBRĂ** v. ghibră.

**PROVĂ DREAPTĂ** La care etrava este perpendiculară pe suprafața apei.

**PROVĂ MAIER** Provă cu etrava convexă spre exterior.

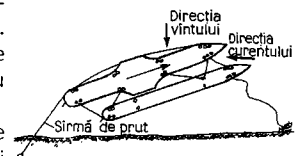
**PROVIDENCE** Oraș-port în NE SUA, centru ad-tiv al statului Rhade Island, cca 250 mii loc. important port maritim situat pe țărmul G. Narragansett la Oc. Atlantic. Centru industrial. Ind. chimică, constr. de mașini, ind. ușoară. Pescuit. Șantiere navale.

**PRUND** Teren constituit din pietriș și nisip aluvionar; prundiș pietriș de pe fundul apelor. Este compus din pietre mici rotunjite.

**PRUNDOAIE** Insule plutitoare de stof.

**PRUT** Râu, afl. stg. al Dunării la 15 km E de Galați; lung. 953 km (dintre care 716 pe terit. României). Supr. bazinului hidrografic 27,5 mii km<sup>2</sup>; izv. de pe versantul de NE al Carpaților Păduroși (Ucraina) și formează granița dintre România, Ucraina și Rep. Moldova. Acolo unde trece prin zone deluroase se formează praguri. Blocat de ghețuri, în iernile geroase, în dec.-mart. Afl. pr. Jijia, Bahlui. În lunca sa sunt așezate orașele: Kholmâia, Cernăuți (Ucraina), Ungheni (Rep. Moldova). Navigabil pe cursul inferior pentru ambarcațiuni mici.

**PRUT fl.** Manevră de plecare cu ajutorul unei parâme de prut, dată în



Prut

bordul din afară, de la prova la pupa și la o baba de pe mal. Punând mașina înaintea, nava întoarce sub efectul curentului ◊ „A face P.” A executa manevra cu semnificația de mai sus.

**PUERTO CABELLO** Oraș-port în N. Venezuelei. Este situat într-un golf pătruns adânc în uscat din M. Caraibilor, accesibil tuturor claselor de nave. Lung. frontului de cheuri 5 km cu ad. până la 18 m. Traficul anual de mărfuri cca 5 mil. t. Export: prod. petroliere, cafea, cacao, tutun, piei, esențe de lemn prețios. Șantierul naval dispune de 2 docuri uscate, cale de lansare și ateliere care pot asigura reparații. Important combinat petrochimic.

**PUERTO LA CRUZ** (în *sp.* Orașul crucii) Oraș-port în E. Venezuelei (statul Anzodtegyu) la M. Caraibilor. Cca 80 mii loc. Port important, specializat în exportul de petrol care vine prin conducte de la zăcămintele din Los Mercedes, Oficina și Usepin. Importante rafinării de petrol.

**PUERTO RICO** (Porto-Rico până în 1932). Ins. în M. Caraibilor (Arh. Antilele Mari). Teritoriul statului Puerto Rico, liber asociat al SUA unde sunt aplicate legile locale și cele ale SUA. Supr. 8,9 mii km<sup>2</sup> (incl. insulele din apropiere: Mona, Culebra ș.a.). Cca 2,8 mil. loc.; relief muntos cu alT max. de 1 338 m și câmpii litorale înguste. Climă tropicală maritimă băntuită adesea de taifunuri. Temp. med.: +24°– +28° C. Expl. de minereu de fier, mangan; ind. metalurgică, rafinării de petrol. Culturi de trestie de zahăr, cafea, banane, citrice, manioc ș.a. Dezvoltate ind. zahărului, prod. de rom, jigări. Centru ad-tiv: San Juan. *ist.* Descoperită de Cr. Columb în 1493. Cucerită de spanioli. În timpul războiului hispano-american (1898) ins. a fost ocupată de trupele SUA, fiind inclusă în terit. american. Din 1952 este „stat asociat cu SUA”.

**PUERTO RICO** Groapă abisală în Oc. Atlantic în N ins. cu același nume. Se întinde pe o lungime de 1 200 km, de-a lungul crestei submarine a Antilelor. Ad. 9 218m. (cea mai mare adâncime din Oc. Atlantic).

**PUGET SOUND** Golf din Oc. Pacific la țărmul de NV al Americii de Nord. Pătrunde în interiorul uscatului pe o distanță de 120 km; lățimea la intrare 60 km; ad. până la 240 m. Țărmuri înalte, acoperite de păduri și adânc crestate. Oferă condiții favorabile bazării navelor. Dinspre ocean întrarea în g. este protejată de Ins. Vancouver. Pr. porturi: Seattle, Tacoma.

**PUI** Cea mai mică ambarcațiune de la bordul unei nave. Este acționată de un singur om (care, de regulă, se folosește de vâsle) și poate lua la bord 1–2 pasageri. Pe



Pui

nave mici asigură legătura cu malul pentru perioada de staționare la ancoră. Pe navele mari se folosește la lucrări în afara bordajului.

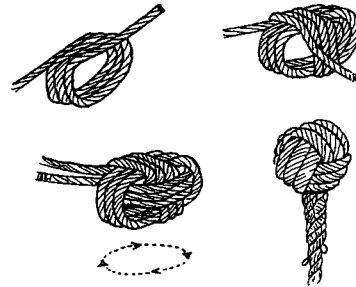
**PUITOR DE ESTACADE** Navă specială pentru transportul și amplasarea de obstacole (obstrucțiuni) plutitoare și/sau subacvatice în scopul interzicerii accesului necontrolat în anumite raioane de litoral. Poate fi vorba de plăși antisubmarine, scondri cu țepi (pentru oprirea vedetelor de asalt) sau alte materiale (bare de lemn, metal, beton armat etc.), care se dispun la intrarea în rade și porturi, pe sub poduri etc. Obstrucția se mai poate realiza și din lanțuri întinse între flotoare ancorate pentru a împiedica înaintarea obiectelor plutitoare (mine derivante etc.) lansate de inamic.

**PUITOR DE MINE** *mil.* Navă destinată executării minărilor pe mare sau pe un curs de apă. Caracteristici: depl. până la 10 000 t; vit. 10–20 Nd; 100–500 mine (în funcție de gabaritele minelor), IV–IX tunuri de 100–150 mm și tunuri ușoare antiaeriene.

**PUITOR DE PLĂȘI** *mil.* Navă destinată punerii plășilor antisubmarine de poziție și de semnalizare la intrările în rade, porturi ș.a. locuri. Pentru a manevra ușor plășile, pupa navei este înclinată și prevăzută cu o bigă cu o capacitate de cca 7,5 t, precum și cu dispozitive mecanice. Caracteristici: depl. 500–3500 t; vit. 8–20 Nd; tunuri: II–IV/120 mm, V–X/57 mm.

**PULVERIZATOR DE FUMIZARE** *inv.* Pulverizator de păcură montat la o căldare pentru a produce o ardere incompletă, cu fum mult, în scopul mascării prin fumizare.

**PUMN DE MAIMUȚĂ** Împletitură făcută la capătul unei bandule pentru a o îngreua.



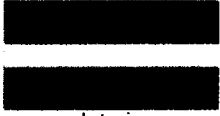
Pumn de maimuță

**PUNCHEON MC** Butoi cu capacitatea de 327 l. Se pot așeza patru panioluri în stivă.

**PUNCT 1.** Poziție a unei nave pe hartă, exprimată, în largul mării, prin latitudine și longitudine, iar în cazul navigației costiere, prin relevări la repere de la uscat sau prin alte metode. **P. adevărat** P. obținut prin mijloace astronomice, prin procedee de navigație costieră sau prin mijloace electronice. **P. amfidromic** P. de amplitudinea zero al mării. **P. estimat** P. obținut prin estimă. **P. estimat/auxiliar** P. apropiat de P. estimat, ce se ia ca bază pentru calcularea înălțimii astrilor. **P. de apropiere maximă** P. aflat pe direcția mișcării relative, în care distanța între două nave este minimă. **P. de depărtare** v. depărtare **P. de destinație** P. final în care va



Kuweit



Letonia



Liechtenstein



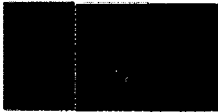
Madagascar



Mali



Mauritania



Moldova



Namibia



Niger



Olanda



Papua Noua Guinee



Portugalia



Kãrgãstan



Liban



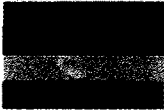
Lituania



Malawi



Malta



Mauritius



Monaco



Nautu



Nigeria



Oman



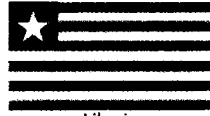
Paraguay



Qatar



Laos



Liberia



Luxemburg



Malaysia



Marea Britanie



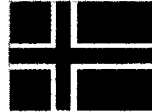
Mexic



Mongolia



Nepal



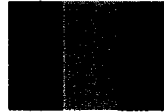
Norvegia



Pakistan



Peru



Romãnia



Lesotho



Libia



Macedonia



Maldive



Maroc



Micronesia



Mozambic



Nicaragua



Noua Zeelandã



Panama



Polonia



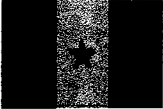
Rwanda



Rusia



Saõ Tomé și Príncipe



Senegal



Siria



Spania



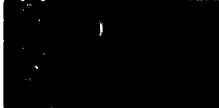
Suedia



Taivan



Tonga



Turkmenistan



Ungaria



Vatican



Zair



Salvador



Saint Vincent și Grenadine



Seycheles



Slovenia



Sri Lanka



Surinam



Tanzania



Trinidad Tobago



Tuvalu



Uruguay



Venezuela



Zambia



Samoa



Santa Lucia



Siera Leone



Solomon



Statele Unite ale Americii



Swaziland



Thailanda



Tunisia



Ucraina



Uzbekistan



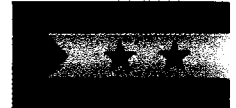
Vietnam



Zimbabwe



San Marino



Saint Christopher și Nevis



Singapore



Somalia



Sudan



Tadjikistan



Togo



Turcia



Uganda

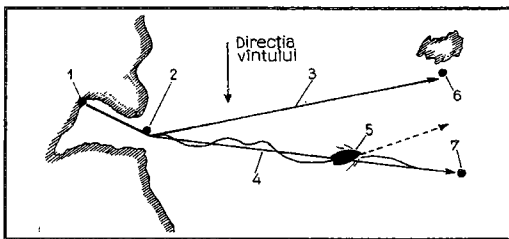


Vanuatu



Yemen

ancora sau va acosta nava. **P. de sosire** P. în care nava poate lua primele relevmente optice la uscat, după terminarea unei traversade.  $\diamond$  „A face punctul”: a) A face calculele necesare determinării punctului; b) *arg.* A stabili situația „A pune P.” A trasa pe hartă două liniițe perpendiculare una pe alta la intersecția cărora se află P. „A scoate un P.” A scoate de pe hartă latitudinea și longitudinea unui P. „A transporta un P.”: a) A trece un P. de pe o hartă pe alta; b) A face un P. în momentul dat, ținând seama de drumul și distanța parcursă de la un P. anterior. **2.** Porțiune de dimensiuni reduse, nedeterminată cu precizie, a malului Dunării sau mării, care are o denumire proprie, de multe ori străveche, deși din punct de vedere geografic nu se distinge prin nimic de restul malului. **3.** *sin.* cart (3). Distingem: P. cardinale, P. intercardinale. P. interintercardinale și P. cu „la”; v. roza vânturilor. **4.** *sin grad*; este folosit în comenzile referitoare la unghiul de cârmă, de ex., „Cârmă 10 P. dreapta” Gradul se folosește numai în comenzile ce se referă la drum, de ex., „vino 10° la dreapta”, ceea ce înseamnă a pune cârma la dreapta până se schimbă de drum cu 10°. **P. subastral** *sin.* proiecția terestră a astrului. **P. șublunar** Proiecția terestră a Lunii. **P. subsolar** Proiecția terestră a Soarelui. **P. tomnai** Intersecția eclipticei cu ecuatorul ceresc, prin care Soarele, în mișcarea sa aparentă anuală, trece din emisfera nordică în cea sudică; *sin.* primul punct din Libra. **P. vernal** Intersecția eclipticei cu ecuatorul ceresc, prin care Soarele, în mișcarea sa aparentă anuală, trece din emisfera sudică în cea nordică. În prezent P.V. se află în constelația Pisces, dar în epoca în care a fost determinat se afla în Aries, de unde îi provine și denumirea de primul punct din Aries.



**Punctul navei:**

1 – punct de plecare; 2 – punct de depărtare; 3 – linia drumului adevărat; 4 – drum pe deasupra fundului; 5 – cap; 6 – punct de destinație; 7 – punct de sosire.

**PUNCT DE COMANDĂ** *mil.* Loc la bordul navei, din care comandantul conduce acțiunile de luptă, lupta pentru vitalitate etc. și care este prevăzut cu mijloacele de legătură corespunzătoare.

**PUNCT GIRATORIU** Punct al navei, al cărui vector vitează în cursul unei întoarceri este în permanență tangent la curba de girație. La mers înainte P.G. se află spre prova, iar la mers înapoi spre pupa.

**PUNCTUL CEL MAI PROBABIL** Punctul în care se estimează că se află nava, atunci când rezultatele obținute prin procedee de navigație sunt diferite.

**PUNE** (*în expr.*) **P. capul pe** A lua drumul către, a se dirija către. **P. chila** A începe construcția unei nave. **P. la post** A pune o piesă, un obiect etc. la locul său. **P.**

**cârmă** A acționa asupra cârmei pentru ca pana acesteia să facă un anumit unghi cu axa navei. **P. în pană** A face ca nava să ia poziția de pană. **P. capotul** pe elice *arg.* a face o treabă imposibilă sau inutilă. **P. mașinile înainte/înapoi** A pune telegraful mașinii înainte/înapoi. **P. mașina** A acționa mașina naveli.

**PUNE PE USCAT** A lovi fundul apei cu nava, de regulă neintenționat. Nava poate fi pusă pe uscat și intenționat, în caz de avarie, pentru a o salva; *sin.* și aruncare la coastă.

**PUNTAL** *sin.* pontil (2).

**PUNTALARE** *sin.* pontilare.

**PUNTAT** Prevăzut cu o punte.

**PUNTE** Platformă orizontală a corpului navei sau a unei suprastructuri. P. are o curbă care permite scurgerea ușoară a apei în borduri.  $\diamond$  „Pe P.” Pe covertă, pe puntea principală etc. **P. centru** *ist.* P. principală între arborile trinchet și arborile mare. **P. continuă** P. care se întinde pe toată lungimea navei. **P. cuirasată** *mil.* P. din cuirasă, care se află sub P. principală și acoperă părțile vitale ale navei. De regulă, există după P.C. una mai subțire (P. de schije), de care se sparg obuzele sau bombele, și alta mai groasă, situată sub prima. **P. de adăpost** P. ușoară situată deasupra covertei, care servește ca adăpost împotriva razelor solare și intemperiilor. **P. de bord liber** v. bord liber. **P. de manevră** P. ușoară situată deasupra P. principale (de rezistență). **P. de promenadă** P. folosită de pasageri pentru promenadă. **P. de remorcă** Plaja pupa a unui remorcher, peste care se întinde remorca. **P. de rezistență** P. care sporește rezistența corpului navei. **P. descoperită** P. bătută de vânt și, eventual, de mare. **P. de schije** v. P. cuirasată. **P. de semnale** P. legată uneori cu P. comenzii, pe care sunt instalate proiectoarele, chesoanele cu pavilioane etc. **P. de tonaj** P. superioară la navele cu cel mult două punți și P. a doua, începând de la chilă, la celelalte nave. **P. de zbor** P. de pe care decolează și pe care apuntează avioanele și elicopterele. **P. etalon** P. care acoperă comanda și pe care se află compasul etalon. **P. inferioară**: a) Platformă sub P. principală; b) *ist.* Pe vechile nave de linie cu vele, platformă sub P. mijlocie; c) Pe portavioanele mari, a șasea P. începând de sus. **P. însoțită** Pe navele mari de pasageri, P. parțială destinată plimbărilor sau odihnei la soare. **P. împănată** P. din lemn la care, după călăfăuire, se introduc în harmuz șipci de tec, mahon etc. **P. intermediară** *sin.* întrepunte. **P. mijlocie**: a) *ist.* Pe navele de linie cu vele din sec. XIX, platformă de sub P. principală; b) Pe portavioanele mari, a cincea P. începând de sus. **P. oblică** *mil.* Pe portavioane, porțiune a P. de zbor ce iese în afara bordului, mărind spațiul de pe care decolează avioanele. **P. parțială** P. ce se întinde pe o anumită porțiune a navei. **P. principală**: a) P. continuă de rezistență, situată la înălțimea cea mai mare; *sin.* covertă; b) *ist.* În ultima perioadă a navelor cu vele, platformă situată imediat

sub P. superioară. **P. rasă** P. continuă pe care, cu excepția castelului central, nu există alte suprastructuri. **P. ridicată** P. supraînălțată la pupa pentru recuperarea spațiului. **P. Shelter** Platformă situată imediat deasupra P. superioare, acoperind o structură fără deschideri în borduri, dar având o deschidere de tonaj (puț de tonaj) care poate fi în permanență închisă (Shelterdeck închis) sau deschisă (Shelterdeck deschis); v. marcă de tonaj. **P. tendă** P. ușoară pe navele de pasageri, folosită ca adăpost împotriva razelor solare. Din punct de vedere funcțional distingem: **P. amiralului** Pe navele mari. P. pe care se află amiralul împreună cu statul său major. **P. bărcilor** P. pe care se află ambarcațiunile de salvare. **P. calei** Ultima P. de pe fundul navei. **P. comenzii** P. pe care se află comanda. **P. dunetei** P. care acoperă duneta. **P. galeriilor** A doua P. de sus a unui portavion mare. **P. hangarelor** P. pe care se află hangarele pentru avioane. **P. platformelor:** a) Pe portavioanele mari, a șaptea P. începând de sus, adică imediat deasupra P. calei; b) Pe navele mari de război, P. pe care se reazemă barbetele turelelor. **P. superioară:** a) *sin.* P. principală, covertă; b) Pe vechile nave de linie cu vele, platformă continuă deasupra P. principale. **P. suprastructurii** P. ce limitează în sus o suprastructură. **P. teugii** P. ce acoperă teuga. **P. tunurilor** P. pe care sunt instalate turele sau tunuri; *sin.* P. platformelor.

**PUNTE DE ÎNCĂRCARE** Separație rezistentă între două rânduri de vehicule ambarcate pe navele specializate în astfel de transporturi.

**PUNTE FALSĂ** Separație rezistentă între două panouri de butoaie.

**PUNTE HELIPORT** Punte destinată decolării și apunării elicopterelor.

**PUNTE DE TONAJ** MC Puntea continuă etanșă care acoperă spațiul interior (volumul principal corespunzător tonajului) al navei. La această punte se măsoară lungimea de tonaj. La navele cu trei punți este puntea superioară, la toate celelalte este a doua punte continuă considerată de jos în sus.

**PUNTIRE** Structură având forma unei punți incomplete, dar de dimensiuni foarte mici, la prova sau pupa unei ambarcațiuni mari.

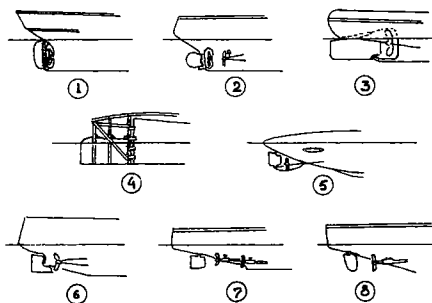
**PUNTIȘT** Marinar care face serviciul pe puntea navei, spre deosebire de mecanic care face serviciul la mașini.

**PUPA** (invariabil) Direcția la bord și în spațiu corespunzătoare părții din spate a unei nave sau ambarcațiuni (antonim prova); se spune: „arborele pupa”, „torpila a trecut prin pupa”, „uscatul a rămas în pupa”.

**PUPA-BABORD** Direcția la bord și în spațiu până la înfinit, situată în sectorul pupa al bordului, babord între axul longitudinal al navei și travers.

**PUPA-TRIBORD** Direcția la bord și în spațiu până la înfinit, situată în sectorul pupa al bordului tribord, între axul longitudinal al navei și travers.

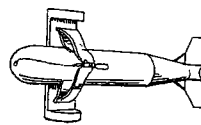
**PUPĂ** Partea terminală spre pupa a unei nave ce poate avea diferite forme. (v. *fig.*). Termen rar folosit în locul formei articulate pupa pentru a desemna partea din spate a navei ca element de construcție.



Unele forme de pupă:

1 - obișnuită; 2 - de spărgător de gheață; 3 - cu tunele; 4 - simplă a unui șlep de lemn; 5 - de submarin; 6 - de crucișător; 7 - de navă de linie; 8 - cu oglină/abluu.

**PURCEL** Flotor de formă hidrodinamică, cu cârme fixe, făcând parte din echipamentul unei drăgi de mine.



Purcel

**PURCEL PE ȘCONDRU** Concurs tradițional de Ziua Marinei, constând din încercarea de a ajunge la capătul unui șconдру uns cu săpun sau vaselină, unde este agățat un purcel, care constituie premiul.

**PURJĂ 1. mil.** Valvulă pentru evacuarea aerului din balasturile submarinului. **2.** Valvulă pentru evacuarea apei provenite din condensarea vaporilor (la mașinile cu abur).

**PURTA 1. (despre barcă)** A naviga cu vele, ca în expr.: „O barcă poartă la 40-45° aproape de vânt”. **2. (despre vele)** A fi pline. „A lăsa să poarte” A umple velele mai bine, îndepărtând axul navei de la direcția din care bate vântul (abătând sub vânt).

**PURTĂTOR (despre aliură sau despre vânt) 1.** Aliură cu vânt dinapoia traversului. **2.** Vânt dinapoia traversului.

**PUSAN** Important port al Coreei de Sud situat într-un bazin natural la Str. Coreii, accesibil navelor de mare tonaj. Cca 5 mil. loc. Lung. frontului de cheuri 10 km. Traficul anual de mărfuri 13 mil. t. Fiind un punct apropiat de Japonia, s-a realizat o legătură prin feribot între P. și portul japonez Shimonoseki. Important centru industrial: ind. textilă, alimentară, constructoare de mașini, chimică. Șantiere navale. Pescuit. *ist.* În anul 1592, în războiul de apărare împotriva invaziei japoneze (1592-1598), flota coreeană a reușit să producă o grea înfrângere flotei japoneze. În războiul împotriva Coreei de Nord (1950-1953), portul P. a fost folosit ca principală bază de desfășurare a forțelor navale și terestre ale ONU în ofensiva către nordul peninsulei.

**PUTERE EFECTIVĂ DE REMORCAJ** Puterea teoretică cea mai mică, necesară remorcării unei nave pe mare calmă. Valoarea acestei puteri se calculează cu ajutorul formulei:  $Pe = RV : 75$  în care  $R$  este rezistența totală a navei, iar  $V$  viteza navei.

**PUTERE MARITIMĂ** **1.** Ansamblul forțelor marinei militare, flotei comerciale, porturilor și șantierelor care permit folosirea mării în orice împrejurare. **2.** Stat care dispune de asemenea forțe.

**PUTEREA, în** ~ Susținut, ca în expr. „Ancora rămâne în puterea boțului”.

**PUȚ** **1.** Spațiul dintre teugă și castelul central. **2.** Spațiu închis lateral între puntea principală și fundul navei, prin care sunt coborâte sau ridicate mașinile și căldările (P. mașini, P. căldări).

**PUȚ DE ALIMENTARE** Conductă cu secțiune dreptunghiulară la gura unei magazii pentru cereale în vrac; *sin.* fider.

**PUȚ DE DERIVOR** Locaș al derivorului unei bărci.

**PUȚ DE POMPĂ** La navele cu vele, conductă între punte și fundul navei, prin care pompele absorb apa din santină

**PUȚ DE SALVARE** Puț vertical de secțiune redusă, dar suficientă pentru trecerea corpului unui om, folosit la evacuarea personalului din compartimentele cele de mai jos ale navei, atunci când ieșirile normale sunt blocate.

**PUȚ DE TONAJ** *sin.* deschidere de tonaj.

**PUȚ DE VENTILAȚIE** Tunel vertical, de secțiune rectangulară și dimensiuni reduse, care face legătura între un compartiment închis și fără suficientă aerisire din partea inferioară a corpului navei și una din punțile de unde se poate asigura primenirea aerului.

**PUȚUL CABLULUI** *ist.* La navele cu vele, compartiment în care se stivuia cablul ancorei aflate la post.

**PUȚUL ELICII** *ist.* La primele nave cu vele și mașini, conductă prin care treceau palancurile pentru ridicarea elicei din apă, când propulsia era asigurată numai de vele.

**PUȚUL LANȚULUI** **1.** Compartiment în care capătul lanțului ancorei se asigură cu cârlig de puț și în care acesta se adună când ancora este la post. **2.** *arg.* Închisoarea bordului.

**PUȚUL SCĂRII** Spațiul în care se instalează scara ce face legătura între două punți ale navei.

**PUȚURI DE COLECTARE** Spații închise ale dublului fund, pe navele fără santine în care se colectează apele reziduale și din scurgeri.

# Q

**Q** Pavilion din Codul internațional de semnale cu semnificația: „Cer liberă practică; la bord nu există cazuri de boli infecțioase”.

**Q, CODUL** ~ Cod de serviciu al radiotelegrafiștilor, conținând semnale din câte trei litere, fiecare semnal începând cu litera Q. De ex.: QRA = cum se numește nava?, QRD = de unde veniți și încotro mergeți?, QRU = aveți ceva pentru mine?

**Q, NAVĂ** ~ (Q-boat, Q-ship) Denumirea codificată a navelor-capcană în anii primului RM.

**„Q”, TURELĂ** ~ *ist.* (în Anglia) A treia turelă (la navele cu 5 turele) sau a patra turelă (la navele cu 6 turele).

**QATAR** (sau **KATAR**) Peninsula în E Arabiei pe coasta G. Persic. Cca 22 mii km<sup>2</sup>; lung. 185 km; lățimea max. 85 km. Relief de câmpie cu dune.

**Q-SHIP** v. navă Q.

**QUADRIMARAN** Cvadrimaran.

**QUADRIREMĂ** Cvadriremă.

**QUASAG** (*engl.* quasag) Obiect cosmic extragalactic, cu aspect de stea, emițător de radiații ultraviolete intense; *sin.* galaxie albastră, galaxie aproape stelară, galaxie cvasistelară.

**QUASAR** (*engl.* quasar, din quasi star) Obiect cosmic extragalactic, sursă puternică de radiații luminoase și electromagnetice, identificată cu ajutorul radiotelescoapelor prin detectarea emisiei radio.

**QUÉBEC** Oraș-port în Canada la estuarul Sf. Laurențiu, în fața Ins. Orléans, la 1355 km distanță de Oc. Atlantic. Cca 500 mii loc. Lung. frontului de cheuri 8 km cu adâncimi de până la 12 m. Centru industrial: metalurgie neferoasă, automobile, ind. hârtiei. Traficul anual de mărfuri cca 20 mil. t. Import: petrol, cărbuni, sulf, sare; export: cereale, prod. forestiere, azbest, hârtie, minereuri. Șantiere de construcții și reparații navale dotate cu 2 docuri uscate și 3 cale.

**QUEEN CHARLOTTE ISLANDS** v. Regina Charlotte.

**„QUEEN ELIZABETH”** Navă britanică de pasageri aparținând companiei „Cunard”. Deplasament 83673 t., lansată la apă în 1938. În 1969 a fost preluată de o companie americană, care a transformat-o în hotel plutitor. În 1971 a fost mistuită de un incendiu și s-a scufundat în portul Hongkong.

**„QUEEN ELIZABETH 2”** Navă britanică de pasageri

aparținând companiei „Cunard”. Deplasament 66 000 t., lansată la apă în 1967.

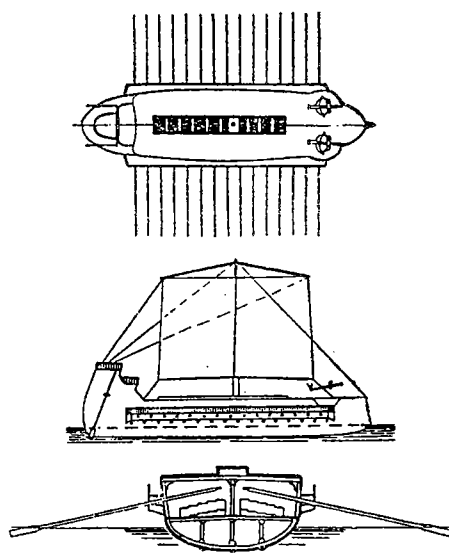
**„QUEEN MARY”** Navă britanică de pasageri aparținând companiei „Cunard”. Deplasament 81 273 t., lansată la apă în 1934. În 1967 a fost preluată de o companie americană, care a transformat-o în hotel plutitor.

**„QUEEN MARY 2”** Cel mai mare pachebot din lume, construit în Marea Britanie. Are 1310 cabine. La Jocurile Olimpice din 2004 a staționat la Pireu asigurând cazarea unor înalte personalități, inclusiv șefi de state. Caracteristici: 150 000 TRB; dim. 345 × 40 × 10 m; turbină cu gaze și motor Diesel electric 157 000 CP; vit. 30 Nd; poate caza la bord 2620 pasageri.

**QUEEN MARY LAND** v. Regina Mary, Tara ~.

**QUINHUANGDAO** Oraș-port în E Chinei (prov. Hebei) la M. Galbenă. Cca 250 mii loc. Siderurgie, prelucrarea metalelor, export cărbuni.

**QUINQUEREMĂ** Galeră cu câte cinci oameni la o ramă; *sin.* Cvinveremă, penteră.



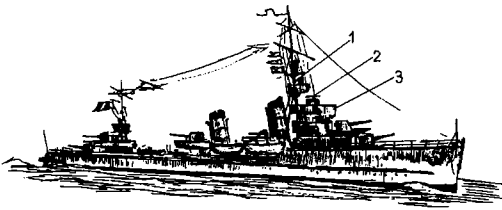
Quinqueremă din Sivacuză (sec. IV î.Hr.).



# R

**R** Pavilion din Codul internațional de semnale fără semnificație proprie.

„**R**” Tip de distrugător (R-1 și R-2) de construcție italiană (1928), aflat în componerea marinei noastre militare (1930–1961); v. „Regele Ferdinand”, „Regina Maria”.



Distrugător tip „R”:

1 – proiector; 2 – telemetru; 3 – comanda.

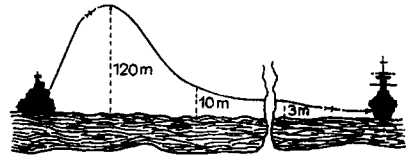
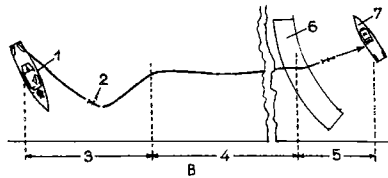
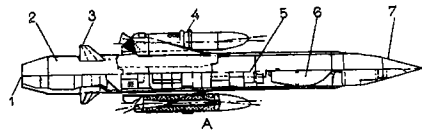
„**RA**” Denumire dată ambarcațiunilor (RA-I și RA-II) construite din papirus, (după modelele de pe pereții mormintelor antice din Egipt), în scopul traversării Atlanticului. Inițiativa aparține etnografului norvegian Thor Heyerdahl (v. Kon-Tiki), care și-a propus să demonstreze că vechii egipteni ar fi traversat Oc. Atlantic, exercitând o puternică influență asupra populației din Peru și Mexic. Caracteristici: L 15 m; B 4,8 m; catarg bipod cu înălțimea de 9 m; o velă cu suprafața de circa 60 m<sup>2</sup>; echipaj format din șapte oameni (RA-I) și opt oameni (RA-II). Plecând în 1969 din portul Safi (Africa de Vest), RA-I a parcurs 539 Mm, dar expediția a fost întreruptă din cauza avariilor. În 1970, folosind curentul Canarelor, curentul Ecuatorial și alizeele, RA-II a străbătut 3 270 Mm, până în Insula Barbados. Ambarcațiunea a fost apoi predată muzeului „Kon-Tiki” din Oslo.

**RABAT** Cap. Marocului, port la Oc. Atlantic. Cca 240 mii loc. Centru comercial și financiar. Ind. de prelucrare a lemnului, textilă, confecții, pielărie, covoare. Aeroport internațional. *ist.* Întemeiat în sec. XII ca centru al unui stat independent al lumii arabe. Din 1912 este cap. protectoratului francez. Din 1956 este cap. Regatului independent Maroc.

**RAC** *ist.* Instrument ce servea la desfundarea luminii tunurilor care se încărcau pe la gura țevii.

**RACHETĂ** 1. Aparat de zbor propulsat cu ajutorul unui motor cu reacție. Principalele elemente constructive sunt: corpul, motorul și încărcătura utilă. După destinație, R. pot fi: cosmice, meteorologice, de cercetare științifică, de luptă ș.a. După modul de asigurare a stabilității pe traiectorie, există R. cu ampenaj, cu aripi (avioane-rachetă), cu stabilizare

giroscopică (fără ampenaj). Ele pot avea o singură treaptă (R. simple) sau mai multe trepte (R. compuse sau etajate) în serie sau în paralel. În zborul spre țintă, R. pot fi nedirijate sau dirijate (ghidate) printr-un sistem de dirijare amplasat la bordul R. (autodirijate), de dirijare de la distanță (teledirijate) sau printr-un sistem combinat. După combustibilul folosit distingem: R. cu combustibil solid, R. cu combustibil lichid și R. cu combustibil nuclear. 2. *mil.* Armă care, datorită universalității și eficienței sale, ocupă unul din primele locuri printre mijloacele de luptă moderne. În funcție de caracteristicile tehnico-tactice și de natura obiectivelor împotriva cărora sunt folosite, R. de luptă pot fi tactice, tactic-operative și strategice. Ele pot avea o încărcătură de la câteva sute de grame până la câteva tone. În marină se folosesc: R. de navă (navă-navă și navă-sol), R. antiaeriene (navă-aer) și R. de avion (aer-aer, aer-navă și aer-sol). 3. Cartuș special de semnalizare cuprinzând o cantitate mare de substanțe pe bază de magneziu, care produc, prin ardere, o lumină puternică. Se lansează cu pistolul de semnalizare. Sunt folosite de



Rachetă:

A – Secțiune: 1 – ajutor de evacuare; 2 – motor; 3 – stabilizator; 4 – rachetă ajutătoare; 5 – sistem de control al zborului; 6 – exploziv; 7 – cap de dirijare. B – Lansarea rachetei tip navă-navă (vedere de sus): 1 – navă lansatoare; 2 – rachetă; 3 – zbor autonom; 4 – zbor teledirijat; 5 – zbor autodirijat; 6 – sector de căutare și atac; 7 – țintă. C – Idem (vedere laterală).

bărcile de salvare ale navelor în caz de naufragiu, pentru a atrage atenția navelor și avioanelor salvatoare, de bărcile de salvare din porturi, pentru a stabili legătura cu nava naufragiată sau cu uscatul și de nave, pentru a transmite semnale de sinistru sau alte semnale.

**RACHETĂ CU PARAȘUTĂ** v. semnale de ajutor/pericol/ sinistru.

**RACHETĂ DE SEMNALE** v. semnale de ajutor/pericol/ sinistru; v. rachetă.

**RACHETĂ PORTBĂNDULĂ**

Rachetă prevăzută cu o saulă pentru realizarea legăturii între două nave, în scopul luării la remorcă ori al salvării, sau între uscat și o navă naufragiată, pentru a stabili un du-te-vino; v. și pistol portbandulă.

**RACON** (engl. Radar Beacon) Baliză echipată cu un emițător radio care este acordat pe frecvența radiolocatorului navei și care este declanșat de impulsul acestuia. Semnalul constă din linii și puncte care permit identificarea balizei.

**RACOVITĂ, Emil** (1868–1947 n. Iași) Biolog român. Membru și președinte al Academiei Române (1927–1929). Profesor la universitatea din Cluj (1927–1929). Participant la expediția în Antarctica (1892–1894) cu nava „Belgica”, împreună cu exploratorul polar norvegic Roald Amundsen, în calitate de naturalist, de unde a adunat un bogat material științific și a făcut cercetări devenite clasice asupra balenelor. Subdirector al stațiunii zoologice marine de la Banyuls sur Mer (Franța) și al laboratorului de anatomie comparată din Sorbona (1900–1920). Fondator al biospeologiei și unul din inițiatorii ocrotirii monumentelor naturii. A înființat la Cluj primul institut de speologie din lume (1920).

**RADAR** (engl. Radio Detection and Ranging); *sin.* radiolocator.

**RADĂ** Suprafață de apă într-o zonă costieră, în apropierea unui port, între insule, la vărsarea unui fluviu sau în dreptul unei localități costiere, destinată staționării la ancoră a navelor în vederea obținerii danei de operare, pentru descărcare/încărcare prin mahonare ș.a. R. poate fi deschisă (mai puțin adăpostită), sau închisă; pentru a oferi siguranță navelor staționate, trebuie să fie adăpostită natural sau prin lucrări hidrotehnice. Totodată, R. trebuie să aibă o adâncime corespunzătoare, să prezinte suficient spațiu de manevră, iar natura fundului să ofere siguranța ancorajului.

**RADIOBALIZĂ** Geamandură echipată cu un emițător radio și care, aflându-se în stare de plutire atunci când nava se scufundă, emite semnale ce permit radiogoniometrarea locului sinistruului.

**RADIOFAR** Stație radio care emite un anumit semnal folosit de nave pentru a face punctul radiogoniometric. **R. circular** R. care emite într-un sector de 360°. **R. direcțional** R. care emite într-un sector îngust. **R. rotativ** R. care emite un fascicul dirijat ce parcurge un anumit sector. R. și caracteristicile lor sunt înscrise în Cartea R.

**RADIOGONIOMETRU** Aparat de radiorecepție ce permite determinarea direcției din care sosesc semnalele radioelectrice de la un radiofar, sau de la altă sursă de emisie radio, folosind proprietățile direcționale ale antenelor-cadru. Prin relevarea semnalelor emise de două-trei stații diferite se obțin linii de poziție, la intersecția cărora se află punctul navei. **R. de ghidaj** Aparat care recepționează undele emise de radiofarurile de ghidaj în scopul dirijării navei pe un anumit drum, în limitele fasciculului de unde emis de radiofar, atunci când este necesar ca nava să treacă pe anumite pase. Este echipat cu indicatoare optice și acustice care arată dacă nava se abate de la drum.

**RADIOHIDROACUSTIC** v. Geamandură radiohidroacustică.

**RADIOLOCATOR** Mijloc radiotehnic destinat descoperirii și determinării poziției obiectelor în spațiu bazându-se pe fenomenul reflecției undelor electromagnetice. În general R. redau mișcarea relativă, dar există și tipuri de R. care redau mișcarea adevărată (în raport cu globul). Relevmentele luate cu R. pot fi citite în raport cu prova navei (relevmente prova) sau în raport cu Nordul adevărat (relevmente adevărate). R. sunt întrebuițate pe scară largă și în scopuri militare; astfel, există R. de veghe antiaeriană, R. de veghe orizontală (contra navelor) etc.; *sin.* radar.

**RADIOLOCATOR DE PORT** Instalație care acoperă portul și împrejurimile acestuia, servind la supravegherea traficului, avertizarea navelor asupra pericolului iminent, dirijarea traficului portuar etc.

**RADIONAVIGAȚIE** Ansamblu de procedee de navigație, bazate pe utilizarea undelor electromagnetice, pentru determinarea poziției, azimutului sau navei cu ajutorul aparatului radioelectronice speciale, folosind ca metode navigația prin radiolocație, radiogoniometrică, hiperbolică etc.

**RADIORECEPTOR DE PERICOL** Aparat de recepție radio alimentat exclusiv de la sursele de energie electrică de rezervă ale navei, folosit în caz de sinistru.

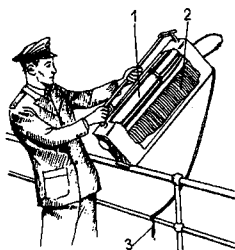
**RADIOSEXTANT** Aparat ce servește la facerea punctului navei, folosind emisiunile radio ale astrilor. Datele culese sunt transmise unor calculatoare electronice care calculează înălțimea astrului. Combinat cu instalațiile de navigație inerțială, R. constituie un sistem de navigație greu de bruiat, care poate fi folosit atât ziua, cât și noaptea.

**RADOM** (engl. Radar Dome) Cupolă din material plastic, care protejează antena radiolocatorului sau antena radiosextantului împotriva agenților atmosferici.

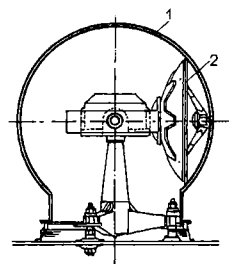
**RADUB** *inv.* Doc uscat.

**RAFALĂ** Intensificare bruscă și de scurtă durată a vântului; v. și gren.

**RAFIE 1.** Velă triunghiulară folosită ca gabier pe unele goelete sau bricuri moderne. **2.** Fibră textilă elastică și rezistentă obținută din frunzele unei specii de palmier.



**Rachetă portbandulă:**  
1 – rachetă; 2 – saulă; 3 – volta capătului saulei.



**Radiosextant:**  
1 – radom; 2 – antenă.

Are diverse întrebuniări.

**RAFOS** (*engl.* inversul lui Sofar) Sistem de navigație hiperbolică, folosind semnale acustice submarine emise de la coastă, diferența de timp între momentele recepției fiind determinată la bord; v. sofar.

**„RAHOVA”** *ist.* Șalupă canonieră dintr-o serie de 4 unități similare („Smârdan”, „Openez”, „Silistra”) construite în Anglia în cadrul primului program de înzestrare a marinei militare (1883–1885). Caracteristici: depl. 45 t; motor 100 CP; vit. 9 Nd. Un tun de 37 mm, 1 mitr. Nordenfeld cu 5 țevi. Misiuni: patrularea pe Dunăre între Galați–Gura Văii, pentru controlul frontierei și siguranța navigației. În același program au mai intrat în serviciu: canoniera maritimă „Grivița”, torpiloarele fluviale „Șoimul”, „Vulturul” și 5 șalupe de poliție („Santinela”, „Poterașul”, „Veghiatorul”, „Pandurul”, „Grănicerul”).

**RAI** Roată confecționată din lemn tare (gaiac ori tec), bronz, oțel sau material plastic și prevăzută cu o canelatură; v. și macara.

**RAI DESCHIS** Rai fixat cu osia pe o grui, pe un bordaj etc., servind la ghidarea unui curent; v. *fig.* barcă de salvare.

**RAION MARITIM** Porțiune din zona de acțiune a marinei militare cuprinzând fâșia de litoral și spațiul maritim adiacent în care se află punctele de dislocare, forțele și obiectivele de litoral ale acesteia.

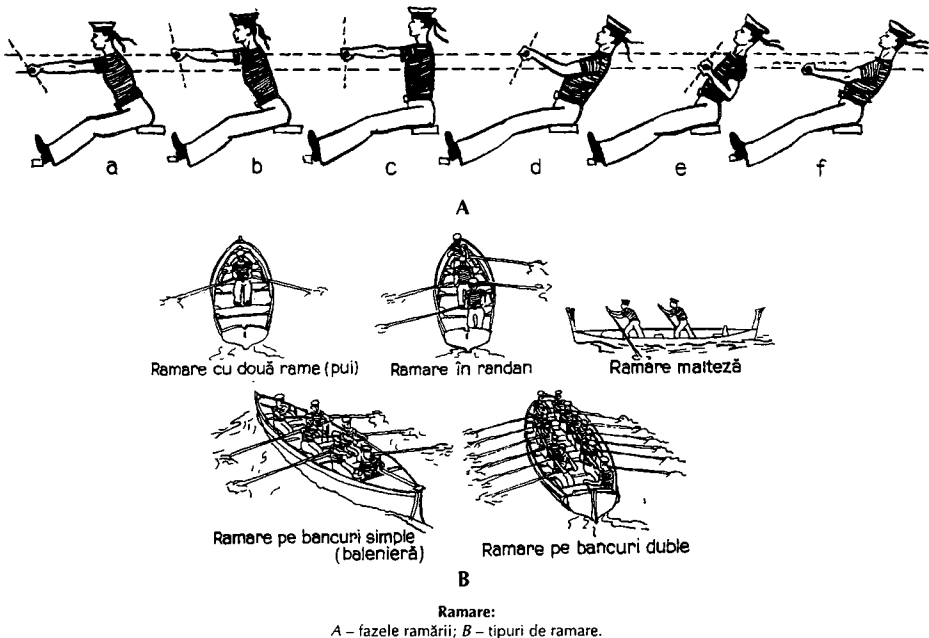
**RAMARE** Propulsarea unei bărci cu ajutorul ramelor. **R. pe bancuri duble** R. executată cu câte doi oameni pe

distingem următorii timpi: pana ramei este paralelă cu apa, iar rama este perpendiculară pe copastie, unghiile degetelor mâinii fiind orientate în sus (aceasta este așa-numita poziție de dreptți); mânerul ramei este împins înainte prin întinderea brațelor și răsucit, pana ramei fiind adusă în poziție oblică: din poziția aplectat pe spate, rama se smucește și se răsucește în ultimul moment, introducând pana în apă și trăgând-o, după care rama este scoasă oblic din apă, revenindu-se în poziția de dreptți și reîncepându-se ciclul. **R. la coastă** Mod de a rama pe baleniere, ținând o mână cu palma în sus, iar cealaltă cu palma în jos; pentru a reveni în poziția inițială, mânerul ramei se aduce pe la șold.

**RAMARK** (*engl.* Radar Mark – reper de radiolocație) Baliză cu emițător pe frecvența radiolocatorului, care emite continuu și circular. Pe ecranul radiolocatorului relevmentul apare ca o linie radială.

**RAMAT** v. ghiulele ramate.

**RAMĂ 1.** Mijloc de propulsie reprezentând o pârghie de ordinul întâi compusă din mâner, genunchi, manșon, braț și pană. Se așază în furcheți, damă de barcă între două cuie de strapazan sau pe un singur zbir de strapazan. R. de galeră era asemănătoare, dar purta pe genunchi o piesă numită maniță pe care o apucau mâinile galerienilor. ♦ „A rămâne în rame” (*despre barcă*). A sta departe de cheu sau de scara unei nave, cu



Ramare:

A – fazele ramării; B – tipuri de ramare.

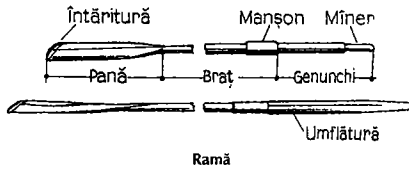
banc, fiecare acționând o ramă. **R. pe bancuri simple** R. executată cu câte un om pe fiecare banc. **R. în randan** R. executată cu două bancuri simple și unul dublu. **R. pescărească** :a) R. folosind două opacine; b) R. fără a face o oprire de repaus în poziția de dreptți. La R.

R. gata de manevră. **2.** Împrejmuire deasupra punții a unei guri de magazie, a unui tambuchi etc.

**RAMĂ-CĂRMĂ** v. Ramă de guvernare.

**RAMĂ DE GUVERNARE 1.** Ramă mai mare decât cea normală, folosită drept cârmă pe mare rea. Se așază

într-un furchet sau într-o damă de pe tablou, uneori fiind susținută cu un zbir, denumit ujbă, care trece



printr-un inel fixat pe etambou. v. și Buină. 2. *ist.* Ramă așezată la pupa tribord, cu ajutorul căreia erau guvernate navele în M. Mediterană și în mările nordice până în sec. XIII, când vikingii au inventat cârma; la chinezi cârma a apărut, se pare, mult mai devreme.

**RAMER, RAMEUR** Trăgător la rame.

**RAMIE** Plantă cu fibre lungi și albicioase, folosite la confecționarea de parâme slabe; crește în China, India și Japonia; *sin.* iarbă de China.

**RAMPĂ 1.** Podeșt cu balustradă la prova mijloacelor de debarcare, folosit de militari pentru a debarca pe plajă. 2. Plan înclinat la pupa unei șalupe de geamanduri, folosit la filarea lanțului.

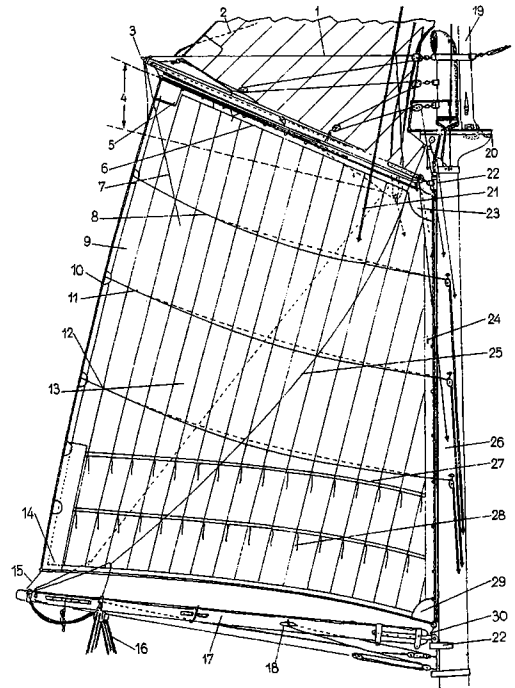
**RAMPĂ DE LANSARE mil.** Dispozitiv pentru lansarea rachetelor. R. pot fi de tip terestru, naval, și aerian, servind la orientarea inițială a rachetelor și la verificarea funcționării aparatului de pe acestea. R.d.L. navale se montează uneori pe platforme stabilizate giroscopic pentru ca lansarea să nu fie influențată de balansul navei.

**RANA** Sistem de navigație hiperbolic folosit în Franța, asemănător sistemului Deca.

**RANDAN** v. ramare.

**RANDAMENTUL MAȘINII** Valoarea raportului dintre puterea pe arborele port-elice dezvoltată în fața propulsorului la capătul arborelui port-elice și puterea efectivă a mașinii, dezvoltată la arborele motor sau la rotor în cazul turbinei.

**RANDĂ 1.** Velă aurică întinsă la baza artimonului cu ajutorul unui ghiu (jos) și al unui pic (sus). R. poate fi Bermudiană (sau Marconi), cu ghiunder (sau spetează), cu ghiu, cu pic, latină; v. polacră. R. de furtună R. din pânză de vele mai groasă decât cea folosită la confecționarea R. obișnuite. R.d.F. este utilizată uneori și pe drifter, permițându-le să vină mai ușor în vânt. 2. Velă latină folosită până în 1780 în locul R. (1).

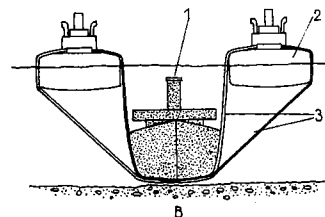
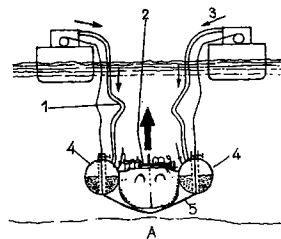


**Randă:**

1 – balansină; 2 – contrarandă sau vela picului; 3 – pic; 4 – gor; 5 – vârf; 6 – margine de învergare; 7 – șuștă; 8 – strângătorul vârfului; 9 – margine de cădere pupa; 10 – grandee de cădere pupa; 11 – strângătorul mijlocului; 12 – strângătorul bazei; 13 – ierță; 14 – colț de școtă; 15 – școtă randei; 16 – școtă ghiului; 17 – ghiu; 18 – tacht; 19 – arboret; 20 – gabie; 21 – fungă; 22 – gât de lebădă cu șa; 23 – gât; 24 – margine de cădere prova; 25 – balansina ghiului; 26 – coloaan; 27 – fâșie/bandă de terjarolă; 28 – sachet de terjarolă; 29 – colț de mură; 30 – mură.

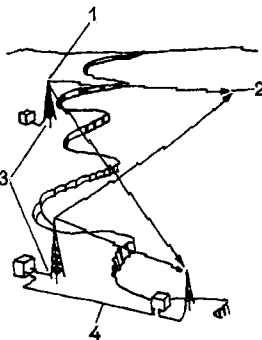
**RANDĂ MARCONI** Velă triunghiulară de yacht; v. velă Marconi.

**RANFLUARE** Operațiune de aducere la suprafață a navelor scufundate. R. navelor mici se poate efectua cu



**Ranfluare:**

A – cu pontoane de ranfluare: 1 – tubulatură de aer comprimat; 2 – epavă; 3 – aer comprimat; 4 – cilindru; 5 – sârmă de ridicare. B – cu nave de ridicare: 1 – epavă; 2 – navă de ranfluare; 3 – sârmă de ridicare.



**Rana:**

1 – antenă; 2 – navă; 3 – stații; 4 – cablu.

ajutorul unei macarale/grui/capre plutitoare sau al unui tripod. Pentru R. unei nave mijlocii se trec pe sub ea chingi metalice care se virează apoi cu cabestane sau vinciuri. În cazul navelor mari, se astupă mai întâi găurile, după care se evacuează apa cu ajutorul aerului comprimat sau al pontoanelor ori al navelor de R. Un procedeu modern de R. constă în injectarea, în compartimentele navei scufundate, a spumei de materiale plastice, mai ușoare ca apa, care în contact cu aceasta se solidifică; în acest fel apa este evacuată, creându-se o flotabilitate pozitivă care readuce epava la suprafață.

**RANFORSARE CONTRA GHEȚURILOR** Mărirea rezistenței structurale a spărgătoarelor de gheață și a navelor folosite în navigația printre ghețuri, împotriva eforturilor de presiune a ghețurilor și deformării pe timpul izbirii și spargerii maselor compacte de gheață. Se realizează prin eșantionaj special al elementelor de structură, în special la extremități și la linia de plutire; *sin.* ranforsarea navei.

**RANGAL** Instrument compus dintr-o tijă de fier cu ochi la un capăt, celălalt fiind ascuțit și încovoiat sub un unghi de 90°; servește la spargerea bucăților de cărbune și la aranjarea focurilor pe navele care consumă asemenea combustibil.

**RANGOON** Cap. Birmaniei, important port fluvio-maritim situat pe malul st. al Fl. Rangoon, pe brațul Irrawaddi, la 40 km de la vărsarea acestuia în G. Martaban din M. Andaman. Supr. cca 180 km<sup>2</sup>; cca 1,6 mil. loc. Datorită poziției sale geografice favorabile, R. s-a transformat în unul din centrele comerciale importante din S Asiei. Portul este accesibil pentru navele mari oceanice. Prin port se derulează 70% din mărfurile pentru export și 90% din cele de import ale țării. Centru industrial pentru ind. textilă, de prelucrare a lemnului, chimică, siderurgică, de prelucrare a petrolului. Import: mașini, utilaje, echipamente de transport; export: orez, lemn, bumbac, plumb, zinc, argint. Șantier de reparații navale. Aeroport internațional. *ist.* Întemeiat în anii 1733–1755 pe locul unui sat de pescari. Cucerit de englezi (1852), a devenit centru ad-tiv al coloniei britanice Birmania. În 1942 a fost ocupat de trupele japoneze și eliberat în 1945 de armata națională birmaneză și forțele aliate. Din 1948 este cap. Birmaniei independente.

**RANGUL NAVEI ȘI AL COMANDANTULUI EI** „Rang” este un termen folosit pentru clasificarea generală a navelor militare în funcție de caracteristicile lor tehnico-tactice. Cele mai mari și mai puternice (portavioane, nave de linie, submarine oceanice) sunt de rangul I, fregatele, distrugătoarele etc. sunt de rangul II, altele mai mici fiind de rangul III, iar vedetele de rangul IV. Termenul datează din perioada navelor cu vele și a fost probabil preluat după olandezi, fiind folosit în flotele franceză, italiană, rusă ș.a. Rușii foloseau șase asemenea ranguri, iar comandanții din partea superioară purtau și ei numele de **căpitan de rangul I, II și respectiv III**, sistem menținut și în zilele noastre. În occidentul latin și în germană, rangul căpitanului se exprimă prin tipul de navă pe care îl comandă: **căpitan de navă** („navă” fiind velierul cu cel puțin trei arbori și vele pătrate), **căpitan de fregată**, **căpitan de corvetă**. Germanii zic „căpitan maritim” (Kapitän zur See), iar portughezii „căpitan maritim și de război” (**Capitão de Mar e Guerra**).

**RAPEL** *ist.* Semnal de goarnă pentru rechemarea aborderilor pătrunși pe o navă a adversarului.

**RAPORT DE AVARIE MC** Document întocmit de expertul care a examinat avaria, la cererea uneia din părțile interesate. În baza acestui raport căpitania portului întocmește certificatul de avarie.

**RAPORT DE COMPENSARE** La cărmelile compensate este raportul dintre suprafața anterioară a cărmei și cea posterioară, față de ax. Valoarea aproximativă la navele moderne este de 1/4.

**RAPORTOR-DIAGRAMĂ** *sin.* planșetă de manevră.

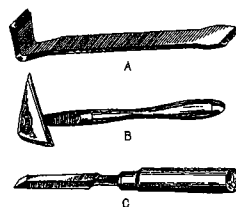
**RAPORTOR RADIOLOCAȚIE/RADAR** Grafic asemănător planșetei de manevră ce se folosește pentru a ține plotul navelor întâlnite și a studia manevrele de evitare.

**RASALHAGUE** Steaua nautică  $\alpha$  Ophiuchi, mărimea 2, 1; în arabă „Capul fermecătorului de șerpi”.

**RAS TANNURAH** Important port petrolier al Arabiei Saudite situat pe țărmul de SV al G. Persic. Este prevăzut cu moluri și puncte de acostare în radă. Lung. frontului de cheuri 8,5 km, cu ad. până la 26 m, iar în punctele de acostare în radă 36–39 m. Prin port se derulează cca 70% din exportul de petrol al Arabiei Saudite. Import: utilaje industriale și produse alimentare. Traficul anual de mărfuri, având la bază exportul de petrol, se ridică anual la peste 300 mil. t. Este legat printr-o conductă de zona de extracție a petrolului Abu-Safa. Portul este accesibil tancurilor petroliere de mare tonaj.

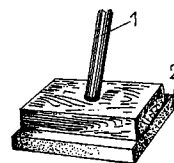
**RAȘCHETARE 1.** Curățirea bordajului, punții etc. cu ajutorul rașchetelor. **2.** Înlăturarea piturii vechi de pe barcă sau de pe alt obiect din lemn, folosind o bucată de sticlă. **3.** Îndepărtarea apei rămase pe punte după spălare.

**RAȘCHETĂ 1.** Instrument din oțel cu care se curăță rugina de pe bordaj; poate fi dreaptă, în unghi,



Rașchete:

A – încovoiată; B – de iaht; C – dreaptă.



Rașchetă de punte:

1 – coadă; 2 – cauciu.

triunghiulară. **2.** Instrument de forma unei perii cu coadă, având, în locul periilor, o placă de cauciu; se folosește de obicei la rașchetarea (3) punților din lemn.

**RAȚIONALIZĂ** A stabili rația zilnică de apă și de alimente pe bărcile de salvare care se află la distanțe apreciabile de uscat.

**RAYDIST** Sistem de navigație electronică ce folosește diferența de fază dintre două unde (1,6–5,0 MHz). Bătaia este de 150 Mm, cu o precizie de circa 1 Mm. Sistemul folosește fie suma distanțelor dintre un emițător de la bordul navei și două stații de recepție la uscat (roșie și verde, locul geometric fiind o elipsă) sau măsoară distanța la una din stații (locul geometric fiind un cerc), fie o combinație a acestora. Există și alte

variante. Sistemul R. este întrebuințat în hidrografie.

**RAZĂ DE ACȚIUNE** Distanța (S) care poate fi parcursă de o navă, consumând întreaga cantitate de combustibil de la bord (Qt). Se calculează cu ajutorul formulei:

$$S = 24 V \frac{Qt}{q + n} (\text{Mm})$$

în care: V este viteza; q – consumul zilnic de combustibil la mașini; n – consumul de combustibil la bord pentru alte nevoi. R.d.A. maximă corespunde vitezei economice.

**RAZĂ METACENTRICĂ** Raza de curbură a traiectoriei descrise de centrul de carenă când nava se înclină, în planul său transversal sau în planul său longitudinal, cu un unghi mic de înclinare. După planul în care are loc înclinarea navei, avem respectiv o rază metacentrică transversală și o rază metacentrică longitudinală. Sin. raza variabilă a curbei centrelor de carenă.

**RAZĂ TACTICĂ DE ACȚIUNE** mil. Distanța maximă la care se poate îndepărta o navă de punctul de staționare, cu viteza economică și având asigurat combustibilul necesar ducerii luptei și înapoierii. De regulă, R.T.d.A. reprezintă 0,3–0,5 din raza de acțiune a unei nave.

**RĂDULESCU, Constantin** (1878–1925; n. Preajba, Jud. Vlașca). Comandor. Absolvent al Școlii de Artilerie, Geniu și Marină (1899), cu gradul de Slt. Avansează în grade militare și asigură funcții în mari unități ale MM: Divizia de mare, Divizia de Dunăre, Apărările fluviale, Depozitele Generale ale Marinei, Comandamentul Marinei. În timpul primului RM comandă Grupul portmine din Comandamentul Apărărilor sub Apă și conține proiectul de mină după care s-au construit minele tip „Rădulescu”, folosite pe Dunăre în anii războiului. În ianuarie 1919 este numit comandant al Diviziei de Dunăre, iar în aprilie 1919 este avansat la gradul de Cdr.

**RĂSĂRIT** 1. Apariția unui astru de sub orizont. Se deosebesc: **R. vizibil** (aparent), când astrul apare de sub orizontul mării și **R. adevărat**, când arcul diurn al astrului intersectează orizontul adevărat (geocentric) al observatorului. R. vizibil depinde de refracția atmosferică, de depresiunea orizontului (înălțimea ochiului observatorului) și valoarea semidiametrului aparent al astrului. R. adevărat al soarelui are loc atunci când bordul inferior al astrului se află cu 1/2–1/3 din diametrul aparent deasupra orizontului 2. Est, Orient.

**RĂSPUNDEREA COMANDANTULUI MC** Ori de câte ori un comandant comite un act de neglijență gravă sau face greșeli grave care produc pagube sau pierderi primitorilor mărfii este personal răspunzător pentru toate consecințele ce ar decurge din această culpă.



**RĂSPUNSUL MĂRII** Reflecția undelor de radiolocație pe valurile din imediata apropiere a navei, care produce

în centrul ecranului o zonă cu pete luminoase ce împiedică detectarea obiectelor.

**RĂSTURNA MAȘINILE** A pune mașina brusca de la mers înainte la mers înapoi în caz de pericol iminent.

**RĂSTURNAREA ANCOREI** Răsucire a ancorei în jurul fusului atunci când una din palme întâlnește o piatră. După răsturnare, ancora se dezgroapă și ară.

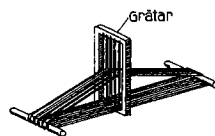
**RĂSTURNAREA MAREEI** Schimbare a sensului curentului de maree.

**RĂSUCIRE 1.** (despre ramă) Trecerea penei ramei prin diferite poziții în cursul ramării. În acest scop se acționează din încheieturile mâinilor, fără a freca palma pe mânerul ramei. 2. v. parămă.

**RĂU DE MARE** Stare neplăcută, dar trecătoare, întâlnită la cei neobșinuți cu balansul navei. Se manifestă prin senzații de amețeală, dureri de cap, paloare, salivă abundentă, greață și vărsături. R.d.M. se datorește supraexcitării terminațiilor senzitive ale aparatului vestibular (organul echilibrului, aflat în urechea internă); v. naupatie.

**RĂZBOI DE CURSĂ** 1. *ist.* Acțiuni întreprinse împotriva navelor comerciale ale adversarului de către nave particulare care primeau în acest scop o scrisoare de marcă; v. și cursă. 2. Denumire eronată dată în cele două războaie mondiale atacării comerțului maritim de către germani, care, fiind executată de nave de război, nu se încadrează în noțiunea istorică de R.d.C.

**RĂZBOI DE PAIETE** Dispozitiv asemănător războiului de țesut, cu ajutorul căruia se confecționează unele paiete folosind o sculă din lemn, denumită sabie.

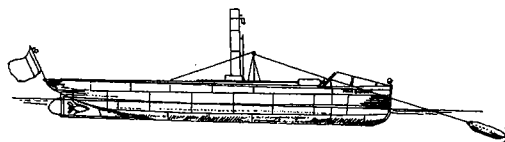


Război de paiete

**RĂZBOI NAVAL** Termen folosit uneori în literatura militară în sensul de prinde componentă a războiului în general, care cuprinde totalitatea acțiunilor de luptă ce se duc pe teatrele maritime și oceanice de către forțele navale și aeriene ale statelor beligerante; *sin.* război pe mare.

**RĂM** Tip de stație de radiolocație de fabricație sovietică.

**„RĂNDUNICA”** *ist.* Șalupă torpiloare construită în Anglia și intrată în componerea Flotei de Dunăre în 1875. Caracteristici: depl. 9 t; dim. 15 x 3 x 0,75; vit. 8 Nd; armată cu torpile de școndru. În Războiul pentru Independență din 1877–1878 a fost pusă la



„Rândunica” (1877)

dispoziția flotei rusești sub denumirea de „Cesarevici”, participând în noaptea de 13/14 (25/26) mai la torpilarea și scufundarea, pe brațul Măcin, a monitorului turc „Seify”. Planul atacului a fost elaborat de marinarii ruși împreună cu maiorul I. Murgescu din flota română. În memoria marinarilor români și ruși, care au participat cu succes la această acțiune, pe brațul Măcin, la

kilometrul 6, a fost ridicat un obelisc. În 1916, șalupei i s-a montat suprastructura, dar i s-au scos torpilele de școndu, înlocuite cu torpile automobile. „R” a executat diferite misiuni și în anii primului RM, printre care se numără și atacul de la Giurgiu (15/28 aug. 1916) împotriva monitoarelor austriece. După 50 de ani de serviciu nava a fost radiată de pe lista flotei.

**RÂNDUNICĂ** Velă pătrată dispusă la cea mai mare înălțime pe un catarg, datând de la sfârșitul sec. XVIII; v. *fig. greement*; v. vela cerului și vela lunii.

**RÂU** Curs de apă permanent sau aproape permanent alimentat de sursele de apă de la suprafața și adâncimea propriului bazin. Se caracterizează prin: lungime, adâncime, viteză curentului, debit, regimul ghețurilor ș.a. Curge printr-o vale naturală și se varsă într-o unitate hidrografică mai mare: fluviu, lac, liman ș.a. În regiunile secetoase se poate pierde în terenurile aride. La un R. se deosebesc: izvorul, cursul propriu zis (format dintre sectoare: superior, mijlociu și inferior) în lungul căruia poate primi afluenți. Constituie o sursă de alimentare cu apă, folosită în scopuri industriale, pentru irigații, o cale de transport etc.

**REALĂ** *ist.* Galera comandantului unei flote de galere.

**„RECHINUL”** *ist.* Primul submarin asamblat din secții construite în Germania la ȘN Galați după un proiect olandez și cu asistența tehnică a proiectantului. Lansat în 1941, a fost armat în 1943, când a intrat în serviciul operativ al Flotei. Caracteristici: Sm. torpilor de tonaj mediu (depl. 585/680 t); armament: artilerie 1/88 mm naval și AA, 1/20 mm, 6 TLT 533 mm, două mot. Diesel și 2 mot. electrice. Prima misiune operativă (cu durata de 25 zile) s-a executat în zona Zonguldak și Batumi în bazinul estic al M. Negre (20 apr.–15 mai 1944) sub comanda LtCdr. Cornelii Lungu. Reperat, a fost supus mai multor atacuri cu grenade AȘm. A doua misiune de luptă, sub comanda Cpt. Nicolae Țurcanu, a durat 45 de zile (15 iun.–29 iul. 1944) și s-a desfășurat tot la coasta Caucazului, cu misiunea de supraveghere a activității flotei sovietice în zonele Poti–Batumi. După ieșirea României din război, nava a fost preluată de marina sovietică la 5 sept. 1944 și restituită apoi marinei române la 5 sept. 1945. A servit până în 1959 când a fost scoasă din serviciu.

**RECIF** Acumulare calcaroasă sub formă de stânci submarine clădite de organisme marine (corali, madrepori, foraminifere, alge etc.), care trăiesc sub formă de colonii în mările calde (de peste 20° C) și puțin adânci, extrăgând carbonat de calciu din apa mării. Poate fi sub apă, la nivelul apei sau la suprafață, prezentând un pericol pentru navigație.

**RECIFE** Oraș-port situat în NE Braziliei, la Oc. Atlantic. Cel mai apropiat punct dintre America de Sud și Europa. Centrul ad-tiv al statului Pernambuco. Cca 1,2 mil. loc. Important centru comercial pentru desfacerea bumbacului și a zahărului. Export: bumbac, zahăr, piei, fructe, material lemnos. Orașul este așezat parțial pe continent, parțial pe insule și recife (în majoritate de corali), care în prezent sunt legate prin poduri. În apropiere de R. se află o BMM a flotei braziliene.

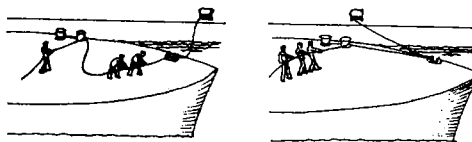
**RECLASIFICARE** Revizuirea clasei unei nave în urma reparațiilor capitale sau de avarie. Se face pe baza

certificatului de inspecție al societății de supraveghere care trebuie să menționeze pentru fiecare caracteristică tehnică ce stă la baza operației de clasificare, situația reală față de normativele și standardele de clasificare. Se referă, de fapt, la menținerea clasei navei sau la reducerea zonei de navigație și la modificări privind bordul liber și liniile de încărcare.

**RECOACERE** Încălzirea sferelor de fier moale, folosite la compensarea compasului, într-un cuptor special, cu cărbune de lemn, pentru îndepărtarea magnetismului indus de magneții de compensare.

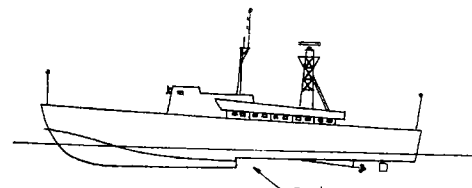
**RECU** Impuls pe care-l capătă o armă de foc (tun, pușcă ș.a.) în clipa tragerii, datorită efectului presiunii gazelor asupra țevii. Are sens contrar sensului de deplasare a proiectilului și poate produce deplasarea întregii arme sau a unei părți a acesteia destinată preluării R. La armele automate R. se folosește adesea pentru reîncărcarea acestora.

**RECUPERA O PARĂMĂ** A vira (a trage) parăma astfel încât să nu capete butură.



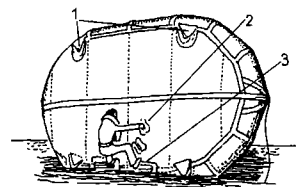
Recuperare

**REDAN** Proeminență de forma unei trepte pe fundul ambarcațiunilor rapide, destinată reducerii rezistenței apei la înaintare.



Redan.

**REDRESARE 1.** Revenirea unei nave canarisite în poziție normală. În cazul navelor angajate (v. *fig. angajat*) R. se obține prin ancorare și, eventual, prin tăierea catargelor;



Redresarea unei plute de salvare:

1 – buzunare de apă; 2 – mâner; 3 – butelie cu CO<sub>2</sub>.

la navele de luptă R. se face, în caz de gaură de apă, inundând un compartiment din bordul opus. 2. Reducerea în poziție normală a unei nave scufundate sau puse pe uscat. În acest scop se utilizează pontoane ridicătoare, grui și alte mijloace mecanice. 3. fl.

Manevră ce se execută pentru a combate căderea unui convoi. **4.** Revenirea în poziție dreaptă, datorită stabilității, a unei nave care dă bandă. **5.** Readucerea în poziție normală a unei plute răsturnate, folosind scoabele de pe fundul acesteia.

**REDUCEREA LEGĂTURILOR** Simplificarea legăturilor unei nave acostate la cheu, lăsând doar numărul de parâme strict necesar care se molează la manevra de plecare; *sin.* simplificarea legăturilor.

**REDUCEREA SONDELOR** Calcularea adâncimii în raport de zero al hărții marine, luând ca bază adâncimea indicată de sondă și ținând seama de presiunea atmosferică, de înălțimea mării etc.

**REDUCEREA VELATURII** Reducerea suprafeței velice a navei când vântul este prea puternic. Operațiunea începe de la velele de sus, procedându-se astfel încât nava să nu se dezechilibreze. De asemenea, se poate recurge și la terțarolare.

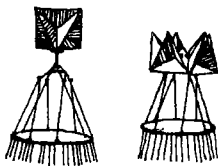
**REDUCERI UZUALE MC** Scăderile aplicate la despăgubirile acordate anumitor avarii, conform uzului comercial care există în asigurările maritime.

**REFARISIRE** Operațiunea de alegere și separare a mărfurilor stricate sau de calitate inferioară de cele bune. Termenul se aplică, de regulă, la fructe, mirodenii și tutun.

**REFLECTOR DE MAGAZIE (LAMPĂ SOARE)** Lampă electrică, cu abajur circular, prevăzută cu mai multe becuri, instalată noaptea pe punte, deasupra gurii de magazie sau în magazie, pentru iluminarea locului de muncă. La tancurile petroliere se folosesc lămpi speciale antiexplozive.

**REFLECTOR DE RADIOLOCAȚIE**

**1.** Poliedru metalic montat pe o geamandură pentru a putea fi distinsă mai ușor pe ecranul radiolocatorului; *sin.* reflector radar. **2. mil.** Instalație metalică poliedrică, amplasată pe uscat sau pe apă și folosită pentru mascarea țintelor reale, precum și împotriva detectării prin radiolocație; *sin.* reflector poliedric.



Reflector de radiolocație

**REFLECTOSCOP** Aparat cu ajutorul căruia ecranul radiolocatorului este proiectat pe harta marină. În acest scop se utilizează două hărți, decupate în fâșii, care se introduc în aparat.

**REFLUX** Fază a fenomenului de maree în care nivelul mării scade de la o poziție maximă numită „maree înaltă” la o poziție inferioară numită „maree joasă”; *v.* maree.

**REFRACTIA VALURILOR** Schimbarea direcției valurilor din larg în momentul atingerii coastei. R.V. poate avea o mare importanță în operațiile de debarcare.

**REFRACTIE ASTRONOMICĂ** Refracție în atmosfera terestră a unei raze de lumină provenite de la un astru.

**REFRACTIE COSTIERĂ** Deviere a undelor unui radiofar în momentul trecerii de pe uscat deasupra mării. Valoarea R.C. este proporțională cu distanța la care

radiofarul se află în interiorul uscatului și cu unghiul format de direcția de propagare a undei și normala la coastă.

**REFRACTIE DE RADIOLOCAȚIE** Refracția undelor emise de radiolocator în atmosfera terestră, fenomen datorită căruia orizontul de radiolocație este mai îndepărtat decât orizontul geometric; *sin.* refracție radar.

**REFRACTIE TERESTRĂ** Refracția razelor de lumină în straturile joase ale atmosferei terestre.

**REFUZA (despre vânt)** A gira spre prova navei (a nu se confunda cu a se înapoia).

**REGATA BERMUDOR (Regata Bermudeilor)** (*engl.* Bermuda Race) *spt.* Una dintre cele mai mari regate oceanice din lume, organizată pentru yachturi cu vele. Inițiată în 1906, se desfășoară din doi în doi ani începând din 1924 (cu excepția perioadei celui de al doilea RM). Începând din 1936, are loc pe distanța de 635 Mm (1020 km) între portul american Newport (statul Rhode Island) și Ins. Bermude. Este organizată în comun de Cruising Club of America și Royal Bermuda Yacht Club, câștigătorul fiind stabilit pe baza unei formule de handicap. Începând din 1986 se acordă premii separate pentru cea mai rapidă ambarcațiune. Un record al R.B. a fost stabilit în 1956, când un yawl numit „Bolero” aparținând suedezului **Sven Salen** a parcurs distanța de concurs în 70 de ore, 11 minute și 37 de secunde. La regata din 1986 a participat și navașcoală românească „Mircea”, dar navele plecate din Hamilton au trebuit să-și încheie cursa în largul oceanului la 24 iunie, din cauza lipsei vântului.

**REGATA NAVELOR MARI CU VELE (engl. Tall Ships Race)** Regată care își are originea în anul 1956 când s-a organizat primul concurs între porturile Torbay (Marea Britanie) și Lisabona (Portugalia) pentru a sensibiliza opinia publică față de reducerea tot mai accentuată pe plan mondial a numărului navelor mari cu greement pătrat. Pentru a participa la regată, velierele nu trebuie să fie neapărat mari și nici să aibă obligatoriu vele pătrate. Lungimea minimă impusă, la linia de plutire este de 9,14 m. Cel mai mare număr de nave participante până în prezent a ajuns la 135 din aproape 30 de țări. Cea mai mare navă înregistrată este „Sedov” (Rusia). Regatele, susținute de sponsori, s-au desfășurat în fiecare an în diferite zone din apele care înconjoară Europa și cuprind de regulă patru orașe gazdă. În ediția din 2004, numită „Tall ships Challenge 2004”, la care a participat și navașcoală românească „Mircea” aceasta a inclus în programul său orașele din SUA și Canada (Cherleston, Baltimore, Providence, New London, Halifax ș.a.).

**REGATĂ** Cursă sportivă la care participă ambarcațiuni cu rame, cu vele sau cu motor.

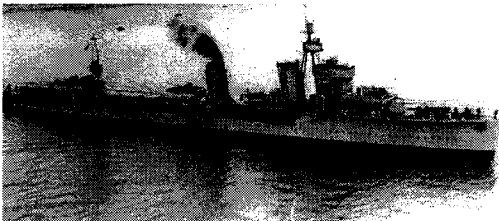
**REGELE CAROL I<sup>o</sup>** *ist.* Navă de pasageri construită pentru SMR în ȘN Fairfield din Glasgow–Scoția. A intrat în serviciu la 14 iul. 1898. Caracteristici: depl. 2369 t; capac. de încărcare 600 tdw; dim. 106,7 × 12,5 × 4,3 m; 650 CP; vit. 18 Nd. A fost utilizată în principal pe linia orientală: Constanța – Constantinopol (Istanbul)–Pireu–Smirna. În primul RM s-a aflat la dispoziția flotei ruse din M. Neagră și folosită ca R. auxiliar fiind armată cu IV tunuri de 100 mm. A participat la bombardarea



porturilor de pe litoralul turcesc (1916–1918). În perioada interbelică a reluat cursele pe linia Constanța–Orient. În al doilea RM a fost rechiziționată pentru marina militară și amenajată ca puior de mine (1941). A participat la minarea zonei Constanța (iun. 1941) și în zona Varna–Sozopol (oct. 1941). A participat la operațiuni de apărare a litoralului și la asigurarea comunicațiilor în sectorul vestic al M. Negre. În timpul operațiunilor de la Varna a lovit o mină lansată de Sm. sovietic L-4 și s-a scufundat la 10 oct. 1941. Și-au pierdut viața 23 oameni din echipaj.

**„REGELE CAROL II”** *ist.* Pasager fluvial construit la ȘN Turnu Severin și lansat la apă în 1936 în prezența regelui Carol II și a președintelui Rep. Cehoslovace Eduard Beneș. Realizat exclusiv de către constructorii navalști severineni „R.C. II” a fost în acea perioadă cel mai mare pasager fluvial din Europa. Caracteristici: compus din 8 compartimente etanșe, având 3 punți: de promenadă, superioară și de comandă; dim. 85 × 11,5 × 1,90 m; 2 motoare cu o putere totală de 1400 CP; vit. 40km/h. În timp de război putea fi folosit ca navă de transport pentru 1000 persoane sau ca navă-spital. În 1940 pasagerul a fost rebotezat „Mihai Viteazul”.

**„REGELE FERDINAND”** *ist.* Distrugător construit între anii 1927–1930 împreună cu nava soră „Regina Maria” la ȘN Pattison din Napoli. La data intrării în serviciu erau cele mai moderne nave de luptă din M. Neagră. Caracteristici: depl. 1540 t (2 000 t în plină încărcătură); dim. 101 × 9 × 3,5 m; turbine Parsons de 45 000 CP.; vit. 37 Nd. Artilerie: V/120 mm tragere centralizată, I/76 mm AA, II/37 mm AA, mitr. II/13,2 mm; 6 TL/533 mm, posibilitatea de ambarcare a 40 mine marine pe punte. Împreună cu Ds. „Mărășești” și „Mărăști”, au format Escadrila de Ds., principala unitate de luptă a MM și școală de pregătire de valoroși comandanți de Ds. în perioada interbelică și în timpul celui de al doilea RM. În campaniile din 1941–1944, datorită capacității lor superioare de luptă, Ds. „R.F.” și „R.M.” au fost întrebuintate cu precădere în misiuni de apărare a litoralului propriu (lupta navală din fața Constanței la 26



Distrugătorul „Regele Ferdinand”

iun. 1941), escortarea convoaielor petroliere pe drumul Bosforului, la Odessa (1941–1943), Crimeea (1943–1944), precum și la cea mai importantă operație aero-navală din M. Neagră: retragerea trupelor germano-române din Crimeea. Ds. „R.F.” a fost de două ori lovit de aviația inamică, având avarii, morți și răniți din echipaj. La comanda Ds. „R.F.” s-au distins în această perioadă Cpt. Cdr. Izvoranu Tudor, Lt. Cdr. Voinescu Victor, Cpt. Cdr. Gherghel Arpad, Lt. Cdr. Samson Titus (toți decorați cu Ord. „Mihai Viteazul”) și

Ltcd. Bujoreanu Florin. Pavilionul navei a fost decorat cu Ord. „Steaua României” cu panglici de Virtute militară. După ieșirea României din război, cele două nave au fost preluate de marina sovietică, fiind restituite Marinei Române la 12 aug. 1951, care le-a utilizat sub siglele D-21, D-22 până în 1959, când au fost casate și dezmembrate.

**REGENSBURG** Oraș din Germania (Bavaria), port la Dunăre și punct important de trafic fluvial. Cca 150 mii loc. Centru industrial și comercial. Ind. electrotehnică, constr. de mașini, textilă, poligrafică, alimentară (în special prod. zahărului și a berii). *ist.* Localitatea celtică, Ratisbona a fost cucerită de romani în 179 d.Hr. și transformată într-o tabără militară: Castra Regina. Din 1871 face parte din Statul Federal German.

**REGGIO DI CALABRIA** Oraș în S Italiei (Reg. Calabria), port pe coasta de E a Str. Messina. Cca 170 mii loc. Sunt dezvoltate ind. alimentară (prelucrarea citricelor), de prelucrare a lemnului. Pescuit. Nod de comunicații. Este legat printr-o linie de feribot cu portul Messina (Sicilia).

**REGIA AUTONOMĂ A PORTURILOR ȘI CĂILOR DE COMUNICAȚIE PE APĂ (RAPCA)** Instituție constituită în 1929 în baza legii pentru organizarea și administrarea pe baze comerciale a întreprinderilor publice. Astfel, fosta Direcțiune Generală a PCA înființată în 1908 a fost transformată în RAPCA dar și-a păstrat structura anterioară. A început să funcționeze cu buget propriu din 1930. În 1934, după patru ani de funcționare cu rezultate notabile, s-a transformat în Administrația Comercială a PCA.

**REGIM DE NAVIGAȚIE 1.** Totalitatea restricțiilor, reglementărilor și normelor de drept intern sau internațional ce trebuie respectate de orice navă care navigă în apele teritoriale sau internaționale. **2. mil.** Sistem organizat în anumite sectoare maritime în scopul asigurării navigației și staționării în siguranță a navelor. Cuprinde reguli privind intrarea și ieșirea din port, trecerea prin pase, respectarea itinerarelor stabilite, respectarea sistemului de comunicare și alarmare etc.

### REGIMUL JURIDIC INTERNAȚIONAL AL DUNĂRII

Reglementare juridică prin diferite tratate și convenții a navigației pe Dunăre. Primul tratat a fost încheiat în 1616 între Austria și Turcia. O importanță deosebită prezintă Tratatul de la București (1812) încheiat între Rusia și Turcia, prin care se acordau libertăți mai mari de navigație, ceea ce a dus la înviorarea comerțului pe Dunăre. Abia în 1856, prin Tratatul de la Paris, fluviul Dunărea este internaționalizat pentru navigație. După primul război mondial a fost elaborat „Statutul definitiv al Dunării” (Paris, 1921), înființându-se două comisii: „Comisia Europeană a Dunării” (CED) (formată din reprezentanții României, Angliei și Italiei) și „Comisia Internațională a Dunării (CID)” în care intrau, pe lângă statele riverane, și marile puteri membre ale CED. Prin acest statut navigația pe Dunăre era pusă de fapt la dispoziția marilor puteri, ceea ce constituia o încălcare a drepturilor suverane ale statelor riverane. După cel de al doilea război mondial a fost încheiată, la Belgrad

(1948), o nouă convenție asupra regimului navigației pe Dunăre. Convenția de la Belgrad proclamă navigația pe Dunăre liberă și deschisă pentru cetățenii, navele comerciale și mărfurile tuturor statelor, pe bază de egalitate în ceea ce privește taxele portuare și de navigație, precum și condițiile generale ale navigației comerciale. Se exceptează cabotajul între porturile aceluiași stat. Regimul stabilit de această convenție se aplică în sectorul cuprins între Ulm și M. Neagră, prin brațul Sulina. Navigația pe Dunăre a navelor militare ale statelor neriverane este interzisă, navele militare ale statelor riverane putând naviga numai în apele naționale respective, până la firul apei. Țările riverane au dreptul de a efectua supravegherea vamală și sanitară a fluviului și de a aplica reguli de navigație pe porțiunea ce le aparține, în conformitate cu regulile generale de navigație stabilite de o comisie a Dunării, compusă din reprezentanții tuturor țărilor dunărene.

**REGIMUL FLUVIULUI** Ansamblul fenomenelor care caracterizează stările unui fluviu: variația nivelului apei, debitului, pantei, vitezei curentului etc.

**REGIMUL STRĂMTORILOR** Reglementare juridică prin tratate și convenții a trecerii navelor comerciale și militare prin strămtori. Din punctul de vedere al regimului de navigație, se deosebesc: a) strămtori prin care trec căi maritime internaționale și care sunt libere pentru navigația navelor (inclusiv a celor militare) aparținând tuturor statelor, chiar dacă se găsesc în limitele apelor teritoriale; b) strămtori cu regim special de navigație, reglementat de convenții internaționale; c) strămtori prin care nu trec căi maritime internaționale și al căror regim de navigație este reglementat de statele suverane.

**REGINA CHARLOTTE** Arh. în Oc. Pacific, de-a lungul coastelor canadiene. Supr. 9,5 mii km<sup>2</sup>. Cca 3 mil. loc. Relief muntos cristalin și vulcanic cu alt. max. 1202 m. Exploatare carbonifere și forestiere. Pescuit.

„**REGINA MARIA**” *ist.* Distrugător care, alături de Ds. „Regele Ferdinand”, a participat la, aceleași acțiuni de luptă fără a suferi avarii sau pierderi umane. La comanda navei s-au distins: Cpt. Cdr. Diaconescu Paul, LtCdr. Săvulescu Eugen (decorat cu Ord. „M. V.”), LtCdr. Roșescu Gheorghe (decorat cu Ord. „M. V.”) și LtCdr. Bercea Alexandru; v. „Regele Ferdinand”.

„**REGINA MARIS**” *ist.* Velier tip goeletă cu trei arbori sub pavilion SUA construit în anul 1908 la șantierul naval din Svendborg – Suedia cu destinația transport mărfuri. În anul 1966, într-o stare avansată de degradare, a fost achiziționat de Education Society din Boston – SUA, care îl modernizează și îl transformă în navă de cercetări oceanografice. De regulă, ia la bord și 25 cadeți ai școlii navale. Caracteristici: depl. 480 t; dim.: 45 × 7,50 × 3,6 m; echipaj 50 oameni.

**REGINA MARY, Țara** ~ Porțiune a coastei Antarctice, între Capul Filchner (91°51' long. E și cca 102° long. E), cu înălțimi de cca 1300 m, unde se găsește stațiunea polară rusă Mirnâi.

**REGISTRU** *sin.* societate de clasificare.

**REGISTRU DE MĂRFURI** Registru ținut la bord de ofițerul secund în care acesta înscrie, după conosamente și foile de pontaj, cantitățile de marfă încărcate în fiecare magazie, pentru fiecare primitor în parte.

**REGISTRU DE SCARĂ** Registru păstrat la scara sau schela navei, în care se înscriu toate persoanele ce sosesc sau pleacă de la bord.

**REGISTRU ISTORIC AL LANȚURILOR** Document în care se înregistrează poziția cheilor de lanț în puțul lanțului pentru a stabili gradul de solicitare a fiecărei chei. Pe baza datelor înscrise în acest document se procedează la întoarcerea lanțurilor.

**REGISTRU LLOYD** (Lloyd's Register of Shipping) Societate de clasificare a navelor înființată la jum. sec. al XVII-lea, recunoscută oficial de Ministerul Comerțului din Anglia și legată de Corporația de asigurare Lloyd. Are ca obiect supravegherea construcției, reparației și modernizării navelor comerciale maritime și acordarea clasei de registru, oferind astfel asigurătorilor o garanție obiectivă și independentă asupra stării tehnice a navelor oferite spre a fi asigurate sau folosite pentru transportul pe mare. Anual R.L. publică o carte a Registrului (Lloyd's Register of British and Foreign Shipping), care cuprinde navele comerciale maritime engleze și străine care poartă clasa Lloyd și porturile de înmatriculare a acestora.

**REGISTRU MATRICOL** Registru în care se înscriu la căpitania portului și, centralizat, la Inspectoratul Navigației Civile toate navele de categoria I (navele autopropulsate cu o putere mai mare de 45 CP, velierele de cursă lungă și navele cu sau fără propulsie care depășesc 10 tone metrice). Toate celelalte nave fac parte din categoria II și se înscriu în alt registru de evidență al căpitaniei portului.

**REGISTRUL NAVAL ROMÂN** Societate de clasificare română. A încheiat contracte cu toate marile societăți de clasificare străine pentru a acționa în numele lor. R.N.R. este împuternicit de guvernul român să supravegheze aplicarea convențiilor internaționale privind siguranța navelor, emițând certificate în numele acestuia.

**REGULA BUNEI MARINĂRII** Regulă care prevede ca orice manevră să fie executată cu hotărâre, din timp și în conformitate cu practica marinărească.

**REGULA CONSTRUCTORULUI** Regulă empirică de măsurare a tonajului, folosind formula  $\frac{L-3B}{5B^2}$ , în

care  $L$  este lungimea navei între perpendiculare, iar  $B$  – lățimea la cuplul maestru;  $v$ . tonaj registru.

**REGULA DUNĂRII** Regulă de stabilire a spațiului ocupat de aparatul motor al navei, aplicată inițial de Comisia Europeană a Dunării în calcularea tonajului net. Acest spațiu este egal cu spațiul măsurat, la care se adaugă 75% pentru buncăre.

**REGULA GERMANĂ** Regulă de stabilire a spațiului ocupat de aparatul motor în vederea calculării tonajului net. Acest spațiu este egal cu spațiul efectiv măsurat.

**REGULA JUMĂTĂȚII DE MILĂ** Regulă aplicată în practica încrucișării navelor pe mare, care prevede emiterea semnalelor acustice regulamentare când

distanța dintre cele două nave este egală cu o jumătate de milă. Sub această distanță apare pericolul de coliziune.

**REGULAMENTUL INTERNAȚIONAL PENTRU PREVENIREA ABORDAJELOR PE MARE** Regulament privind siguranța navigației, aplicat tuturor navelor, în care se prevăd norme de evitare, lumini, semnale de prevenire a coliziunilor pe mare. Primul regulament a apărut la sfârșitul sec. XIX, legiferând de fapt regulile statonice printr-o veche tradiție. Acesta a fost modificat de mai multe convenții internaționale. Ultima ediție (1972), la care România a aderat la 23 decembrie 1974, a intrat în vigoare la 1 ianuarie 1976, fiind obligatorie pentru toate navele civile și militare.

**REGULI DE CONSTRUCȚIE** Reguli elaborate de o societate de clasificare pentru construcția navelor, mașinilor și instalațiilor de bord, pe baza cărora societatea respectivă acordă clasa sa.

**REGULI DE DRUM** Reguli de navigație privind luminile, semnalele de zi pe care trebuie să le poarte o navă, normele de evitare între nave etc. Unele sunt internaționale, ca „Regulile pentru evitarea coliziunilor pe mare”, altele sunt locale, valabile pentru un anumit fluviu, canal, port etc. Primele R.d.D. au fost elaborate de amiralul Richard Howe în 1776. Una dintre aceste reguli – „nava cu vele navigând cu murele la babord este obligată să evite” – este valabilă și în zilele noastre.

**REGULI DE EVITARE** Parte din Regulile de drum ce se referă la manevra navelor care se întâlnesc astfel: dintre două nave cu vele evită nava cu murele la babord; dacă amândouă navele au murele în același bord, evită nava din vânt; navele cu propulsie mecanică evită navele cu vele, navele ajunse din urmă, navele văzute la tribord; două nave cu propulsie mecanică, având drumuri opuse, vin la tribord ș.a.

**REGULI DE SIGURANȚĂ** Reguli înscrise în Regulamentul Serviciului la Bord și adoptate de fiecare navă pentru combaterea incendiilor, a găurilor de apă etc.

**REGULILE DE LA HAGA** Asociația de drept internațional, împreună cu reprezentanții încărcătorilor, armatorilor, bancherilor și asigurătorilor, în conferința ținută la Haga în septembrie 1921, au adoptat reguli cu privire la transportul maritim pe bază de conosament, definind drepturile și răspunderile cărașului și ale încărcătorului cu scopul de a concilia interesele părților. Regulile elaborate la Haga au dat naștere Convenției internaționale de la Bruxelles din 25 august 1924 pentru unificarea unor reguli în materie de conosamente.

**REGULILE DE LA VISBY** Reguli de drept maritim ale portului Visby (Suedia), datând din sec. XIII.

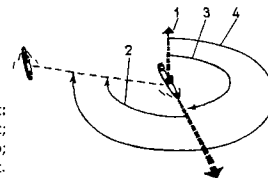
**REGULILE MOORSOM** Metodă de calcul al volumului spațiilor închise ale corpului navei în măsurătorile de tonaj, inițiată de George Moorsom (Marea Britanie) în anul 1854 și aplicată apoi în majoritatea statelor. După acest sistem tonajul navei se calculează în picioare cubice și se exprimă în tone registru (tona registru este egală cu 100 picioare cubice sau cu 2,832 mc).

**REGULILE YORK-ANVERS** Cod de reguli privind reglementarea avariilor comune, care se aplică în cazul

când sunt acceptate de părți prin contracte de asigurare, Charter Party sau conosament.

**REGULUS** Steaua nautică  $\alpha$  Leonis (Leul); mărimea 1,3.

**RELEVMENT** Unghiul format între o direcție dată și direcția spre un obiect. În cazul în care direcția dată este Nordul adevărat, magnetic sau compas, R. se numește adevărat, magnetic sau compas și se contează de la 0° la 360°; în cazul în care direcția dată este axul navei, se obține R. prova care se contează de la 0° la 180°, spre babord sau tribord. **R. de fundarisire** R. unui obiect de la uscat în momentul în care urmează a fi fundarisită ancora. **R. de siguranță** R. socotit din larg, care permite navigația în siguranță dacă nu este depășit de navă. **R. reciproc** R. luată simultan de la bord și de la un compas de compensare de la uscat, ultimul nefiind influențat de magnetismul navei. Prin urmare, diferența dintre cele două R. va fi diferită de 180° cu o valoare egală cu deviația compasului. **R. succesive** R. luată la același obiect la anumite intervale de timp.  $\diamond$  „A lua un R.” A determina un R. cu ajutorul compasului.



**Relevment:**  
1 – Nord adevărat;  
2 – relevment prova; 3 – cap;  
4 – relevment adevărat.

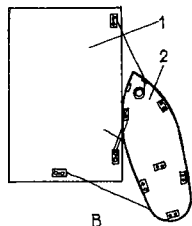
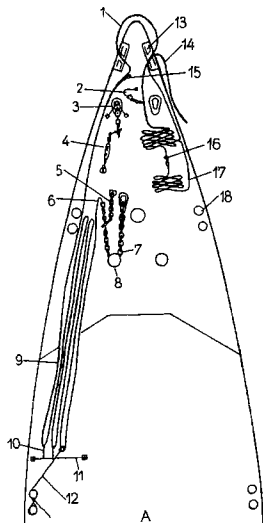
**RELIEFUL FUNDULUI** Denumirea în ansamblu a formelor accidentate ale fundului oceanelor și mărilor care constituie trei zone principale ca adâncime: **platforma continentală**, cuprinsă între linia ce separă uscatul de mare și linia batimetrică de 200 m; **platoul submarin** cu relief accidentat, cuprins între linia de unde adâncimile cresc brusc și până la adâncimi ce depășesc 3000 m; **patul mării** (oceanului) care reprezintă zona cea mai întinsă a oceanului planetar și relativ puțin accidentată. Se disting deasemenea depresiuni și munți submarini, bariere de corali, înălțimi vulcanice ș.a. Relieful fundului oceanelor și mărilor influențează folosirea submarinelor, minelor, aparaturii hidroacustice, ancorarea navelor etc. R.F. este reprezentat pe hărți prin izobate (curbele care unesc punctele cu aceeași adâncime). Prima hartă cu relief submarin – în proiecție Mercator – a fost întocmită în 1579. Stabilirea reliefului submarin pe suprafețe întinse ale oceanului Planetar a fost posibilă abia după inventarea sondei ultrason.

**REMORCĂ** A deplasa o navă fără propulsie sau o navă care nu-și poate pune în funcțiune mașinile, folosind o altă navă. **R. înapoi** A deplasa cu ajutorul unei remorci date navei remorcate. Este procedeul obișnuit de remorcare în mare și pe Dunăre; *sin.* a R. la cârlig. **R. la deal/vale fl.** A R. în sens contrar curentului/în sensul curentului apei; *sin.* a R. în amonte/aval. **R. la ureche** A R. bord la bord; acest procedeu se folosește numai în port, pe fluviu și rareori pe mare calmă, în radă etc., purtând și denumirea de remorcare la braț.

**REMORCAJ** *sin.* remorcare.

**REMORCAJ ÎN TAMDEM** Remorcaj executat cu două remorhere în linie de șir.

**REMORCARE** Acțiunea de a remorca o navă; *sin.* remorcaj. **R. grecească fl. R.** Înapoi, cu dana de șlepuri în linie de front; între cele două șlepuri din mijloc se interpune un școndru orizontal pentru a crea un gol prin care să se scurgă siajul remorcherului, reducând astfel rezistența la înaintare. Acest procedeu este folosit pe Dunărea de Jos; *v. fig.* convoi. **R. în labă de găscă R.** simultană a mai multor nave, care nu formează o dană.



**Remorcaj:**

A - pregătirea remorcii pe o navă militară ce urmează a fi remorcată: 1 - socar de manila sau nailon; 2 - stopă cu lanț; 3 - ancoră boțată în nară; 4 - boț; 5 - boț cu papagal; 6 - capătul remorcii; 7 - lanț de ancoră; 8 - cabestan; 9 - remorcă; 10 - boțuri; 11 - filieră; 12 - parămă de filare; 13 - ureche; 14 - dublin dat prin ureche; 15 - cheie de remorcă; 16 - nod de împreunare; 17 - socar subțire; 18 - babale. B - remorcarea la ureche a unei șalande: 1 - șalandă; 2 - remorcher.

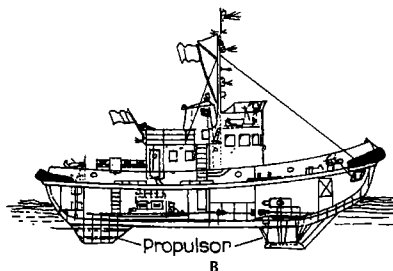
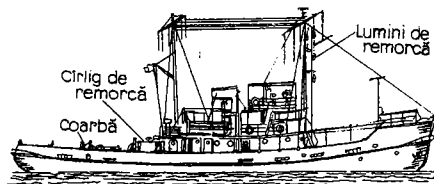
**REMORCARE PRIN ÎMPINGERE** *v.* împingere.

**REMORCAT** *sin.* remorcă (2).

**REMORCĂ 1.** Parămă cu ajutorul căreia se remorchează o navă. Poate fi sârmă, parămă vegetală, parămă din plastic, parămă combinată cu lanț. **R. dreaptă R.** dată nemijlocit navei remorcate. **R. în cruce R.** oblică, care se dă cu ajutorul unei parâme intermediare (socar) și al unei bandule, prinzându-se de lanțul ancorei navei remorcate cu o cheie de ancoră ori cu o cheie de R. sau luându-se volta la babale ori la obiecte rezistente. Uneori R. se dă la o labă de găscă sau la o centură de R. **R. pentru ținte navale R.** plutitoare din sârmă pe care sunt înșirate runde de plută; deasupra acestora se află un înveliș din pânză de vele. ♦ „Luarea la R.” Manevră constând din apropierea, darea și întinderea remorcii. **2.** Navă remorcată.

**REMORCHER 1.** Navă specializată în remorcarea altor nave. Se caracterizează prin dimensiuni mici, putere de tracțiune și manevrabilitate sporite, care îi permit să manevreze ușor navele mari în spațiile limitate ale porturilor. Distingem: **R. fluvial, R. maritim, R. portuar, R. de cataracte, R. de salvare, R. împingător. 2.** Navă care remorchează o altă navă. În

timpul remorcajului intră, din punct de vedere al Regulilor de drum, în categoria R.



**Remorhere:**

A - maritim; B - portuar cu palete verticale.

**REMU (Remuu)** Creșterea sau scăderea nivelului unui curs de apă datorită vântului.

**RENI** Port ucrainean pe malul st. al Dunării la Mm 66 (km 120 de la vărsare). Frontul de cheuri se întinde pe malul apei pe o distanță de cca 5 km, cu adâncimi până la 8,2 m. Traficul anual de mărfuri cca 10 mil. t. Se tranzitează petrol și produse petroliere, cărbuni, minereuri, mărfuri generale. Gară fluvială de pasageri. Ateliere de reparații navale.

**REPARAȚIA NAVEI** Ansamblul de măsuri organizatorice și tehnologice menite să preîntâmpine scoaterea prematură din funcțiune a navelor. Distingem: **R. planificate și R. neplanificate.** R. planificate cuprind: **Revizia tehnică (R.T.),** care constă din controlul, întreținerea și eventuale remedieri la mecanismele și instalațiile navei; se execută, de regulă săptămânal, conform normativelor tehnice. **R. curentă 1.** (R.C. 1), care constă din lucrări de remediere a defecțiunilor și de menținere a navei în stare tehnică corespunzătoare; se execută, în medie, o dată pe an; **R. curentă 2** (R.C. 2) care reprezintă o categorie de bază a R.N. și coincide cu inspecția Registrului de reclassificare; în cadrul R.C. 2 se efectuează reparații la corpul navei, demontări, verificări, înlocuiri etc.; R.C. 2 se execută de șantier, cu participarea echipajului, între două campanii, în medie o dată la 4 ani, dacă R.C. 1 și R.T. au fost efectuate la timp. **R. capitală (R.K.)** Ansamblul lucrărilor de reparații necesare refacerii capacității navei, care se efectuează atunci când uzura corpului, mecanismelor și instalațiilor se apropie de limita admisă. Se execută de șantier, după 8-12 ani de exploatare, dacă R.T., R.C. 1 și R.C. 2 au fost efectuate la timp. Din R. neplanificate fac parte: **R. accidentale,** care se efectuează în cazul avarierii unor elemente din ansamblul navei, când se execută numai reparația ele-

mentelor specificate în procesul-verbal de constatare a avariei; **modernizarea și reutilizarea navei**, care au ca scop prevenirea uzurii morale, luându-se măsuri de perfecționare tehnică; se execută, de obicei, concomitent cu R.C. 2 sau R.K.

**REPER DE NAVIGAȚIE** Obiect de la uscat care este trecut pe harta marină și servește la navigația costieră.

**REPER RADAR/RADIOLOCAȚIE** Reper de navigație ușor de observat pe ecranul radiolocatorului. Asemenea reperi sunt trecute pe hărțile marine moderne.

**REPETITORE** Navă care repetă semnalele transmise de comandantul șef.

**REPETITOR 1.** v. Codul internațional de semnale. **2.** Aparat care repetă, prin comandă de la distanță, indicațiile unui instrument nautic, de ex., R. compasului giroscopic, R. lochului etc.

„**REPUBLICA**“ Navă militară de comandament, cu zbaturi, rebotezată după 1989 „Lt. Cdr. Vasile Păun”.

**RESACĂ** Agitație neuniformă a apei, provocată de revenirea spre larg a valurilor ce se reflectă de o coastă abruptă, dând naștere unor fenomene de interferență, foarte periculoase uneori pentru ambarcațiunile care abordează coasta.

„**RESEARCH**“ Velier de tip bric-goeletă (cu doi arbori) sub pavilion britanic, construit în anul 1938 la Dartmouth-Anglia. Navă amaginică (lanțuri, ancore, sarturi, tacămuri, conserve, mașini de scris și alte obiecte personale ale echipajului sunt confecționate din bronz, alamă, aramă etc.) destinată cercetărilor științifice. Caracteristici: depl. 770 t; dim.: 17,50 × 11 × 4,35 m. Echipaj 34 oameni.

**RESTRIȚII DE ÎNCĂRCARE** Termen de asigurare maritimă prin care se stabilesc restricții cu privire la încărcarea unor anumite feluri și cantități de mărfuri ce urmează a fi transportate pe mare.

**REȚARDAȚIE** v. întâzriere.

**RETENȚIE PENTRU REMORCAJ** Drept instituit prin lege sau prin contractul de remorcaj, în virtutea căruia proprietarul remorcherului poate reține obiectul remorcat, în mâna unei terțe persoane, până la plata sumei datorate, iar în caz de vânzare a bunului, de a fi despăgubit cu preferință față de alți creditori.

**RETINSCHI, Alexandru** (1920–2000 n. Odessa) Absolvent al Academiei de Științe Economice. S-a ocupat de activitatea editorială. Autor a numeroase cărți și articole de popularizare a marinei și a călătoriilor pe mare, între care: **Învingătorii Mărilor** (1965), **Epopeea navelor**, (1972 și 1979), **Mari navigatori în jurul lumii** (1983), **Orizonturi polare** (1986), **Fascinația și comorile mărilor** (1988) ș.a.

**REȚETAR** Normativ conținând un ansamblu de alimente și rații alocate echipajelor navelor comerciale, pentru fiecare om în parte, în decurs de o zi. Majoritatea statelor maritime au reglementat prin lege un rețetar minim.

**REȚINEREA NAVEI** MC Staționarea navei într-un port peste timpul prevăzut de normele de încărcare / descărcare și plătit prin contrastalii; pe timpul R.N. se

percepe un tarif mai ridicat decât contrastaliile, care poartă denumirea de cheltuieli de reținere.

**RÉUNION** Ins. vulcanică în Arh. Mascarene din Oc. Indian, la cca 700 km E de Ins. Madagascar. Departament de peste mări al Franței (din 1946). Supr. 2510 km<sup>2</sup>; cca 420 mii loc. Relief muntos, cu vulcani activi, alt. max. 3069 m, câmpii litorale înguste. Climă tropicală maritimă. Păduri tropicale și savane. Culturi de trestie de zahăr, cafea, vanilie, tutun. Creșterea animalelor. Export: zahăr, cafea, rom, uleiuri de esență. Centru ad-tiv: Saint Denis. *ist.* Descoperită de portughezi în 1513. Colonie franceză din sec. XVII sub denumirea de Bourbon. Numele actual din 1793.

**REVERBERAȚIE 1.** Persistență a unui sunet într-o încăpere după ce sursa sonoră și-a încetat emisia. **2.** Lumina unui far aflat sub orizont.

**REVISTĂ DE BORD** *mil.* Inspecție executată la bord de comandantul navei sau șefii săi direcți, precum și de către locțiitorii acestora în scopul stabilirii gradului de pregătire a echipajului. La R.d.B. se verifică, de asemenea, însușirea de către echipaj a rolurilor navei, starea echipamentului, a armamentului și a tehnicii. R.d.B. începe cu trecerea în revistă a echipajului aliniat la front, pe unități de luptă, și se încheie cu un exercițiu de luptă pe întreaga navă.

**REVOLIN** Rafală de vânt care se răsfrânge după ce lovește velele și le umflă.

**REYKJAVIK** Port principal și cap. Islandei situat în intrândul G. Făxa Flói din Oc. Atlantic. Se află în zona mai populată și mai dezvoltată a Ins. Islanda. Bazinul portului are o formă pătrată. Nu îngheață pe timpul iernii, fiind considerat ca portul cel mai bine adaptat pentru traficul comercial în zona nordului. Cca 80 mii loc (cca. 40% din populația țării). Lung. frontului de cheuri 3,3 km; ad. depinde de ampl. mării care oscilează la cheuri între 5,8–6,4 m. Traficul anual de mărfuri cca. 1 mil. t. Import: utilaje industriale, metale, cărbuni, produse petroliere, hârtie, prod. alimentare; export: pește și produse de pește. Șantieri navale care asigură reparația navelor de tonaj mediu. Aeroport de legătură între Europa și America de Nord. *ist.* Fondat în 875 de către normanzii de pe coasta Norvegiei; din 1380 aparține Danemarcei. Din 1918 este cap. Regatului Islandez; din 1944 cap. Republicii Islanda.

**REZISTENȚA AERULUI** Rezistența opusă de aer asupra operei moarte și suprastructurii unei nave în mișcare. La vânt de forța 4 (6–7 m/s) rezistența aerului reprezintă 2,5% din rezistența apei.

**REZERVA PILOTULUI** *fl., sin.* piciorul pilotului.

**REZERVĂ DE APĂ POTABILĂ** Cantitatea de apă de băut (W) ce se ia la bord în funcție de destinația navei, de numărul membrilor echipajului și al pasagerilor etc. Această cantitate poate fi calculată, în tone, cu ajutorul

formulei:  $W = \frac{c \cdot v \cdot f}{1000}$  în care c este numărul pasagerilor și al membrilor echipajului; v – numărul

maxim de zile de marș între două porturi;  $f$  – cantitatea de apă aproximativă, în litri, necesară unui om în 24 ore.

**REZERVĂ DE FLOTABILITATE** Capacitatea suplimentară de plutire a unei nave, rezultând din diferența dintre volumul întregului corp etanș al acesteia și volumul carenei. La navele militare se asigură o R.d.F. de 100% din flotabilitatea la deplasament normal.

**REZISTENȚĂ DE SIAJ** Rezistența suplimentară, întâmpinată de elice în mișcarea sa de rotație, datorită curentului de însoțire antrenat la pupa de deplasarea navei, prin siaj. Mărește randamentul elicei prin creșterea forței de împingere imprimată de curentul de siaj.

**REZISTENȚĂ LA ÎNAINȚARE** Totalitatea forțelor care se opun înaintării navei, îndreptate în sens opus mișcării acesteia. Se exprimă cu ajutorul formulei:  $R = R_f + R_e + R_v + R_a$ , în care:  $R_f$  este rezistența la frecare;  $R_e$  – rezistența turbionară;  $R_v$  – rezistența valurilor;  $R_a$  – rezistența vântului.

**REZISTENȚĂ LATERALĂ** Rezistența opusă de opera vie la deplasarea laterală prin apă a navei, sub influența vântului, curenților marini, valurilor, efectului cărmei etc. Este direct proporțională cu suprafața planului de derivă.

**RIA** v. RIAS.

**RIAS** Tip de țarm marin de ingresiune format în urma pătrunderii apelor mării pe văile largi ale fluviilor din anumite regiuni muntoase ale căror culmi sunt perpendiculare pe linia țarmului. Țarmuri cu R. se întâlnesc în NV Spaniei, SV Irlandei ș.a.

**RIDICARE HIDROGRAFICĂ** Efectuarea de măsurători și sondaje pentru determinarea conturului coastei și adâncimilor, a elementelor magnetismului terestru, a mareelor etc. în vederea întocmirii hărților marine. R.H. poate fi expeditivă sau completă.

**RIDICARE MOARTĂ** Unghiul format între orizontală și bordajul fundului navei; *sin.* selatura fundului; *v. fig.* corpul navei.

**RIDICAREA PAVILIONULUI** Ceremonie care are loc pe navele militare, în port sau în radă, la orele 08,00, constând în R.P. la bastonul de pavilion pupa, simultan cu ridicarea geacului la bastonul prova, la comanda „Sus!” a ofițerului de cart; în acest timp garda prezintă armele și se dau onorurile cu sifleea sau cu goarna. Pavilioanele se ridică simultan pe toate navele militare, indiferent de naționalitate, la semnalul celui mai vechi comandant; *v. și* „Este ora!”.

**RIDICĂTURĂ** v. pavilion.

**RIGA** Oraș-port, cap. Letoniei, situat pe malul dr. al Fl. Daugava, la 8 km de la vărsarea acestuia în G. Riga din M. Baltică. Cca 700 mii loc. Ad. canalului de acces în port 10–11 m, permițând intrarea în port a navelor cu un pescaj de până la 9 m. Deși îngheață cca 30-40 de zile pe an, navigația este asigurată tot timpul anului cu ajutorul spărgătoarelor de gheață. Centru industrial: ind. constructoare de mașini, electrotehnică, chimică, ușoară. Traficul anual de mărfuri cca 5 mil. t. Gară de pasageri. BMM a flotei letoniene. Șantiere navale.

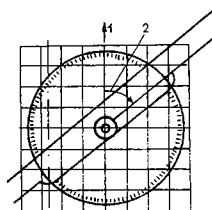
Aeroport. *ist.* Întemeiat în 1201 de cavalerii teutoni. În urma Războiului Nordic dintre Rusia și Suedia, prin anexarea Letoniei, a intrat în componența Rusiei. În 1918, orașul a fost ocupat de trupele germane. În 1919 și 1940, cap. Rep. Letonia. Între 1940 și 1989 a făcut parte din URSS, după care a redevenit cap. Rep. Letonia.

**RIGA** Golf din M. Baltică la țărmurile Estoniei și Letoniei. Supr. 19 mii km<sup>2</sup>. Un șir de insule (Saaremaa, Hiiumaa ș.a.) separă g. de M. Baltică cu care comunică prin str. dintre insule. Ad. max. 54 m; temp. apei: vara până la +18° C, iarna 0°–1° C; salinitatea între 3,5–6‰. Iarna îngheață cca 30–40 zile. Țărmuri joase și nisipoase. Port important Riga. Stațiuni balneare.

**RIGEL** Steaua nautică β Orionis (Orion), mărimea 0,3; în arabă „Piciorul” (lui Orion).

**RIGEL KENTAURUS** Steaua nautică α Centauri (Centaurului), mărimea 0,1; în arabă „Piciorul centaurului”.

**RIGLĂ AUTOCAP** Instrument pentru trasarea drumurilor și relevmentelor, constând dintr-o roză de compas și o riglă ce pivotează în jurul centrului rozii. Se folosește îndeosebi la iahting.

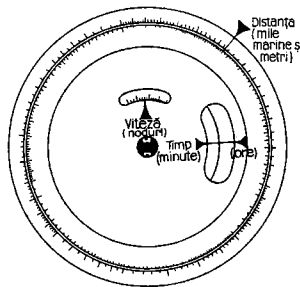


**Riglă autocap:**  
1 – Nord; 2 – drum.

**RIGLĂ BYGRAVE** Riglă de calcul elicoidală servind la calcularea înălțimii astrilor prin descompunerea triunghiului sferic de poziție cu ajutorul unei perpendiculare duse din zenit pe latura opusă. Este folosită în special în navigația aeriană, precizia sa fiind inferioară celei necesare în navigația pe mare.

**RIGLĂ CRAS** v. Cras, riglă.

**RIGLĂ DE CALCUL NAUTICĂ** Riglă circulară pentru rezolvarea problemelor de timp–distanță–viteză.



**Riglă de calcul nautică**

**RIGLĂ DE DISTANȚĂ** Instrument nautic compus din două rigle articulate, având gradajia zero comună, cu ajutorul căreia se pot trece pe hartă simultan distanțele până la două obiecte de la uscat pentru a face punctul.

**RIGLĂ HOEY** Riglă brevetată, asemănătoare riglei

autocap.

**RIGLA WEEMS** Riglă brevetată, asemănătoare liniilor paralele cu rulou.

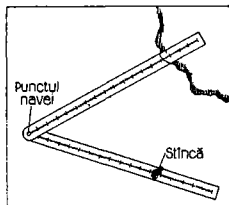
**RIJEKA** (it. Fiume) Oraș-port în Croația situat la țărmul G. cu același nume din M. Adriatică. Lung. frontului de cheuri 4 km cu ad. până la 9 m. La 5 Mm de port, în baia de la Bakar,

unde ad. sunt de 15,5 m, sunt amenajate cheuri pentru încărcarea/descărcarea navelor cu o capac. de peste 100 mii t, transportoare de cărbuni, minereuri și alte mărfuri în vrac. Portul este specializat în traficul de materiale lemnoase, prod. petroliere, cereale, minereuri, cărbuni, mărfuri generale. Volumul traficului anual de mărfuri cca 15 mil. t. O cotă importantă o constituie traficul de mărfuri din țările care n-au ieșire la mare (Austria, Ungaria, Cehia, Slovacia). Șantierul naval asigură reparația tuturor claselor de nave.

**RIN** (Rhin, Rhein) Fluviu navigabil în V Europei (trece pe terit. Elveției, Franței, Germaniei și Olandei). Se formează în Alpii Lepantini (Elveția) prin confluența râurilor Vorderrhein și Hinterrhein, trece prin L. Constanța și se varsă printr-o deltă în M. Nordului. Lung. de la confluența celor două râuri 1162 km; de la izv. R. Vorderrhein 1230 km; supr. bazinului 251,8 mii km<sup>2</sup>. Pe fluviu și afluenții săi se află unele din cele mai importante centre industriale ale Europei: Duisburg, Essen, Düsseldorf, Dortmund, Köln (Germania), Rotterdam, Utrecht, Arnhem (Olanda), Strasbourg, Nancy (Franța), Basel, iar Schaffhausen (Elveția). Accesibil pentru navele mari de la vărsare până la or. Basel, iar pentru navele mici încă 44 km spre amonte. Pr. porturi: Duisburg, Mannheim, Ludwigshafen am Rhein.

**RIN-MAIN-DUNĂRE, Canalul** ~ Canalul denumit și „Canalul Europa”, conceput să facă parte din sistemul de canale ce leagă M. Neagră de M. Nordului. Construcția a început pe teritoriul Germaniei în 1921 iar lucrările, realizate în etape, au durat peste 30 de ani. Prevăzut să deservească 11 țări. Deschiderea oficială a C. a avut loc la 21 sept. 1992. Pe traseul Bomberg- Nürnberg-Kelheim, C. are o lungime de 171 km, prevăzut cu 16 ecluze. Cheltuielile de construcție s-au ridicat la 4 miliarde de mărci. Ideia C. s-a născut încă de pe timpul domniei lui Carol cel Mare (784-814).

**RIO DE JANEIRO** Oraș-port și BMM a Braziliei la Oc. Atlantic. Cca. 4,5 mil. loc. Supr. portului 77 km<sup>2</sup>; ad. la intrarea în port 12-16 m; lung. frontului de cheuri 10 km, cu ad. până la 12 m. Navele de mare tonaj sunt descărcate în radă cu ajutorul barjelor. Traficul anual de mărfuri cca 18 mil. t. Import: petrol, produse petroliere, cărbuni, metale neferoase, prod. chimice, ciment, automobile, prod. industriale. Export: minereu de fier, bumbac, cafea, fontă, diamante, carne. În port pot fi operate simultan 50 de nave. Terminale speciale pe containere, nave Ro-Ro, nave de pasageri. Șantier naval cu 8 docuri uscate,



Riglă de distanță

3 docuri plutitoare și Arsenalul Marinei, unde se construiesc fregate, distrugătoare și se repară PA. Academie militară maritimă. Aeroport internațional.

**RIO DE LA PLATA** v. La Plata.

**RIO GRANDE** (port. Marele Fluviu) Oraș-port în SE Braziliei (statul Rio Grande do Sul) situat în laguna Patas (considerată eronat de primii europeni care au ajuns în zonă în sec. XVI, drept un mare fluviu, de unde se trage și denumirea orașului). Cca 100 mii loc. Important centru industrial în care s-a dezvoltat ind. constructoare de mașini, textilă, a zahărului, de prelucrare a lănei. Pescuit. Export: produse de carne, cereale, lână, citrice, tutun, conserve de pește. Întemeiat în 1737.

**RIO GRANDE** (denumire în SUA iar în Mexic Rio Bravo del Norte) Fluviu în America de Nord (SUA și Mexic). Izv. din M-ții Stâncoși și se varsă în G. Mexic. Lung. 2870 km; supr. bazinului 570 mii km<sup>2</sup>. Graniță comună între SUA și Mexic în aval de or. El Paso. Pe cursul superior sunt numeroase praguri și cascade. Irigații pe cursul inferior. Seacă pe unele porțiuni în anii secetoși. Navigabil pentru navele de mic tonaj până la or. Precidio. Traversează orașele: El Paso (SUA) și Ciudad-Juarez (Mexic).

**RIONDA** ist. Trincă temporară folosită la vânt din pupa pe navele cu velatură aurică (*termen folosit în țara noastră în prima jumătate a sec. XIX.*)

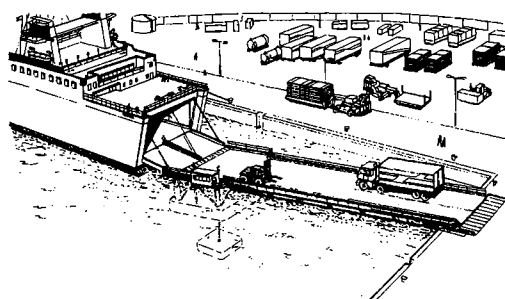
**RIO NEGRO** 1. Fluviu în Argentina (N Patagoniei) format prin confluența Râurilor Neuquén și Lima. Lung. 1000 km; izv. din M-ții Anzi, parcurge o câmpie secetoasă din N Patagoniei și se varsă în Oc. Atlantic printr-un estuar. Navigabil pe unele porțiuni. Irigații, hidrocentrală. 2. Râu în America de Sud (NV Braziliei și Columbia), afluent stg. al Amazonului. 2300 km. Izv. din Preanții columbieni și curge printr-o vale mlăștinoasă, cu numeroase insule. Unit prin R. Casiquiare cu Orinoco (model clasic de bifurcație a râurilor). Navigabil cca. 1000 km. Pe terit. Columbiei se numește Guainia.

**RISC SPECIAL** MC Risc ce iese din sfera obișnuită a „riscurilor de mare”. În această categorie intră riscul de război, de revoltă, de jaf etc. Asigurarea contra unor asemenea riscuri se efectuează printr-o clauză complementară înscrisă în polița de asigurare obișnuită.

**RISCU ÎNCĂRCĂTORULUI** MC Riscul pe care și-l asumă încărcătorul pe timpul transportului unor mărfuri pe mare.

**RIVERAN** Situat pe malul unei ape sau străbătut de un curs de apă.

**RO-RO** (Prescurtare a expresiei engleze Roll on-Roll off) Navă destinată transportului vehiculelor cu roți sau șenile etc., încărcate cu mărfuri. Prezintă avantajul că reduce timpul necesar încărcării/descărcării, operațiune ce se efectuează prin intermediul unor rampe care se lasă pe cheu, în borduri sau în prova. Nava poate lua la bord și containere încărcate în remorci.



Navă Ro-Ro

**ROATĂ CU ZBaturi** Roată montată în borduri sau la pupa navei și folosită ca propulsor; pentru împingerea apei în timpul rotirii se utilizează zbat-uri dispuse periferic pe circumferința roții. În prezent pot fi întâlnite doar la unele nave fluviale.

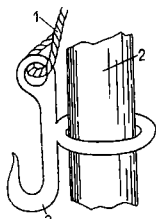
**ROBINSON** v. cârlig.

**ROBOT SUBMARIN PENTRU NEUTRALIZAREA MINELOR** Instalație autonomă de la bordul unei nave dragoare. Robotul este prevăzut cu hidrolocator, încărcături explozibile de neutralizare și cu ancore. Este alimentat și controlat de pe nava-dragoare printr-un cablu. Robotul este acționat prin telecomandă cu semnale acustice. Sistemul este folosit pentru localizarea, identificarea și neutralizarea minelor, folosind încărcăturile explozibile de distrugere; *sin.* robot subacvatic telecomandat.

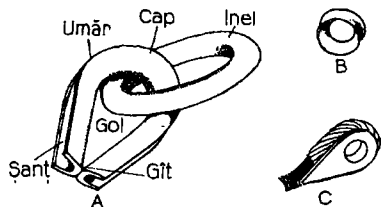
**ROCARNIȚĂ** Dispozitiv compus dintr-un inel ce alunecă pe un catarg de barcă, având un cârlig la partea inferioară pentru ochiul vergii velei și un ochi la partea superioară la care se prinde fungia.

**ROD** Rangă (*termen folosit uneori de muncitorii de port*).

**RODANȚĂ** Armătură metalică ce servește la protejarea unui ochi la capătul parâmei sau a unui ochi pe o parâmă; poate fi rotundă, în inimă, triunghiulară, cu inele sau cu za. **R. cu sfârc** R. în ochiul unui sfârc. **R. încârligat** Două R. trecute una prin alta.



**Rocarniță:**  
1 - fungia; 2 - catarg;  
3 - cârlig.



**Rodanțe:**

A - în inimă cu inel; B - rotundă; C - cu inimă plină.

**RODCOS** Casa roții/zbaturilor la navele cu zbat-uri; v. și VAZULIN.

**RODGERS** *inv.* Tip de ancoră cu traversă având la capete câte un ochi.

**RODOS** (Rhodos) 1. Ins. grecească din M. Egee, cea mai mare ins. din Arh. Sporadele de Sud, situată în apropierea țărmului Asiei Mici. Supr. 1404 km<sup>2</sup>; cca 80 mii loc. Relief deluros, alt. max. 1215 m (Vf. Ataviros). Culturi de cereale, vișă de vie, măslini, citrice, tutun. De-a lungul țărmului sunt păduri de pin, chiparos, stejar și vegetație de maquis. Pescuit. 2. Pr. oraș de pe ins. R., port la M. Mediterană. Cca 35 mii loc. *Ist.* În Grecia Antică, centru comercial și putere maritimă (sec. V-II î.Hr.). Întreținea legături comerciale în M. Neagră. În sec. I a fost ocupat de romani, apoi de bizantini, turci (din 1522) și de italieni în 1912 în timpul războiului italo-turc. În 1947, în urma Conferinței de Pace de la Paris, a fost redat Greciei.

**ROJESTVENSKII, Zinovii Petrovici** (1848-1909) Viceamiral rus. A absolvit Școala Navală (1870) și Academia de Artilerie (1873). Participant la războiul ruso-turc din 1877-1878. Din 1903 este șeful Statului-Major General al Flotei ruse. Adept al flotei de Cr. grele și al concepției de a câștiga războiul printr-o luptă navală decisivă. În războiul ruso-japonez (1904-1905) a comandat escadra a 2-a din Oc. Pacific, cu care a efectuat o spectaculoasă traversadă din M. Baltică până în Extremul Orient pentru a veni în ajutorul escadrei de la Port Artur. Marșul escadrei a durat 7 luni în condiții complexe. Fiind atacată în Str. Tsushima de flota japoneză, condusă de amiralul Togo, a suferit o grea înfrângere. R. a fost grav rănit în luptă și luat prizonier. Considerat vinovat de înfrângerea de la Tsushima, urma să fie judecat, dar fiind grav rănit a fost achitat.

**ROGOJINĂ (ȚOL DE SEPARAȚIE)** Împletitură din papură sau paie de orez, ori țesătură rară din materiale fibroase, folosită la separarea diferitelor categorii și partizi de mărfuri și protejarea lor contra umidității pe timpul transportului în magazinele navei.

**ROL 1.** Document în care se înscriu posturile fiecărui om din echipaj și ale pasagerilor în diferite situații; de ex., R. de luptă, R. de incendiu, R. de avarie, R. de gaură de apă, R. de curățenie, R. de bărci, R. de manevră etc.

**ROL DE BARCĂ** Document organizatoric intern la bord, care cuprinde repartizarea nominală a întregului echipaj în bărcile și plutele de salvare în cazul abandonării navei.

**ROL DE ECHIPAJ** Document în care sunt înscrise toate persoanele ce fac parte din echipajul navei.

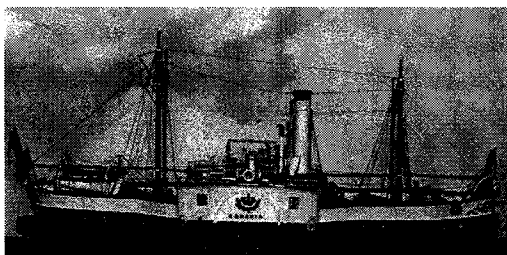
**ROLURILE DE LA OLERON** *ist.* Cod de drept maritim care datează din sec. XI-XII; originar din insula Oléron (Franța); *sin.* judecățile de la Oléron.

**ROMAN, August** (1892-1984 n. Buzău) Contraamiral. Absolvent al Academiei Navale din Livorno (Italia) cu gradul de Slt. (1914). În primul RM ambarcat ca ofițer la bordul Mon. „Brătianu”, participă cu nava la bătăliile de la Turtucaia și Rașova (1916) și ca ofițer de legătură pe lângă divizionul de canoniere rusești ce făceau parte din flota de operațiuni româno-rusă. În perioada interbelică îndeplinește funcții de comandă pe distrugătoare și canoniere. În 1925-1926 urmează cursurile Școlii Navale de Război din Paris. Primul comandant al navei-școală „Mircea” (II) pe care o aduce în țară din Germania (1939) și cu care execută prima campanie de instrucție cu elevii Școlii Navale și Școlii



de maștri. În al doilea RM a comandat escadrila de distrugătoare (1941–1942) în acțiunile din bazinul de V al M. Negre. Șef al Statului major a MM (1942–1943). Secretar general al SSM (1943–1944) cu gradul de CAM, comandant al Forțelor navale maritime (1944) apoi Ministru Subsecretar de Stat pentru marină (1944–1945). Decorat cu Ord. Mihai Viteazul pentru fapte de arme.

**„ROMÂNIA” 1.** *ist.* (fost „Prințul Vogoride”) Prima navă cu vapori (cu zburător) a marinei militare (1861). Numele de „România” i-a fost dat de domnitorul Alexandru Ioan Cuza, în memoria Unirii Principatelor. Caracteristici: depl. 130 t; L 35 m; B 4,80 m; d 1,10 m; armament ușor de artilerie. Nava, comandată de căpitanul A. Barbieri, a participat la luptele de pe Dunăre în anii Războiului de Independență (1877–1878). **2.** Vapor de pasageri și poștă construit pentru SMR în Franța la ȘN „Ateliers et Chantiers de la Loire” din St. Nazaire, intrat în serviciu la 10 apr. 1905. Caracteristici: depl. 4500 t; capac. de încărcare 650 tdw; dim. 108,2 x 12,7 x 5,8 m; două mașini cu aburi 7200 CP; vit. 18,5 Nd. Nava a efectuat curse pe linia Constanța–Constantinopol (Istanbul) Smirna–Alexandria. În primul RM a fost pusă la dispoziția flotei ruse din M. Neagră unde, transformată în crucișător auxiliar port-hidroavioane, a participat la campania din 1916–1918. În perioada interbelică a reluat cursele pe linia orientală. În al doilea RM a fost închiriată marinei militare germane care a utilizat-o în M. Neagră ca puitor de mine și ca navă-bază pentru VT. A fost scufundată de aviația sovietică la 15 mai 1944, în timpul evacuării trupelor germano-române din Crimeea.



România (1)

**„ROMÂNIA”** Prima asociație privată în domeniul transportului maritim constituită în dec. 1913 prin subscripție publică. Entuziasmul cu care a fost întâmpinată ideea înființării acestei societăți și valoarea subscripției (20 mil. lei, era o sumă considerabilă pentru acea vreme) au depășit orice așteptări. Președinte al Soc. „R” a fost ales reputatul ing. Anghel Saligny, iar Cezar Boerescu (chemat din SMR) – director general. Consiliul de administrație a decis să cumpere 4 cargouri, intenționând ca în viitor să cumpere și alte nave pentru Dunăre. Primele vapoare maritime cumpărate de noua societate au fost „Milcovul” (ex. „Mariston”), „Oltul” (ex. „Iriston”), ambele de 6500 tdw, „Siretul” (ex. „Bahariston”) și „Jiul” (ex. „Ecatérini Matsoukis”) de 5600 tdw, toate construite în ȘN englezești. Navele au fost înregistrate la căpitania portului Brăila. Societatea „R” a funcționat 20 de ani fără ajutorul statului, oferindu-i însă acestuia încasări

anuale la buget sub formă de impozite în valoare de peste 16 mil. lei și angajând în toată această perioadă echipaje românești. Lichidarea soc. s-a produs în 1935, când navele au fost vândute unor armatori străini.

**ROMB 1.** Ansamblul sartinilor ce se află deasupra crucetei ambarcațiunilor de sport, formând un romb. **2. fl., sin.** trombă de vânt. **3. sin.** cart (3).

**ROMLINE** Companie de navigație maritimă înființată la 9 mai 1990 cu sediul la Constanța, prin divizarea companiei Navrom. În cadrul companiei funcționează un departament specializat în transportul de marfă containerizată în porturi din M. Neagră, M. Egee, M. Mediterană și M. Nordului. Alte nave au curse în China, India ș.a. Pe lângă activitatea principală privind transportul mărfurilor, Compania dispune de secții speciale pentru întreținerea și exploatarea containerelor, întreținerea mijloacelor de salvare, un grup de scafandri pentru reparații subacvatice ș.a.

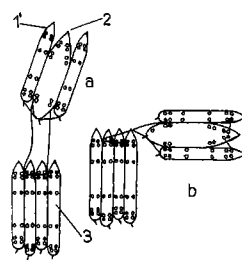
**RON** (*fr.* Rhône) Fluviu în Europa Occidentală (Elveția, Franța). Lung. 812 km, supr. bazinului 98 mii km<sup>2</sup>. Izv. din ghețarul cu același nume (20 km<sup>2</sup>) din Alpii Lepantini de la 1750 m alt. și se varsă în G. Lion din M. Mediterană printr-o deltă de 1,2 km<sup>2</sup>. Pr. afluenți: Saône, Isère și Durance. Legat prin canale de Rin, Moselle și Loara. Trece prin orașele: Geneva, Lyon și Avignon. Traficul pe fl. este slab dezvoltat din cauza insuficienței regularizării a debitului. R. ocupă primul loc în Franța în privința resurselor hidroenergetice. Hidrocentrale de 325 și 300 kW.

**RONDOU** Întoarcere a unei nave cu 180° (*termen folosit îndeosebi pe Dunăre*).

**RÖNNE** Oraș-port și BMM a Danemarcei pe Ins. Börnholm din M. Baltică. Șenalul de acces în port are 80 m lățime și 9 m adâncime. Supr. portului 1,5 km<sup>2</sup>; lung. frontului de cheuri cca 2 km, cu ad. la cheu până la 8 m. Portul deserveste, în general, navele de cabotaj, fiind legat și prin linii de feriboturi cu porturile Copenhaga (Danemarca), Helsinki (Finlanda), Trawemünde (Germania), Malmö (Suedia). Traficul anual de mărfuri cca 1,5 mil. t. La 6 km SE de port se află aerodromul Rönne.

**ROSARIO** Oraș-port în N Argentinei (prov. Santa Fé), situat pe Fl. Paraña la 600 km de vărsarea în Oc. Atlantic. 1,5 mil. loc. Accesibil navelor maritime. Centru comercial și industrial. Constr. de mașini, prelucrarea petrolului, ind. pielăriei, cârnii, laptelui, zahărului, uleiurilor vegetale. Export: carne, lână, porumb, grâu. Nod de comunicații. Aeroport. Întemeiat în 1730.

**ROSKILL, Stephen** (1903–?) Istoric și teoretician militar naval britanic. Comandor (1944). Membru al Aca-



**Rondou:**  
1 – șlep; 2 – remorcher; 3 – dană de șleपुरi.

demiei britanice și al Societății Regale de istorie. Aflat în serviciul flotei britanice în perioada 1917–1948. A deținut funcțiile de ofițer cu artileria, loctiitor al comandantului unei NL. Ofițer în statul-major al flotei britanice (1939–1941), comandant pe Cr. „Leander” (1941–1944). Observator principal în timpul experimentării armamentului nuclear la atolul „Bikini” (1946). În 1949–1960, istoric oficial al Marinei britanice. Autor a numeroase lucrări de istorie militară, între care cea mai importantă este „Istoria acțiunilor de luptă pe mare în al doilea RM” („The War at Sea”), 3 vol. 1954–1961.

**ROSS, Marea** ~ Mare de bordură din Oc. Pacific la țărmurile Antarcticii între C. Adare și C. Colbeck. Supr. cca 960 mii km<sup>2</sup>. Marea se află în întregime deasupra unei platforme continentale aflată la adâncimea medie de cca 500 m. Salinitatea 33,5–34,7‰. Partea sudică este acoperită de un ghețar de șelf (ghețarul Ross). Partea de N este tot timpul acoperită de ghețuri plutitoare. Numeroase aisberguri. Temp. medie a apei iarnă este sub -1° C, iar vara se ridică uneori la +2° C. De-a lungul ghețarului de șelf se deplasează un curent circular de suprafață în direcția acelor ceasornicului cu o vlt. de 1–3 Nd(1,85–5,56 km/h). Marea semidiurnă cu ampl. de 1,5 m. Stațiuni de cercetări polare ale SUA și Noii Zeelande. Descoperită de exploratorul polar britanic James Ross în 1841–1842.

**ROSS, Sir John R.** (1777–1856) 1. Explorator polar britanic. A condus două expediții polare în căutarea Pasajului de Nord-Vest (1818 și 1829–1833). Plecând cu două corăbii: „Isabella” și „Alexander”, a cercetat Arh. Arctic Canadian descoperind pen. căreia i-a dat numele Boothia Felix (numele sponsorului expediției). A ajuns la paralela 76°54' fără să-și atingă scopul propus. 2. **Sir R. James Clarke** (1800–1862) Navigator britanic în Arctica și în Antarctica. A participat la a doua expediție a unchiului său John R., stabilind poziția Polului magnetic de N (1831). A condus expediția britanică în Antarctica (1839–1843), plecând cu două nave special construite pentru navigația printre ghețuri („Erebus” și „Terror”), descoperind Țara Victoriei. A pătruns până la paralela 78° lat. S, dar a trebuit să se retragă din cauza Marii Bariere de Gheață (lungă de peste 700 km). De numele lui James R. este legată denumirea Mării Ross din Antarctica și o str. din Oc. Înghețat de Nord situată între Pen. Butin și Ins. King William (James Ross strait) din arh. canadian.

**ROSE, Alec** Navigator solitar englez. În anul 1967, la vârsta de 59 de ani, parcurge la bordul iahtului „Lively Lady” o distanță de mii de mile marine din Anglia în Australia și înapoi. Pentru curajul și tenacitatea sa a fost înnobilit.

**ROSTOCK** Complex portuar din Germania situat la vărsarea Fl. Warnow în M. Baltică; se întinde pe cursul fl. pe o distanță de 68 km. Cca 820 mii loc. Accesul în port se face pe un canal de 13 m ad. Complexul portuar se compune din trei părți: portul vechi (pe malul st. al Fl. Warnow), avanportul care este și suburbie a orașului

R. Warnemünde și portul nou Rostock-Petendorf. Accesibil pentru navele cu un pescaj până la 11,6 m (în portul vechi—până la 6,4 m). Centru industrial: constr. de mașini agricole, utilaj forestier, siderurgie, fabrică de prelucrare a peștelui. Traficul anual de mărfuri cca 18 mil. t. Import: min. de fier, lemn, petrol; export: mașini, cărbuni, săruri de potasiu. Șantiere navale. Aeroport.

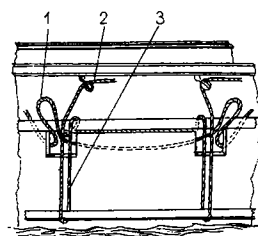
„**ROSTOCK**” Cargou ucrainean construit în Germania în 1973. La 2 septembrie 1991 în timp ce naviga pe Dunăre în aval, s-a scufundat pe canalul Sulina la mila 31, în dreptul localității Partizani, blocând circulația navelor. Caracteristici: 5657 tdw, dim. 117,9 × 18,60 × 6,92 m. În momentul scufundării avea la bord 4990 tone baloturi de oțel. Epava a fost ranfluată abia în 2005, după multe eforturi, cu mari cheltuieli și cu sacrificiul unor vieți omenești (și-au pierdut viața doi scandri, un englez și un american). În 2005, o altă navă ucraineană a eșuat pe canalul Sulina, dar intervenția promptă a autorităților române a evitat o nouă blocare a șenalului navigabil.

**ROSTOGOLIRE** Ridicare sau coborâre a unui obiect cilindric, folosind două parâme ce formează o parabucă și care au, eventual, contraparabucle de reținere; v. și parabucă.

**ROSTRU** *ist.* Pinten în prova cu care erau prevăzute navele de luptă în antichitate, pentru a sparge bordajul navelor inamice.

**ROȘCA, Eugeniu** (1884 – ? n. Galați) Viceamiral (1940). Absolvent al Școlii de Artilerie, Geniu și Marină (1904–1906) și al Școlii Navale Superioare (1910–1911). Între 1911–1913 urmează cursurile Școlii Superioare de Electricitate de la Berlin. A participat în primul RM în calitate de secund pe Mon. „Alexandru Lahovary” în luptele de la Turtucaia și Rașova (1916); a fost rănit la trecerea de la Isaccea (1917). În 1919 urmează cursurile Școlii Superioare de Marină de la Paris. În 1924 este comandant al Ds. „Mărășești” și apoi al Forțelor Navale Maritime. Din iulie 1924 este comandant al grupului de canoniere, iar în 1933 devine șef de stat-major al MM. În 1940, comandant al MM, funcție la care renunță în urma unei boli grave, trecând în rezervă (1941).

**ROȘIE, Marea** ~ Mare periferică a Oc. Indian situată între țărmul de NE al Africii și Pen. Arabiei, care comunică la S prin Str. Bab el-Mandeb cu Oc. Indian iar la N prin canalul Suez cu M. Mediterană. Supr. 460 mii km<sup>2</sup>, lung. 1932 km, lățimea 250–305 km, ad. med. 491 m, max. 3039 m. Țărmurile joase și slab dantelate. În partea de N se află G. Suez și Aquabah. Mare semidiurnă cu ampl. de 0,6–1,6 m. Temp. apei 32° C, salinitatea 32–42‰. Cea mai caldă și mai sărată mare de pe glob. Pr. porturi: Suez (Egipt), Port Sudan (Sudan), Massawa (Etiopia), Jiddah (Arabia Saudită), Al Hudaydah (Yemen). În antichitate, numele M.R. provenea de la „oamenii roșii” (fenicienii), care locuiau



Rostogolire:

1 – contraparabucă; 2 – pastică;  
3 – parabucă

pe țărmurile ei. Cercetătorii contemporani susțin că numele vine de la culoarea roșie pe care o ia apa în lumina soarelui de la o algă microscopică (*Trichodesmium Erythreum*) ce acoperă fundul stâncos. Alții susțin că roșul apei provine de la nisipul aruncat de vânt în apropierea coastei.

**ROTA** Port și BMM în S Spaniei situat în partea de N a Golfului Cadiz din Oc. Atlantic. Supr. acvatorului 25 km<sup>2</sup>. Lung. frontului de cheuri 2,2 km. Baza poate adăposti simultan 26 de nave militare, incl. PA, și este amenajată cu depozite de combustibil, stație meteo, aerodrom. Șantier naval cu un doc plutitor unde pot fi andocate nave militare, incl. Ds. Din portul R. pleacă o conductă de aprovizionare cu combustibil a punctelor de bazare de la Torejon, Saragosa și Moron.

**ROTARU, Jița** (1941 n. Perișoru, Ialomița) Comandor, prof. univ. dr., istoric militar. Urmează cursurile Școlii militare la Câmpulung Muscel, apoi la Sibiu (1959–1962), la absolvirea căreia este repartizat în Marina Militară, ca specialist chimist militar. De-a lungul anilor asigură diverse funcții de comandant și apoi politice în MM. Între ani 1969–1974 urmează cursurile Facultății de Istorie-Filozofie, Secția istorie, a Universității „Alexandru I. Cuza” din Iași și, în anul 1978, devine asistent la Catedra de Istorie din Academia Militară. În anul 1988 obține titlul de doctor în istorie. Profesor, Șef al Muzeului Militar Național (1988–1990; 1991–1995) și al Muzeului Marinei Române (1995–1996), de unde este trecut în rezerva armatei. Autor și coautor a peste 25 de volume de istorie militară între care se numără și lucrări care tratează evenimente din istoria marinei române: **Războiul submarin în Marea Neagră, 1941–1944. Acțiunile marinei Române** (coautor, 1991); **Blindatele Dunării. Prezentare generală a monitoarelor Marinei Române** (coautor, 1992); **Hidroaviația României** (coautor, 1994); **Marina Română în al doilea război mondial/Romanian Navy in World War II** (album; coordonator, 1996); **Glorie și dramă: Marina Regală Română, 1940–1945** (coautor, 2000). ș.a.

**ROTTA, Antonio** Pilot și timonier calabrez care timp de patruzeci de ani a fost instructor de vele și profesor de matelotaj pe bricul „Mircea”. Între ani 1913–1915 a funcționat ca pilot cl. I pe crucișătorul „Elisabeta”. După ieșirea din serviciu a bricului „Mircea (I)” care nemaifiind apt pentru navigația maritimă a fost dus la Galați în anul 1931, s-a retras la Vila San Giovanni, orașul său natal din Italia, mic port ce străjuiește strâmtoarea Messina spre vest. Înainte de a părăsi flota română a primit din partea reginei Maria ordinul „Coroana României” ca o recompensă pentru serviciile aduse marinei române.

**ROTTERDAM** Cel mai important port și BMM a Olandei situat în delta Rinului la 33 km de M. Nordului, de care este legat printr-un canal adânc. Accesibil navelor oceanice de mare tonaj. Cca 1,3 mil. loc. Portul are 50 de bazine în care pot fi operate simultan 300 de nave maritime. Lung. frontului de cheuri 57 km, cu ad. până la 32 m. Fluxul anual de nave: cca 30 mii nave maritime și 25 mii fluviale. Important centru industrial și comercial: rafinării de petrol (40 mil. t. anual);

construcții de mașini și mașini-unelte, metalurgia neferoaselor, ind. textilă, alimentară. Piață internațională a cafelei, bumbacului, uleiurilor vegetale. Traficul anual de mărfuri cca 270 mil. t. (primul loc în lume). Import: petrol, minereuri, cărbuni, cereale, cherestea; export: mașini și utilaje, prod. chimice și petroliere, îngrășăminte minerale, prod. alimentare. Portul dispune de 5 bazine petroliere cu 68 de dane din care 14 destinate tancurilor petroliere de peste 280 mii t; 8 șantiere de construcții și reparații navale care dispun de 8 docuri uscate și 25 plutitoare care asigură construcția și reparația navelor civile cu o capac. de cca 500 mii tdw și a celor militare, incl. PA. *ist.* Orașul a fost întemeiat în sec. XIII. În al doilea RM (1939–1945) a fost puternic distrus, dar complet refăcut și modernizat în perioada postbelică.

**ROTUNJIME** Curbura unei vele în afară; v. *fig.* croială.

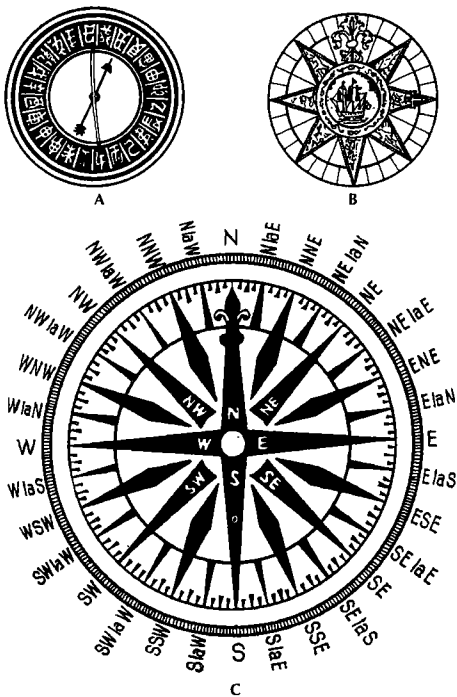
**ROUEN** Oraș în N Franței (Normandia), port fluvio-maritim situat pe ambele maluri ale Fl. Sena la 100 km de la vărsare și 200 km de la Paris. Cca 200 mii loc. Punct de transbordare a mărfurilor de pe navele maritime pe navele fluviale și pe CF cu destinația principală Parisul. Centru industrial: ind. bumbacului, a lănei, siderurgică, de prelucrare a petrolului, prod. de aparataj electrotehnic, îngrășăminte. Construcții navale. Traficul anual de mărfuri cca 15 mil. t. Se tranzitează petrol, cărbuni, cherestea, prod. alimentare, vinuri. Capitala Normandiei din anul 911.

**ROZA VÂNTURILOR** Desen reprezentând cele 32 de carturi ale compasului. Începând de la Nord, acestea sunt următoarele:

Denumiri	Prescurtări
Nord	N
Nord la Est	N la E
Nord-Nord-Est	NNE
Nord-Est la Nord	NE la N
Nord-Est	NE
Nord-Est la Est	NE la E
Est Nord-Est	ENE
Est la Nord	E la N
Est	E
Est la Sud	E la S
Est Sud-Est	ESE
Sud-Est la Est	SE la E
Sud-Est	SE
Sud-Est la Sud	SE la S
Sud – Sud-Est	SSE
Sud la Est	S la E
Sud	S
Sud la Vest	S la V
Sud – Sud-Vest	SSV
Sud-Vest la Sud	SV la S
Sud-Vest	SV
Sud Vest la Vest	SV la V
Vest – Sud-Vest	VSV
Vest la Sud	V la S
Vest	V
Vest la Nord	V la N
Vest – Nord-Vest	VNV

Nord-Vest la Vest	NV la V
Nord-Vest	NV
Nord-Vest la Nord	NV la N
Nord – Nord-Vest	NNV
Nord la Vest	N la V
Nord	N

Marinarii scriu aceste carturi întotdeauna cu literă mare (din cauza importanței lor), iar Vestul se scrie atât întreg cât și prescurtat (V) adesea sub forma W pentru a evita confuziile cu alte prescurtări (de ex., V = viteză).



Roza vânturilor:

A – chinezească; B – europeană (sec. XVII); C – modernă.

**ROZĂ 1.** v. compas. **2.** Desen pe o hartă marină, care constă din două cercuri concenrice gradate de la 0° la 360°, cercul exterior având diametrul de la 0° la 180° pe meridian (**R. adevărată**), în timp ce diametrul celui interior formează cu meridianul un unghi egal cu declinația magnetică pentru un anumit an (**R. magnetică**); acest ultim cerc este gradat uneori în carturi. R. servește la trasarea drumurilor și relevmentelor. **3.** Reprezentare grafică cu gradații inegale, având în centru un radiofar, pe care se pot trasa direct relevele radiogoniometrice. **4.** Pe hărțile gnomonice, reprezentare grafică ce permite trasarea directă a drumului inițial pentru navigația pe arc de cerc mare. Ținând seama de sensul drumului, se unește latitudinea de plecare de pe curba E sau V cu punctul de pe dreapta din mijloc, a cărui latitudine corespunde cu cea a punctului în care ortodroma taie un meridian diferit cu 20° de meridianul punctului de plecare. Această

dreaptă se transportă pe R. circulară unde se citește drumul inițial.

**RUDENCU, Corneliu** (n. 1947 Constanța) Amiral. Absolvent al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” (1968), al Academiei de Înalte Studii Militare (1977) și al Colegiului Național de Apărare (1996). Ambarcat pe navele flotei militare a îndeplinit funcțiile de comandant de UL, de vânătoare de submarine, dragoare ș.a. În perioada 1990–1995 a fost șef de Stat major iar apoi comandant al brigăzii Fluvial-maritime, după care în anii 1995–1997 a comandat Flotila de Dunăre. Între 1997–1999 devine locțiitor al șefului Statului major al Forțelor Navale și respectiv adjunct al Șefului Statului major general. Investit în ian. 2002 în funcția de șef de Stat major al Forțelor Navale s-a aflat la conducerea acestuia până în martie 2004 când a fost trecut în retragere la cerere.

**RUOLF, Ins.** ~ (Țara lui Rudolf) Cea mai nordică ins. a Arh. Țara lui Franz Joseph (Rusia) din M. Barents. Supr. cca. 300 km<sup>2</sup>; relief format din bazalturi cu alt. până la 461 m. Ins. este aproape în întregime acoperită de gheață. Denumirea ins. este dată de exploratorul polar austriac Julius Payer după numele prințului moștenitor al Austriei Rudolf (1873).

**RUF 1.** Suprastructură de dimensiuni mici. **2.** În terminologia societăților de clasificare, construcție punctată, închisă, cu deschideri în pereți, aflată în raport cu unul din borduri la o distanță mai mare de 4% din lățimea navei.

**RÜGEN Ins.** aparținând Germaniei situată în S Mării Baltice. Supr. 926 km<sup>2</sup>; cca. 100 mii loc. Relief de câmpie (depozite sedimentare) cu alt. până la 161 m. Climă temperată maritimă. Culturi de sfeclă de zahăr, cereale; creșterea animalelor. Pescuit. Legată de continent printr-un dig (CF, șosea) cu or. Stralsund și printr-o linie de feribot cu Pen. Scandinavă. Pr. oraș-port la M. Baltică: Sassnitz.

**RUJAR** Muncitor de port care rujează; v. rujare.

**RUJARE** Nivelarea caricului în vrac, încărcat în hambarele navei, pentru a folosi la maximum spațiul de încărcare; astfel, prin coborârea centrului de greutate crește stabilitatea navei, preîntâmpinându-se deplasarea caricului pe mare rea.

**RULA** (*despre navă*) A se balansa în sens transversal.

**RULETĂ DE ULAJ** Instrument pentru măsurarea ulajului.

**RULIU** v. balans al navei în jurul axului longitudinal.

**RULOU** Șconдру care se poate roti pentru a lua terțarole. Se folosește pe yachturi. Distingem: **R. de ghiu** și **R. de terjarolă** (*la velele pătrate*).

**RUMB** *sin.* cart (3).

**RUSE** (Rusciuk) Oraș în N Bulgariei și unul din cele mai mari porturi ale țării la Dunăre. Cca 130 mii loc. Centru industrial și comercial. Constr. de mașini agricole, ind. chimică, textilă, alimentară. Rafinărie de petrol. Șantier de construcții și reparații navale. Legătură pe CF cu portul Varna de la M. Neagră. Aeroport. *ist.* Atestat documentar din anul 1503. Teatru a numeroase bălăii între armatele rusă și turcă.

**RUTĂ** Traseu urmat de o navă comercială.

**RUTIERĂ** *sin.* hartă rutieră (a Dunării etc.).

**RUYTER, Michiel Adrianszoon de** ~ Amiral olandez. A trecut prin toate treptele ierahiei militare maritime de la mus (1616) la comandant-șef al flotei olandeze (1673). A condus escadra olandeză care a susținut Portugalia în Războiul de Independență împotriva Spaniei (1640–1644); a participat în primul război anglo-olandez (1652–1654) sub comanda Am Maarten Tromp (v.), contribuind la victoria de la Kentish Knock (28 sept. 1652); a concurat în luptele olandezilor cu suedezii în Războiul Nordic (1655–1660); a acționat cu succes împotriva piraștilor din M. Mediterană (1661–1664); a comandat flota olandeză în al doilea război anglo-olandez (1665–1667) și, având sub comanda sa 80 de nave, a câștigat „bătălia celor 4 zile” (1–4 iun. 1666), dar a fost înfrânt de Monk (v.) în bătălia de la North Foreland (25 iul. 1666). În timpul unui nou război împotriva Angliei (aliată cu Franța), a obținut un ușor avantaj asupra forțelor inamice în bătălia de la Sole Bay (28 mai 1672) și, după un an, a obținut victoria de la Texel (11 aug. 1673), dejucând planurile anglo-franceze de a invada Provinciile Unite. După încetarea ostilităților cu Anglia (1674), a intrat cu escadra sa în

Mediterana și a susținut pe spanioli, unde a înfruntat flota lui Duquesne în apropiere de Ins. Lipare (ian. 1676), iar apoi la Augusta (apr. 1676), unde a fost grav rănit și s-a stins din viață la câteva zile după încetarea luptei.

**RYUKYU 1.** Arh. japonez în V Oc. Pacific, între M. Chinei de Est și M. Filipinelor. Format din 98 de insule de natură vulcanică și coraligenă care se întind pe o distanță de 1200 km între Ins. Kyushu (Japonia) și Ins. Taiwan (China). Supr. totală 2422 km<sup>2</sup>; peste 1 mil. loc. Pr. ins.: Okinawa, Tokuno, Ishigaki. Relieful reprezintă o succesiune de platouri cu alt. max. de 500 m. Climă tropicală și subtropicală musonică cu temp. de +14–+18° C în ian. și +27– +28° C în iul. Frecvente taifunuri și cutremure. Taifunurile băntuie în aug.–sept. Vegetație tropicală, păduri și arbuști. Culturi de orez, trestie de zahăr, banane, ananas, batate. Pescuit. Pr. port și centru ad-tiv: Naha. BMM americană. **2.** Fosă în apropiere de arh. cu același nume, ad. max. 7507 m.

# S

S Pavilion din Codul internațional de semnale cu semnificația „Am mașinile înapoi”.

**SAAREMAA** Una din cele mai importante ins. din Arh. estonian Moonsund (M. Baltică). Cca 50 mii loc. Supr. 2714 km<sup>2</sup>; relief de șes cu alt. max. de 54 m, format din calcare și dolomite. Păduri de pin și pajști folosite pentru pășunat. Agricultură, creșterea animalelor, pescuit. Legată printr-un dig de Ins. Muhu. În N ins. se află orașul-port Kinghisepp.

**SABIE** Sculă de lemn, de forma unei săbii, cu ajutorul căreia se așază firele de bățatură la un război de paiete.

**SABIE DE ABORDAJ** *ist.* Armă folosită pentru lupta la abordaj.

**SABIK** Steaua nautică η Ophiuchi, mărimea 2,6; în arabă „Al doilea câștigător sau cuceritor”.

**SABORD** Deschidere în bordajul navei, de obicei de formă pătrată.

Pe navele cu vele, prin S. se scoteau tunurile; v. *fig.* navă de 74.

**S. de furtună** Deschidere în parapet pentru scurgerea apei de pe punte.

**S. fals** Porțiune de bordaj de forma unui S. piturată în altă culoare decât corpul navei.

**S. de încărcare** S. de dimensiuni mari în bordajul navelor folosit pentru încărcare.

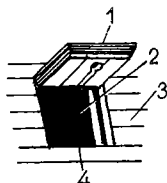
**SABORDĂ mil.** A scufunda nava proprie deschizând valvulele Kingston sau folosind exploziv pentru a nu cădea în mâinile inamicului.

**SAC 1.** Prima parte a cursei unei torpile, când aceasta coboară sub adâncimea reglată. **2. pesc.** Unealtă de pescuit hamsie, aterină etc. **3. pesc.** Partea cilindrică cu care se termină traulul, servind la reținerea peștelui. S. este confecționat din plasă cu ochiuri ale căror dimensiuni sunt stabilite prin convenții internaționale.

**SAC DE FILAT ULEI** Sac de dimensiuni reduse, umplut cu stupă îmbibată cu ulei și folosit în caz de furtună.

**SAC DE MARINAR** Sac cilindric din pânză de vele, în care marinarii își păstrează efectele. ♦ „La sac” *inv.* Programul de sămbătă după-amiază, când echipajul își curăța și își cosea efectele; în prezent se folosește expresia „program administrativ”. „A da la sac” *arg.* A-și vedea de treburile casei. „A-și pune sacul pe...” *arg.* A se ambarca pe nava... În trecut, în loc de S. se folosea o lădiță.

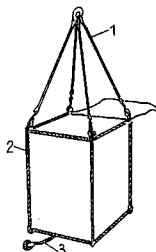
**SAC DE NARĂ** Sac de formă conică confecționat din pânză de vele, umplut la refuz cu stupă și folosit pentru astuparea nărilor de ancoră spre a preveni pătrunderea apei pe punte, pe mare agitată și valuri din prova.



Sabord:

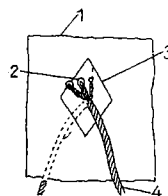
1 - capac; 2 - sabord;  
3 - bordaj; 4 - prag.

**SAC DE TRANSBORDARE/TRANSFER** Sac prismatic din pânză de vele, ținut de o labă de găscă, cu ajutorul căreia se prinde de un călător (călăuză); este folosit la transbordare.



Sac de transfer:

1 - labă de găscă; 2 - grandee;  
3 - saulă.



Sacet de terțarolă:

1 - velă; 2 - picior de cioară cusut sub petec; 3 - petec; 4 - sacet de terțarolă.

**SACHET** Capăt de parămă sau tresă, folosit în diferite scopuri. **S. de înfășurare** S. ce servește la înfășurarea unei vele străne. **S. de învergare** S. cu care se învergează o velă pătrată. **S. de tendă** S. cu ajutorul căruia se leagă tenda pe strajă. **S. de terțarolă** S. cu o extremitate pe fața prova a veleii, iar cu cealaltă pe fața pupa, servind la luarea de terțarole.

**SACOLEVĂ 1.** Navă de cabotaj din Levant, cu doi-trei arbori, cu vele pătrate pe arborile mare sau la trinchet și cu vele aurice sau latine la ceilalți arbori. **2.** Tip de velă de barcă.

**SACRAMENTO** Fluviu în V SUA. Lung. cca. 640 km (960 km cu afl. Pit). Izv. din M-ții Cascadelor și se varsă în G. San Francisco din Oc. Pacific. Navigabil pe o distanță de 288 km de la vărsare. Viituri primăvara și iarna. Importante hidrocentrale. Irigații.

**SACUL MARINARULUI** Despăgubire în obiecte de îmbrăcăminte și în numerar, acordată marinarilor care și-au pierdut obiectele personale într-un naufragiu.

**SAFI** Oraș-port din Maroc la țărmul Oc. Atlantic. Al doilea port ca mărime după Casablanca. Cca 130 mii loc. Producție de superfosfați, iută, materiale de construcție, întrep. de prelucrare a peștelui. Traficul de mărfuri cca 6 mil t/an. Export superfosfați, iută, produse de pește. Șantier navale.

**SAFRAN 1. sin. (rar)** Pana cârmei. **2. (rar)** Porțiunea imersă a penei cârmei.

**SAFRAN PROVA** *spt.* Cărmă suplimentară montată în prova yachtului pentru a asigura o mai bună manevrabilitate în situații deosebite.

**SAGITTARIUS** (Săgetătorul) Constelație și semn al zodiacului, având stelele nautice Kaus Australis și Nunki.

„SAGRES” II (ex. „Albert Leo Schlageter”) Navă-barc de același tip cu nava-școală „Mircea”. Construită în 1937 pentru marina germană. A fost preluată de SUA drept captură de război la sfârșitul celui de al doilea RM. În 1948 a fost cedată Braziliei, care a folosit-o sub numele de „Guanabarra” până în 1961 când a fost cumpărată de Portugalia, unde se află și în prezent ca navă-școală a marinei militare.

**SAHALIN** Ins. în Oc. Pacific în apropierea țărmlui de E al Asiei, înconjurată de apele M. Ohotsk și M. Japoniei. Aparține Federației Ruse. Despărțită de continent de Str. Tătară și La Perouse. Lung. 948 km, lățimea de la 6 la 160 km; sup. 76,4 mii km<sup>2</sup>, pop. cca 700 mii loc. (împreună cu Ins. Kurile). Țărmlurile sunt slab crestate. Relief alcătuit din două șiruri de munți (de E și de V), alt. max. 1069 m. (vf. Lopatca). Expl. de petrol și cărbuni. Climă temperată musonică; temp. med. iarna -25°C în N și -6°C în S insulei, vara: +10°C în N, +19°C în S. Toamna, regiunea este bătuită de taifunuri. Vegetația de taiga în câmpie și păduri de conifere în munți. Pr. porturi: Korsakov, Kolmsk. *ist.* Europeanii au descoperit ins. în sec. XVII. În 1855, stăpânirea ins. se împarte între Rusia și Japonia, în 1875 este stăpânită în întregime de Rusia. După războiul ruso-japonez (1904-1905) a intrat în stăpânirea Japoniei. În urma războiului sovieto-japonez (1945) a intrat în posesia URSS.

**SAIC** Velier de cabotaj (variantă de șaică); se folosea în Levant.

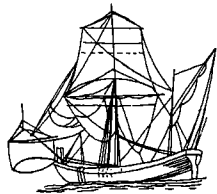
**SAIDA** Oraș-port în S Libanului la țărmul M. Mediterane. Cca 30 mii loc. Punct terminal al conductei de petrol din Arabia Saudită. Mari depozite și rafinării de petrol. Export de petrol și produse petroliere. Pescuit. *ist.* În antichitate, important oraș-stat fenician – Sidon.

**SAIGON** Oraș-port; v. Ho Chi Minh.

**SAINT JOHN** Oraș-port în SE Canadei (prov. New Brunswick) la Oc. Atlantic. Cca 90 mii loc. Punct terminus al mai multor linii de CF de care este legat portul. Întrucât nu îngheață iarna, este folosit pentru tranzitarea celei mai mari părți a încărcăturilor transportate pe Fl. St. Laurențiu. Centru industrial: rafinării de petrol, constr. de mașini, prelucrarea lemnului, ind. hârtiei, conservelor de pește, zahărului. Export: cherestea, prod. alimentare. Șantiere de construcții și reparații navale. Aeroport. Fundat în 1635.

**SAIMAA** Sistem de lacuri tectono-glaciare în SE Finlandei la alt. de 76 m. Supr. totală 4400 km<sup>2</sup>. Denumirea provine de la lacul cu același nume care face parte din sistem, cu o supr. de 1800 km<sup>2</sup>. Ad. max. cca 82 m. Țărmluri stâncoase foarte crestate și numeroase insule. Nivelul max. al apei în lunile iul.-aug; minim în apr. Îngheață în nov.-dec. și se eliberează de ghețuri în apr. Prin râul Vuoksi comunică cu lacul Ladoga, iar prin canalul Saime cu G. Finic. Navigabil. Pr. orașe-porturi: Mikkeli, Lappenranta.

**SAINT KITTS** (Saint Christopher) Ins. în Arh. Antilele



Saic

Mici (M. Caraibilor). Posesiune britanică. Supr. 176 km<sup>2</sup>; cca. 35 mii loc. Culturi în principal trestie de zahăr. Export: zahăr, rom. Centru ad-tiv.: Basseterre. *ist.* Descoperită în 1498 de Cr. Columb; colonie engleză din 1628; în 1967 a format o federație împreună cu Ins. Nevis și Anguilla care a obținut statutul de stat asociat cu Marea Britanie.

**SAINT LUCIA** Ins. în Arh. Antilelor Mici din M. Caraibilor. Supr. 603 km<sup>2</sup>. Cca 100 mii loc. Relief deluros, alt. max. 958 m. Surse de ape termale. Păduri veșnic verzi. Culturi de banane, cocotieri, trestie de zahăr, batate. Pescuit. Export: banane, zahăr. Pr. oraș-port: Castries. *ist.* Descoperită în 1503 de Cr. Columb. Stăpânită de englezi și francezi. În 1803 devine colonie britanică. Din 1967 obține statut de stat asociat cu M. Britanie.

**SAINT MALO** Golf în M. Mănecii la coasta de NV a Franței între Pen. Bretagne și Pen. Cotentin. Limitat la N de Ins. Normande. Înaintat în uscat la o distanță de 110 km; ad. până la 51 m. Marea cu o ampl. mare (15m). Stație de cercetare a efectelor mării. Porturi: Saint Malo, Granville.

**SAINT NAZAIRE** Port maritim în V Franței (Bretagne), avanportul or. Nantes în estuarul Loarei la G. Biscaya din Oc. Atlantic. Accesibil navelor maritime mari. Ad. în rada portului la marea joasă 13 m; la cheuri 8-11 m. Ind. siderurgică, constructoare de avioane, chimică, alim. Traficul anual de mărfuri cca. 25 mil. t. Șantierul său naval este unul dintre cele mai importante din Europa, fiind specializat în construcții de nave militare, super-petroliere și nave oceanice de pasageri. *ist.* În al doilea RM, S.N. a fost folosit ca bază navală pentru submarine. Distrus aproape în întregime în timpul războiului, a fost reconstruit și modernizat după război.

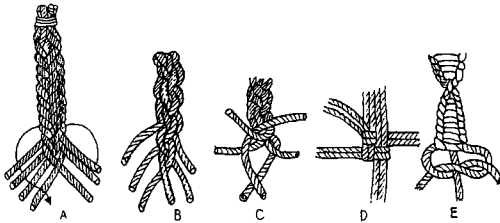
**SAINT VINCENT** Ins. vulcanică făcând parte din Arh. Antilelor Mici (M. Caraibilor). Supr. 389 km<sup>2</sup>; cca 90 mii loc. Relief muntos, vârful cel mai înalt este vulcanul activ Sufrier de 1165 m alt. Cca 42% din sup. ins. este acoperită de păduri veșnic verzi. Culturi: banane, trestie de zahăr, bumbac, batate, copra. Aeroport. *ist.* Descoperită de Cr. Columb în 1498, colonie britanică din 1783; din 1969 are statut de stat asociat cu M. Britanie.

**SAIPAN** Una din ins. mari ale Arh. Mariane din Oc. Pacific. În al doilea RM Ins. S. a devenit o importantă bază militară și navală japoneză. În iun.-iul. 1944, în cadrul operației pentru stăpânirea Arh. Mariane, Ins. S. a fost cucerită de forțele americane după o luptă înverșunată. Garnizoana japoneză de pe insulă dispunea de 43,5 mii luptători și 672 avioane. Nu dispunea de nave de luptă importante. Pentru cucerirea ins., comandamentul american a destinat 7 NL, 11 PAE, 11 Cr., 67 Ds., 20 torp. de escortă, 262 de nave de diferite alte tipuri și 71 mii militari. Pierderile japonezilor s-au ridicat la 41 mii de oameni morți și răniți (din 43,5 mii), iar la americani 16,5 mii. În operația de la Ins. S. americanii au folosit pentru prima dată napalmul.

**SAL** Plută mare formată dintr-un șir de două sau mai multe plute din trunchiuri de copaci, folosită pe Bistrița și Dunăre.

**SALAMASTRĂ** Împletitură utilizată ca apărătoare, la boțuri etc.; poate fi pătrată, rotundă sau în lanț. S. se utilizează în trecut și pentru aplicarea unor pedepse corporale; constituia semnul distinctiv al căpitanului de armă.

**SALAMINA** (azi Salamis) Ins. grecească în nordul G. Saronikos, în fața portului Pireu. Supr. 102 km<sup>2</sup>; cca 20



**Salamastră:**

A – pătrată în opt; B – în semicerc; C – rotundă; D – în lanț;  
E – în șurub.

mii loc. Viticultură, culturi de măslini. Pescuit. *ist.* În dreptul Ins. S., în timpul războaielor medice, flota greacă a obținut o victorie decisivă asupra flotei persane (480 î.Hr.).

**SALAMINA, Bătălia de la** ~ În anul 480 î.Hr., la 27 sept., în dreptul Ins. Salamina din str. cu același nume a avut loc o confruntare între flota greacă (380 de triere ateniene și spartane) și flota persană (peste 1000 de nave cu rame de diferite tipuri: persane, feniciene, ionice). Flota greacă, după planul strategului Temistocle, a ales o poziție de luptă în Str. Salamina unde manevra uriașei flote persane ar fi fost îngreuiată din cauza spațiului îngust. El a întâmpinat flota persană condusă de pe țarm de regele persan Xerxe dispunând navele într-o formație de front dublă. Flota persană a trecut la atac având o formație de front cu trei linii care însă nu a putut acționa eficient din cauza spațiului insuficient de manevră. S-a produs o învâlmășeală în formația persană care n-a putut face față loviturilor trierelor grecești, suferind o grea înfrângere. Perșii au pierdut 200 de nave iar atenienii 40. Victoria de la S. a schimbat cursul războiului în favoarea Atenei.

**SALAMIS** Bază maritimă militară a flotei grecești situată pe ins. Salamina din M. Egee, în zona portului Pireu. Lung. frontului de cheuri 4,6 km, cu ad. până la 9 m. Pot acosta nave militare, incl. Cr. Principalele obiective ale bazei sunt instalate pe țărmul băii Salamis; 3 docuri plutoare asigură reparația navelor militare, incl. Ds.; v. Salamina.

**SALAPURYA** Tip de caic turcesc, istamboală.

**SALĂ DE TRASAJ** În șantierul naval, încăpere pe a cărei podea se trasează, la scară mare, planul de forme ale unei nave în construcție; *sin.*, *inv.* sală de gabariuri.

**SALERNO** (în Roma antică–Salernum) Oraș în S Italiei, port la G. cu același nume din M. Tireniană. Cca 150 mii loc. Centru ad-tiv al prov. Salerno. Sunt dezvoltate

ind. ușoară, alimentară (fabrici de macaroane), textilă, a tutunului, pielăriei, cimentului, lemnului. Șantier de reparații navale de mic tonaj.

**SALIGNY, Anghel** (1854–1925 n. Șerbănești, Tecuci; azi Liești, jud. Galați). Ilustru om de știință, ing. A.S. a absolvit Școala politehnică din Charlottenburg devenind apoi profesor la Școala națională de poduri și șosele, unde a pregătit 30 de promoții de ingineri. Membru al Academiei Române, președinte al Societății politehnice și altor instituții și societăți de prestigiu. A construit, între anii 1890–1895, podul peste Dunăre de la Cernavodă, cel mai lung pod din Europa la acea dată. În perioada 1884–1889 a realizat silozurile de la Brăila și Galați, iar în 1899–1907 silozul de la Constanța, unde a folosit pentru prima oară în lume betonul armat. Director al Direcției generale a porturilor și căilor de comunicații pe apă (1908–1910), iar în preajma primului RM, al Direcției generale a munițiilor de pe lângă Ministerul de Război. Recunoscut ca un strălucit reprezentant al genului tehnic românesc.

**SALINITATE** Proporție de săruri în apa marină, exprimată în promile (‰). S. medie a apei de mare este de cca 35‰, dar în unele mări depășește 40‰. S. M. Negre este se 15–19‰, a M. Mediterane, de 38‰. Mările cu S. mare au apă transparentă, permițând descoperirea submarinelor la adâncimi mari.

**SALINOMETRU** Aparat pentru măsurarea salinității, bazat pe variația conductibilității electrice a apei de mare, în funcție de salinitate. Scala S. este gradată în grade Brandt; un grad Brandt corespunde unui conținut de 10 mg NaCl la 1 l de apă.

**SALMUȚ fl.** Ponton ancorat la care se prinde remorcherul convoiului cu ajutorul unei chei aflate la capătul lanțului tuerului.

**SALONIC** (*gr.* Thermaikos) Golf în M. Egee, la coasta de N a Greciei, între continent și Pen. Calcidică. Înaintat în uscat pe o distanță de 160 km; lățimea la intrare 89 km; ad. max. 80 m. Marea semidiurnă cu ampl. de 0,5 m. Pr. port: Salonic.

**SALONIC** (*gr.* Thessaloniki) Important port grecesc (al doilea după Atena) situat în N Greciei la vărsarea Fl. Vardar în g. cu același nume (*gr.* Thermaikos) din M. Egee. Cca. 300 mii loc. Accesul navelor în port se face prin două intrări: de E (183 m) și de V (152 m). Lung. frontului de cheuri 5,5 km, cu ad. până la 11,5 m. Important centru industrial și comercial: ind. de prelucrare a petrolului, constr. mecanice, textilă. Traficul anual de mărfuri peste 10 mil. t. Import: cereale, făină, zahăr, petrol, metale; export: tutun, ciment, piei, prod. chimice. Șantiere de construcții și reparații navale. În fiecare toamnă, la S. se organizează un important târg internațional. *ist.* În antichitate, localitatea s-a numit Therma; în anul 148 î.Hr. a devenit cap. prov. romane Macedonia. S-a aflat cu unele întreruperi în stăpânirea Imp. Bizantin. Cucerit de turcii otomani de la venețieni (1430), a rămas în stăpânirea acestora până în anul 1912 când a fost eliberat de greci. În primul RM, prin debarcarea trupelor Antantei la S., s-a deschis frontul din Balcani (oct. 1915).



**SALT 1.** Curbură a undelor electromagnetice. **2. fl.** Trecere forțată peste un prag (bară), cu mașinile la maximum, astfel încât nava să-și facă drum prin vârful pragului (barei).

**SALUT 1.** Formă de politețe navală. **S. cu pavilionul S.** făcut prin coborârea pavilionului la jumătate și ridicarea la semn de către o navă comercială care întâlnește o navă militară, ultima răspunzând în același mod. **S. cu fluierul** (sirena) S. ce se face cu fluierul sau cu sirena, concomitent cu S. cu pavilionul. Navele cu vele salută coborând gabierii sau filând în bandă școtele focurilor. **S. cu tunul S.** făcut de o navă militară prin lovituri de tun trase la intervale de 10 s pentru a saluta uscatul unei alte națiuni (21 de lovituri de tun), o marcă de comandament sau o marcă distinctivă a unui ambasador (constând dintr-un număr fără soț de lovituri de tun) etc. S. națiunii nu se face decât după ce ofițerul de complimentare s-a asigurat că o baterie de la uscat va răspunde lovitură la lovitură. În momentul executării primei lovituri se va desfășura și pavilionul marinei militare al națiunii salutate, care va fi coborât după executarea ultimei lovituri. S.c.T. își are originea în epoca în care pe orice navă se puteau afla piraiți, descărcarea tunurilor reprezentând un semn de intenții bune. **S. cu vocea S.** între navele militare având echipajele la front și între navele cu vele ce au, în plus, oameni pe vergi, care, la un semnal de siflee, își scot boneta și o duc în dreptul inimii, iar apoi o ridică la 45° spre dreapta, strigând „ura”. **S. portului S.** cu fluierul (sirena), făcut de o navă comercială care pleacă în cursă. **S. cu ramele S.** ce se face de către armamentul unei bărci cu rame la comanda „sus ramele” în momentul trecerii pe lângă o navă sau o ambarcațiune cu un amiral la bord sau al trecerii liniei de sosire la concursurile nautice. **2.** Bandarea navei într-un bord și altul la schimbările de drum, ca urmare a efectului de bandă al cârmei.

**SALUTA 1.** (*despre navă*) A se inclina alternativ într-un bord și altul la schimbările de drum. **2.** A executa un salut (1); *sin.* a face un salut. ♦ „A S. un gren” *arg.* A reduce velatura atunci când se prevede un gren. Potrivit unui vechi proverb marinăresc, „dacă vrei să ajungi marinar bătrân, salută grenurile și ocolește capurile”.

**SALUTUL PAVILIONULUI** *mil.* Salut militar dat pavilionului navei în momentul în care se pășește la bordul acesteia sau la plecare, înainte de a păși pe schelă sau a coborî scara; se execută cu fața spre pupa. S.P. își are originea în antichitate, când se saluta statuia lui Neptun, instalată la pupa.

**SALVAMAR 1.** Agenție de salvare maritimă. **2.** Persoană care salvează pe cei aflați în pericol de înec.

**SALVARE 1.** Operațiune de aducere a naufragiaților la bordul unei nave. În acest scop se folosesc plase de salvare, parâme de salvare, scări de salvare, colaci, înotători etc. sau ambarcațiuni. **2.** Operațiune de recuperare a unei nave, a unei porțiuni a acesteia sau a caricului prin remorcaj, scoatere de pe uscat, ranfluaire sau transbordare; este de regulă remunerată. Pentru această operațiune se aplică formula „No cure,

no pay”, ceea ce înseamnă că în caz de nereușită nu se plătește nimic, indiferent de cheltuielile făcute de salvator.

**SALVATOR 1. sin.** navă de salvare. **2.** Persoană care se ocupă cu salvarea navelor; v. și salvamar.

**SALWEEN** (*chin.* Nuijiang) Fluviu în sudul Asiei (China și Birmania). Lung. 3 200 km. Izv. din podișul Tibet (M-ții Tangla) la alt. de peste 4 000 m sub numele de Nag Chu și se varsă prin două brațe în G. Martaban din M. Andaman. Navigabil pe cursul inferior pe distanța de 100 km de la vărsare.

**SAMBUC 1. ist.** Un fel de catamaran format din alăturarea a două galere mari și pe care se instala o platformă prevăzută cu mijloace de asediere a cetăților maritime. Scara mare de asediu instalată pe sambuc amintea de un gen de harpă care în limba latină se chema „sambuca” și din care provine și numele acestei nave. **2.** (sambouk, sambuco, sambuk, sambuq). Velier arab de cabotaj, mai mic decât un dau (v.), folosit în M. Roșie și Oc. Indian (coasta răsăriteană a Africii). Este acoperit în întregime sau pe jumătate cu o punte. Are două catarge, pe care se montează vele cu antenă. Cu această semnificație, cuvântul sambuc (cu variantele sale) este atestat din sec. XVI și provine din arabă (sambuq, sanbuq) sau somaleză. Termenul s-a răspândit mai ales în sec. XVIII–XIX.

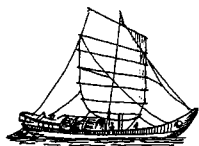
**SAMIEL/SAMUN** *sin.* Simun.

**SAMOA** (Navigators Islands) Grup de 14 insule din Polinezia (Oc. Pacific) situat între 13°–15° lat. S, din care mai importante: Savaii, Upalu, Tutuila. Se împarte în Samoa de Vest, fost protectorat Neo-Zelandez, iar din 1962 stat independent din care fac parte Ins. Savaii, Upalu ș.a.; supr. 2,9 mii km<sup>2</sup>; cca 150 mii loc.; cap. Apia (pe Ins. Upalu) și Samoa de Est, posesiune SUA din care fac parte ins. Tutuila, Tan, Ofu, Olenga ș.a. Supr. 197 km<sup>2</sup>; cca 28 mii loc.; centru ad-tiv și BMM americană Pago-Pago (Ins. Tutuila). Cea mai mare parte a ins. este de origine vulcanică cu vulcani stinși (vulcan activ Matavanu pe Ins. Savaii). Climă subtropicală umedă, temp. med. lunară +25° – +27° C. Frecvente uragane. Cca 70% din terit. insulelor este acoperit de păduri. Se cultivă, în mare parte pentru export: cocotieri, arbori de pâine, batate, citrice, cacao, banane, orez, trestie de zahăr ș.a. *ist.* Primul european care a ajuns în S. a fost olandezul I. Roggeven (1722); a urmat navigatorul francez Bougainville care a dat ins. numele de Ins. Navigatorilor (când s-a apropiat de ins. a fost înconjurat de o adevărată flotilă de ambarcațiuni ale băștinașilor).

**SAMOS** Ins. grecească în M. Egee în apropiere de coastele Anatoliei. Cea mai nordică ins. din grupul Ins. Sporade de Sud. Supr. 500 km<sup>2</sup>; cca. 60 mii loc. Relief muntos în V, alt. max. 1436 m (vf. Kerketefs); dealuri și câmpie în restul terit. Climă mediteraneană. Păduri veșnic verzi, arbuști de maquis. Culturi de măslini, viță de vie, fructe, tutun, bumbac. Expl. de

minereu de fier, marmoră, bauxită. Pr. oraș-port: Vati. Ion Ghica a fost guvernator al I. S.

**SAMPAN** (termen de origine malaeză) Tip de navă mică foarte răspândit mai ales în China, Japonia ș.a., servind adesea drept locuință pentru o întreagă familie. Există o mare varietate de tipuri de S. Unele au prova ascuțită, însă aproape toate au pupa cu extremitatea înălțată. Se deplasează cu vele (unul sau doi arbori), dar de regulă au numai rame (vâsle) sau câte o godie. Cele mai multe nu au punte sau dispun doar de o mică punte având și o cabină mică în pupa. În Japonia, Ins. Hawaii și Taiwan, sampanul tradițional japonez a fost prevăzut cu un motor, partea centrală a corpului ambarcațiunii având fundul plat.



Sampan

**SAMSON, Titus** (1903 – ) CptCdr. Absolvent al Școlii Navale promoția 1923 cu gradul de slt. A urmat cursurile Școlii de Aplicație (1924–1925) și apoi ale Școlii Superioare de Război (1936–1938). A îndeplinit diferite funcții la navele maritime și fluviale. A participat în al doilea RM la comanda Ds. „Regele Ferdinand” în campania din anul 1943–1944. S-a distins pe timpul operației de evacuare a trupelor germano-române din Crimeea (apr.–mai 1944). Decorat cu Ord. „Mihai Viteazul”. Comandant al Școlii Navale cu gradul de CptCdr. (1944–1945) de unde a fost trecut în rezervă.

**SAMSUN** (În *gr. antică* Amisos) Oraș-port în N Turciei în G. cu același nume din M. Neagră. Centru ad-tiv al Vilaietului (în Imp. Otoman unitate administrativă condusă de un Valiu) cu același nume. Cca 120 mii loc. Prelucrarea tutunului, ind. constr. de mașini, alimentară. Traficul anual de mărfuri cca 2 mii. t. Export: tutun, cereale, uleiuri vegetale, piei, fructe. Ateliere de reparații nave de mic tonaj. Întemeiat în sec. VI î.Hr. de coloniști greci. În port pot fi bazate nave mil., incl. Ds.

**SAN DIEGO** Oraș în SUA (California) situat la granița cu Mexicul; port și BMM la Oc. Pacific. Cca 1,5 mil. loc. Ad. pazei de intrare în port 12,7 m. Lung. frontului de cheuri al portului și BMM 33 km., cu ad. de la 10,6 la 12,7 m. Asigură bazarea tuturor categoriilor de nave. Traficul anual de mărfuri 3,5 mil. t. Import: prod. petroliere, ciment, oțeluri, mașini; export: prod. chimice, bumbac, aparataj electrotehnic. Constr. aeronautice și rachete (uzinele „General Dynamics” și „Convair”). Șantiere de construcții și reparații navale care dispun de un doc uscat și 3 docuri plutitoare ce asigură construcția și reparația navelor civile cu o capacitate de până la 160 mii tdw și reparația navelor militare, incl. PA.

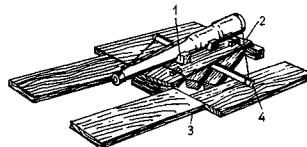
**SANDAL** *inv.* Ambarcațiune mare sau navă de transport cu vele.

**SANDU, Gheorghe** (1921–2000 n. Brăila) Viceamiral. Absolvent al Școlii de Ofițeri Marină promoția 1942 și al Academiei Militare (1951). În plin război, ca aspirant, execută stagiul pe Ds. „Regina Maria”, după care

participă ca ofițer secund pe torpilorul „Năluca” în campania din Est până la scufundarea navei (20 aug. 1944). În campania din Vest s-a distins la comanda unui grup de nave dragoare în timpul executării dragajului magneto-acustic pe Dunăre. După terminarea războiului îndeplinește importante funcții pe linie de comandă, stat-major și învățământ de marină: comandant de navă, comandant al Școlii de ofițeri marină (1950–1953), comandant al Flotei de Dunăre (1954–1957), șef al Direcției Hidrografice (1958–1960), comandant al Marinei Militare (1958; 1961–1963), șef al Departamentului Transporturi navale în cadrul Ministerului Transporturilor (după 1964). În toate funcțiile încredințate a contribuit personal la buna pregătire a unităților și a personalului din subordine, fiind distins cu numeroase ordine. A făcut parte din grupul de inițiativă pentru reînființarea Ligii Navale Române al cărei președinte a fost până în anul 1994, când starea sănătății nu i-a mai permis să lucreze.

**SAN FRANCISCO** Oraș în V SUA (California), important port pe țărmul G. cu același nume și BMM americană la Oc. Pacific. Împreună cu or. Oakland și Berkeley formează o conurbație cu peste 3 mil. loc. Intrarea în port se face pe o pasă cu ad. de 16,7 m. Instalațiile portuare și ale BMM se întind de-a lungul coastei de V a g. pe o distanță de peste 40 km. Ad. la cheuri 12,2 m. Centru industrial: constr. de aparataj electrotehnic și electronic, constr. de mașini, aparataj de precizie, ind. de prelucrare a petrolului, metalurgică, poligrafică. Șantiere de constr. și reparații navale. Arsenal al marinei. Traficul anual de mărfuri cca 36 mil. t. Import: mărfuri generale, cauciuc, minereuri, cafea, copra, orez; export: cereale, prod. petroliere, mașini, prod. chimice, electrotehnice. Șantierele navale dispun de 6 docuri uscate și 4 docuri plutitoare putând asigura construcția și reparația navelor civile cu o capacitate de 230 mii t. și nave milit., incl. PA. Nod de comunicații; din 1869 a devenit punctul terminus al liniei ferate transcontinentale. Orașul este legat cu suburbiile prin poduri gigantice care traversează G. San Francisco și Str. Porțile de Aur. *ist.* Întemeiat de spanioli în 1776; în 1846 este luat în stăpânire de SUA de la Mexic. S-a dezvoltat puternic în perioada „febrei aurului” (începută în 1848). În 1945, aici a fost fondată Organizația Națiunilor Unite (ONU).

**SANIE 1.** Apărătoare detașabilă la barca de salvare; v. *fig.* lăsare la apă. **2.** Platformă din lemn ce se deplasează prin alunecare pe școndri; este folosită la manevrele de forță executate la uscat. **3.** Suport al



Sanie: (2)

1 – cavaleț; 2 – sanie; 3 – cale de rulare; 4 – școndru.

navelor în cursul lansării.

**SAN NICOLAS** Oraș-port în Argentina pe Fl. Parañá. Accesibil navelor maritime. Aici se află cea mai mare centrală electrică din țară (300 mii kW). Centru

industrial: ind. metalurgică (0,5 mil. t oțel anual), ind. ceramică, chimică, rafinării de petrol. Fondat în anul 1748.

**SANNIKOV** Str. între Ins. Arh. Novosibirsk (Kotelnâi și Malâi Liahovskii) din Oc. Înghețat de Nord. Face legătura între M. Laptev și M. Siberiei Orientale. Lung. 24,3 Mm (45 km); lățimea min. 29,7 Mm (55 km); ad. 10–20 m. Din cauza ghețurilor este accesibilă navigației în lunile aug. și sept. Temp. med. vara: cca 0° C. Zonă bântuită de furtuni. Poartă numele navigatorului rus I. Sannikov care a explorat Arh. Novosibirsk.

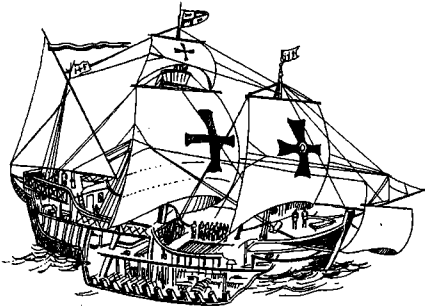
**SANTA ANA** Vânt cald, dar violent, care bate dinspre Est în Sudul Californiei, în Canalul Santa Barbara și în zona San Pedro.

„**SANTA CLARA**” Navă menționată în prima poliță de asigurare maritimă cunoscută până acum (1347), pentru o călătorie de la Genova la Majorca.

**SANTA CRUZ** Arh. melanezian în Oc. Pacific între Ins. Noile Hebride și Solomon. Supr. 938 km<sup>2</sup>. cca 8 mii loc. Pr. ins.: Santa Cruz și Vanikoro. Protectorat britanic. *ist.* În al doilea RM, în confruntările pentru Ins. Solomon, în apropiere de Arh. S.C. s-a desfășurat o luptă aero-navală între o forță japoneză (46 nave, între care 4 PA și 213 avioane) și o forță americană (23 nave, între care 2 PA și 171 avioane) în care americanii au suferit pierderi superioare celor japoneze (1 PA, 1 Ds. și alte 4 nave avariate), iar japonezii 2 PA avariate, dar acțiunea s-a încheiat fără alte rezultate.

**SANTA CRUZ DE TENERIFE** Oraș în Spania insulară (Canare), port la Oc. Atlantic; cca 165 mii loc. Mare rafinărie de petrol (7,5 mil. t. anual). Import de petrol cu un trafic anual de 12,5 mii t. Escală pe rutele maritime transatlantice. Pescuit.

„**SANTA MARIA**” Numită greșit „Caravelă”, S.M. era o *nao* (v.) cu trei arbori aleasă drept „navă amiral” de Cristofor Columb la traversarea Oc. Atlantic, cu cele trei nave, spre „Lumea Nouă”. Nava a părăsit portul Palos



„Santa Maria”

în august 1492, iar în octombrie 1492 a debarcat pe Ins. San Salvador. În noiembrie 1492 a fost pusă pe uscat pe Ins. Española (Haiti). Caracteristici: depl. 200 t; capacitate de încărcare 100 t; dim.: 29/21,6 x 7,92 x 2,40 m; supr. velică 240 m<sup>2</sup>; vit. 9,6 Nd. Echipaj 80 oameni.

**SANTANDER** Oraș în N Spaniei (Castilia Veche) și un important port fluvio-maritim situat pe malul dr. al Fl. Tejo la vărsarea în G. Biscaya din Oc. Atlantic. Cca.

140 mii loc. Centru industrial: ind. constructoare de mașini, metalurgică, de prelucrare a metalelor, chimică, militară, textilă, de prelucrare a tutunului. Traficul anual de mărfuri peste 2 mil. t. Export: minereu de fier, zinc, mărfuri generale. Șantiere de construcții și reparații ale navelor militare și civile. *ist.* Cunoscut încă din perioada Imperiului Roman. În timpul cuceririi de către arabi a Pen. Iberice, S. a fost un focar al Reconquistei (sec. VIII–XV) și, de asemenea, un centru de rezistență al armatei Republicane în timpul războiului civil din Spania împotriva intervenției italo-germane (1938–1939).

**SANTIAGO DE CUBA** Oraș-port și BMM în E Cubei la M. Caraibilor. Cca 250 mii loc. Al doilea oraș ca importanță după Havana. Centru industrial: ind. zahărului, tutunului, de prelucrare a fructelor, rafinării de petrol. Șantier de reparații navale. Export: zahăr, tutun, cacao, minereu de cupru, mangan. *ist.* Întemeiat în anul 1514. La 3 iulie 1898, în zona portului, în timpul războiului hispano-american (1898), a avut loc o luptă navală între o esc. americană (8 nave de luptă) și o esc. spaniolă (6 nave de luptă) soldată cu înfrângerea esc. spaniole. Spaniolii, lipsiți astfel de posibilitatea de a mai aproviziona cu armament, muniție și alimente trupele lor aflate pe Ins. Cuba și în Porto Rico, au fost constrânși să accepte înfrângerea în fața forțelor americane și trupelor de gherilă din insulele respective.

**SANTINĂ 1.** La navele cu dublu fund, spațiul dintre bordajul gurnei și tabla marginală. **2.** La navele cu fund simplu, spațiul dintre fund și paiol. În S. se adună apă de la scurgeri, infiltrații etc., care se evacuează cu ajutorul pompei de S.

**SANTINELĂ LA ANCORĂ** Marinar de veghe pe teugă, care, în afară de serviciul de pază, observă tot timpul lanțul ancorei.

**SANTINELĂ SUBMARINĂ** *inv.* Aparat de forma unui zmeu, remorcat sub apă, care, izbind fundul, declanșează un clinchet ce face ca zmeul să se răstoarne, iar remorca slăbește tensiunea, indicând astfel că fundul este mic.

„**SANTISSIMA TRINIDAD**” *ist.* Navă de linie spaniolă, singura navă cu patru punți de tunuri care a existat vreodată. Capturată de englezi la Trafalgar (1805), nava s-a scufundat din cauza mării rele în noaptea care a urmat bătăliei.

**SANTO DOMINGO** Cap. Rep. Dominicane și port situat în SE Ins. Haiti la M. Caraibilor. Prin port se tranzitează cca 2/3 din traficul de mărfuri al țării. Ind. ușoară, textilă, alimentară. Export: zahăr, prod. de pielărie, lemn (esențe prețioase), rom, citrice, ananas. Șantier naval. *ist.* Întemeiat în 1496 de Bartolomeo Columb, fratele vestitului navigator Cr. Columb. În 1930 a fost distrus de un uragan și refăcut complet în 1936.

**SANTORIN** (gr. Thira) Grup de insule grecești din M. Egee (la S de Arh. Ciclade). Supr. 75 km<sup>2</sup>; cca 16 mii

loc. Reprezintă resturile unui vulcan prăbușit în mare pe la anul 1000 î.Hr. Relief deluros, vulcanic cu alt. max. de 566 m. Vechea denumire dată de venețieni: Santa Irene.

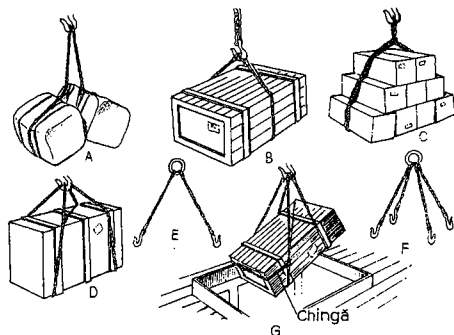
**SANTOS** Oraș-port în SE Braziliei (Sao Paulo) situat pe țărmul g. cu același nume din Oc. Atlantic. Cca 270 mii loc. Este unul din cele mai importante porturi ale țării, accesibil navelor oceanice. Traficul anual de mărfuri cca 20 mil. t. Deservește îndeosebi orașul și statul Sao Paulo, principala zonă industrială și comercială a Braziliei. Prin S. se derulează 3/4 din exportul de cafea al Braziliei și o importantă cantitate de bumbac, zahăr, fructe. În apropiere de S. se află întrepr. de prelucrare a petrolului, asfaltului, prod. îngrășămintelor chimice ș.a. Portul oferă condiții de bazare a navelor militare, incl. Ds.

**SAO ROQUE** Cap pe coasta de NE a Braziliei, la 5°28' lat. S și 35°17' long.; cel mai de E punct al Americii de Sud.

**SĂO FRANCISCO** Fluviu în E Braziliei. Lung. 3161 km; supr. bazinului hd. cca 630 mii km<sup>2</sup>. Izv. din masivul Sierra do Canastra de la cca 1400 m alt. Străbate partea de E a podișului Brazilian și se varsă în Oc. Atlantic. Formează numeroase praguri și cascade (Pirapora, Paulo Afonso), unde s-au construit hidrocentrale. Afl. pr. Rio das Velhas, lung de 1135 km. Parțial navigabil. Importantă arteră de comunicație pe apă spre interiorul țării.

**SĂO TOMÉ și PRINCIPE** Grup de ins. în Oc. Atlantic (G. Guineii) în apropierea țărmului de V al Africii. Supr. totală 964 km<sup>2</sup>. Cca 100 mii loc. De proveniență vulcanică, ins. au un relief muntos cu alt. max. de 2024 m (Ins. São Tomé). Clima variază: pe Ins. S.T. este climă de trecere de la tropicală la ecuatorială cu sezon uscat și sezon ploios; pe Ins. Principe este climă ecuatorială. Culturi de cacao, cafea, trestie de zahăr, cocotieri. Pr. porturi: São Tomé pe ins. cu același nume și Sao Antonio pe Ins. Principe. Aeroport. *ist.* Descoperite de portughezi (1470), intră sub stăpânirea Olandei (1641), redevenind din 1740 colonie portugheză. Din 1951, ins. au fost declarate „teritorii de peste mări” ale Portugaliei.

**SAPAN** MC Parămă din cânepă ori din sârmă sau lanț, cu ajutorul căreia se formează coțada prin încingerea unor mărfuri ce urmează a fi ridicate la bord sau coborâte. În funcție de destinație, S. pot avea fie forma de lanț, fie forma de zbir (inel format prin unirea capetelor parâmei cu o matiseală scurtă); *sin.* sapană, (*rar*) țăpan. **S. de butuc** S. montat pe butucul roților unui autovehicul pentru încărcare/descărcare. **S. de lanț** Bucată de lanț cu un cârlig la unul din capete, celălalt fiind prins la un inel comun; este folosit la încărcare/descărcare. **S. de pânză** Bucată de pânză de vele pătrată sau dreptunghiulară, prevăzută la capetele de parămă cu ochiuri și rodanțe pentru coțat; *var.* Sapană, țăpan.



Sapane:

A, B – simple; C – în dublin; D – în patru; E, F – de lanț; G – cu chingă.

**SAPĂ** *fl., sin.* palmă de ancoră.

**SAPELLI** *v.* acaju.

**SARCINĂ DE BLOCARE** Tensiunea maximă a unei parâme la ieșirea de pe tambur, după ce acesta a încetat să se mai rotească în direcția de virare, motorul aflându-se la cuplul maxim, iar parâma fiind înfășurată într-un singur strat. Definiție ISO (*engl.* International Standardization Organization).

**SARCINĂ DE CEDARE** Tensiunea maximă a unei parâme la ieșirea de pe tambur, în momentul în care acesta începe să se rotească în sens invers cuplului maxim al motorului de acționare, parâma fiind înfășurată într-un singur strat. Definiție ISO (*engl.* International Standardization Organization).

„**SARDEX**” Tip de cargou românesc.

**SARDINIA** (*it.* Sardegna) Ins. italiană situată în bazinul de V al M. Mediterane. A doua ins. ca mărime după Sicilia. Supr. 24,1 mii km<sup>2</sup>; cca 1,3 mil. loc. Relief muntos vulcanic, alt. max. 1834 m (vf. Punta la Marmora). Țărmurile slab crestate, în general joase, iar în unele locuri mlăștinoase. Înalte în partea de NE. Golfuri mai importante: Cagliari (S), Asinara (N), Oroschi (E) și Oristano (V). Climă mediteraneană secetoasă.; temp. med. +8, +10° C în ian., +24, +26° C în iul. Pr. fluvii: Tirso (150 km), Flumendosa (127 km). Vegetație săracă, diferite specii de arbuști. Păduri rare. Culturi: cereale, măslini, viticultură. Pescuit. Pr. oraș: Cagliari. *ist.* Aparținând Cartaginei, a fost cucerită în anul 238 î.Hr. de romani, apoi stăpânită succesiv de vandali (456 d.Hr.), bizantini (534), disputată de arabi (sec. VIII–XI), de Genova și Pisa (sec. XII–XIII), dominată de spanioli (sec. XIV–XVII). În 1720 a intrat sub stăpânirea ducelui de Savoia care a pus bazele regatului S., devenind nucleul în jurul căruia s-a realizat unificarea Italiei. Din 1948, regiune a Italiei cu statut special.

**SARDINIER** Navă mică folosită în M. Mediterană pentru pescuit sardele cu năvodul de larg.

**SARGASELOR, Marea** ~ (Sargasso Sea) Întindere vastă în zona tropicală a Oc. Atlantic (între 25°–35° lat. N și 35°–68° long. V), aflată în centrul circuitului format de curenții Canarelor, Alizeelor de Nord și Golfstromului. Supr. cca 6–7 mil. km<sup>2</sup> (limitele instabile din cauza schimbării sezoniere a influenței curenților). Denumirea ei provine de la algele brune (Sargassaceae) având forma unor arbuști ramificați care se găsesc în cantități

mari la suprafața apei fără să împiedice navigația. În zona M. S. vânturile și curenții sunt slabi. Temp. apei: +18 la +23° C iarna și +26 la +28° C vara. Salinitatea ridicată 35–37 ‰; transparența mare (65 m); culoarea albastru intens. Aici migrează anghielele pentru reproducere.

**SART** Manevră fixă ce susține catargul în borduri. S. sunt prevăzute cu grijele (trepte) pentru a înlesni urcarea în arboradă. Pe navele pe care S. se capează, acestea sunt, de regulă, perechi, formând un ochi. **S. de carenaj** S. suplimentar folosit la abaterea în carenă. **S. de coș** S. care ține coșul în borduri. **S. orfan** S. fără pereche. **S. în romb**; v. romb. **S. de bompres**; v. mustață.

**SASEBO** Oraș în NV Ins. Kyūshū (Japonia), port la M. Chinei de Est. Cca 300 mii loc. Lung. frontului de cheuri 13 km cu ad. până la 11 m. Constr. de mașini, prod. chimice, ceramică. Traficul anual de mărfuri cca. 5 mil. t. Import: produse petroliere, mărfuri generale; export: mărfuri generale. BMM având condiții de bazare a PA și SmN. Șantiere de construcții și reparații navale, care dispun de 6 docuri uscate unde pot asigura construcția și reparația tuturor categoriilor de nave.

**SATELIT DE NAVIGAȚIE** v. navigație cu satelit.

**SATELIT FICTIV** v. marea.

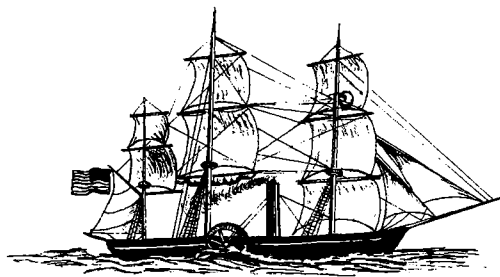
**SAULĂ** Parămă cu grosimea de 1,5–4 cm, obținută prin răsucire sau prin împletire; în ultimul caz se numește **S. engleză** sau **S. împletită** și se folosește în locurile în care nu trebuie să se răsucescă: la pavilioane, loch, sondă. **S. de pavilion** S. împletit, trecut printr-un rai de la mărul catargului sau al bastonului de pavilion și prevăzută cu cârlige sau pești, la care se leagă pavilionul. **S. de semnale** S. împletită, trecută printr-o macara simplă de pe o vergă sau de pe straiul triatic și prevăzută cu cârlige sau pești cu care se prind pavilioanele de semnale. **S. de sondă** S. împletită ce se folosește la sondare. La sondele hidrografice S. au o inimă de sârmă pentru ca lungimea să rămână constantă.

**SAVANNAH** Fluviu în SE SUA; lung 725 km. Supr. bazinului hd. 27,2 mii km<sup>2</sup>. Izv. din M-ții Apalași, străbate depresiunea preatlantică și se varsă în Oc. Atlantic printr-un estuar în dreptul orașului cu același nume. Debitul mediu anual 305 m<sup>3</sup>/s. Navigabil până la or. Ogasta (356 km de la vărsare). Hidrocentrale. Pe țărmul fl. (statul Carolina de Sud) se află o importantă uzină de plutoniu.

**SAVANNAH** Port în SUA (Georgia) situat pe fl. cu același nume la 24 km de la vărsarea în Oc. Atlantic. Cca 150 mii loc. Portul este accesibil navelor cu un pescaj de până la 11 m. Lung. frontului de cheuri 4,6 km, cu ad. până la 12 m. Traficul anual de mărfuri cca 15 mil. t. Import: petrol, prod. petroliere, metale, îngrășăminte; export: bumbac, mașini agricole, material lemnos. Șantiere navale care asigură construcția și reparația navelor civile de tonaj mediu și navelor militare, incl. Ds. Aeroport.

„SAVANNAH” 1. Primul cargou cu propulsie nucleară, construit în 1962 în SUA. Caracteristici: depl. 21 810 t; dim.: 182 × 23,77 × 10 m; vit. 21 Nd. 2. Ist. Prima navă cu aburi, care a străbătut Atlanticul (1819) în 28 de zile, folosind mașinile numai la plecare și la intrarea în port

(în total 85 de ore), restul timpului mergând cu vele. Viteza în momentul utilizării mașinilor era de 6 Nd (72 CP). Roțile cu zbaturi se puteau demonta pentru a fi ridicate pe punte când se naviga cu ajutorul velor.



Savannah (2)

**SAVOPOL, Nicolae** (1905 – ?) LtCdr. A navigat mai multe decenii pe mare și, având talent, a început să picteze marea în cele mai diverse aspecte ale sale: corăbii și vapoare, furtuni pe mare, țărmuri, porturi, bățălii ș.a. A participat cu lucrările sale la numeroase expoziții de pictură din țară și străinătate (Franța, Italia, Elveția, Germania, Austria, Ungaria ș.a.). Despre pictura sa, criticul de artă Ion Tătaru a scris în 1974 „...o pictură clară și luminoasă, expresie a unui suflet de autentic marinar”. În al doilea RM ambarcat șef mecanic pe Ds. „Regele Ferdinand” a participat la numeroase misiuni de luptă.

**SAVORGNAN, Pierre Paul François de Brázza** (1852–1905) Navigator, explorator și colonizator francez de origine italiană. Explorează bazinul râului Ogooue (Africa Ecuatorială), cursurile Râurilor Nyanga și Kouilou și a Fluviului Congo. Stabilește un post francez pe malul drept al Fluviului Congo, unde se va înălța orașul Brazzaville. A extins granițele franceze în Africa anexând bazinele Râurilor Sangha și Oubanguri. Este cunoscut în istorie ca unul dintre puținii care și-au respectat semenii, indiferent de culoarea pielii și care nu a folosit forța armelor, ci puterea convingerii.

**SAVURĂ** Lest de nisip, de pietriș sau de apă, luat la bordul unei nave pentru a îmbunătăți stabilitatea acesteia și randamentul elicei; *sin.* balast, lest.

**SAWU, Marea** ~ Una din mările insulare australo-asiatice cuprinsă în spațiul dintre Insulele Flores, Timor, Sumba, Sumbawa, Sawu ș.a. Supr. 104 mii km<sup>2</sup>; ad. med. 1683 m, max 3475 m. Temp. apei la suprafață între nov.–feb. +30° C (vara în emisfera sudică); salinitatea 34,5‰. Curenți de suprafață în direcția V cu vit. de 1 Nd (1,85 km/h). Marea neregulată, semidiurnă cu ampl. de 2 m. Faună bogată.

**SĂCĂRIE MC** Marfă (de obicei, cereale) în saci, așezată deasupra cerealelor în vrac pentru a împiedica „curgerea” acestora.

„SĂGEATA” Ist. Șalupă pusă la dispoziția Comandamentului Flotei de Grigore Cantacuzino în timpul războiului de Independență (1877–1878), fiind folosită pentru transporturi și aprovizionarea armatei în zona

Vidin. Împreună cu șalupele „Bucur” și „Rândunica” a făcut legătura între cele două maluri ale Dunării. I s-a schimbat numele în „Grigore Cantacuzino” și a continuat să fie folosită de Flotilă pentru transporturi, poștă, precum și pentru lucrări hidrografice. Surprinsă de o furtună la remorca canonierei „Grivița” s-a scufundat (1882).

**SĂGEATĂ 1.** Arboret de dimensiuni mai mici, instalat pe unele nave cu faruri scurte. **2.** S. de **bompres**; v. bompres.

**SĂLTARE** Mișcare a navei de-a lungul axei sale verticale.

**SĂRI** (*despre vânt*) A schimba brusc direcția.

**SĂRI LA ABORDAJ** (*despre echipaj*) A ataca prin abordaj.

**SĂRITURĂ DE VÂNT** Schimbare bruscă a direcției vântului.

**SĂVULESCU, Eugen** (1901–1964 n. București) Comandor. Absolvent al Școlii Navale promoția 1921 și al Școlii Superioare de Război ca șef de promoție (1932). Cu gradul de Slt. a fost ambarcat pe nave ale Div. de Mare și ale Div. de Dunăre (1921–1928), având și comanda vedetei „Maior Șonju”, iar apoi șef al artileriei pe Ds. „Mărăști” (1928–1930). Deține în continuare funcții de comandă (can. „Ghiclescu” și „Dumitrescu”) și de stat-major ca șef de secție operații în St.-Major al Marinei. Participă la al doilea RM cu gradul de LtCdr. la comanda Ds. „Regina Maria” (1941–1942), fiind decorat cu Ord. „Mihai Viteazul”. Profesor la Școala Superioară de Război (1943) și la Școala Navală (1944). După război a fost avansat la gradul de Cdr. și numit șeful Serv. E.C.P., ulterior Direcție (1945). Șef de Stat-Major al MM (1946), apoi comandant al Marinei Militare (1946–1948). Profesor la Academia Militară (1948–1952). În rezervă din 1952.

**SĂLĂC** Fund mic stâncos (al mării).

**SÂN** Intrând în uscat, mai mic decât o crigă; *sin.* ansă.

**SÂNGERA** A da gaură într-o căpățână de ancoră din lemn pentru a evacua apa din interior. Gaura se astupă apoi cu un dop.

**SĂRBU, Tiberiu** (1907–1944) Căpitan. Absolvent al Școlii Navale promoția 1929 cu grad de Slt. Specializat în transmisiuni, a executat serviciul ambarcat pe nave ale Diviziei de Mare. Profesor și comandant de companie de elevi la Școala Navală (1930–1940). Ambarcat pe Ds. „Regele Ferdinand” ca ofițer secund, a participat la operația de evacuare a trupelor germano-române din Crimeea. Grav rănit la 20 aug. 1944 în timpul unui bombardament al aviației sovietice asupra navei, a decedat în aceeași zi la spital.

**SĂR-DARIA** (Syrdarja) Fl. în Asia Centrală (Uzbekistan, Kazahstan, Tadjikistan și Kârgâstan) format prin confluența în depresiunea Fergana a R. Narin și Kara Daria care izv. din M-ții Tian-San. Lung. 2206 km (cu R. Narin 3078 km). Se varsă printr-o deltă în M. Aral. Cea mai mare parte a debitului este folosită la irigații, care se ridică la o supr. de peste 1600 mii ha. Hidrocentrală. Navigabil pe cursul inferior pentru nave mici.

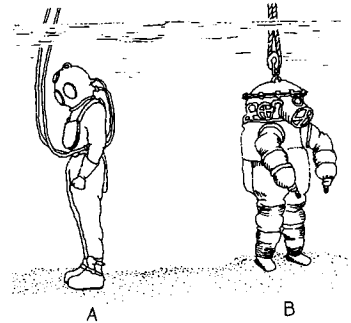
**SĂRMĂ** *sin.* parâmă de sârmă (*termen folosit în mod curent la bord*). **S. de ambosare** v. ambosare **S. de cuplare** fl. S. care leagă două șleपुरi. **S. diagonală** fl. S. oblică între două dane de șleपुरi remorcate. **S. de prut** fl. S. cu care se execută manevra denumită prut. **S. de sondă** S. cu o singură viță din șapte fire, folosită la sonda-mecanică.

**SBAT** *sin.* zbat.

**SBIR** *sin.* zbir.

**SCAFANDRIER** *inv., sin.* scafandru (1).

**SCAFANDRU 1.** Persoană specializată în executarea de lucrări sub apă, folosind un echipament compus din costum, ghete, cască, lest și alimentat cu oxigen de la suprafață. **S. autonom** S. care se mișcă independent sub apă, fiind echipat cu un costum complet sau numai cu



Scafandru:  
A – ușor; B – greu.

un aparat respirator, ochelari și labe de cauciuc pentru înot. **S. de luptă mil.** S. autonom care execută misiuni de cercetare, distrugeri de obstrucțiuni, de nave, de mine ș.a. **S. greu** S. echipat cu un costum metalic foarte rezistent, capabil să lucreze la adâncime mare (cca 110 m). **2. inv.** Aparat de scafandru; v. centrul de scafandri.

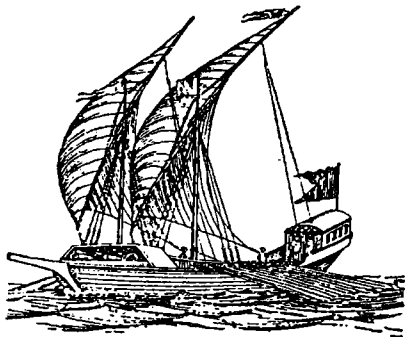
**SCAFANDRU DE LUPTĂ** Scafandru ușor din componerea Forțelor Navale, instruit pentru misiunile de cercetare și distrugere sub apă. Este echipat cu costum de scafandru autonom, armă individuală, explozibil, aparate de cercetare și legătură. S.d.L. au ca misiuni principale: distrugerea navelor militare inamice în baze și în locurile de staționare la ancoră; distrugerea unor lucrări hidrotehnice importante, cercetarea sectoarelor de debarcare a desantului maritim, distrugerea obstacolelor subacvatice instalate de inamic ș.a. În general echipele de scafandri de luptă sunt lansate în apropiere de porturile și de litoralul inamic, de către submarine. În prezent S.d.L. sunt destinați mai ales executării de acțiuni de cercetare-diversiune în apele unui inamic potențial sau protecției forțelor proprii împotriva scafandrilor de luptă („oamenilor broască”) inamici.

**SCALĂ DE CALIBRARE** Document întocmit de șantierul de construcție a petrolierelor, în care se specifică volumul de apă dulce din fiecare tanc, umplut până la înălțimea de 6”. Cu ajutorul S.d.C. și luând în considerație greutatea specifică a produsului și corecțiile de temperatură, se poate calcula greutatea produsului din tanc.

**SCALĂ DE ÎNCĂRCARE** Tabel care cuprinde depla-

samentul, deplasamentul volumetric, tonajul dead-weight brut, pescajul mediu, imersiunea în tone/cm (tone/fo) și bordul liber al unei nave. Cu ajutorul acestui document se determină cantitatea de marfă care se poate încărca sau cea existentă la bord, pescajul după încărcare sau la sosirea în port.

**SCAMPAVĂ** (*it. Scampavia*) *ist.* Navă militară cu rame, ușoară și rapidă, tip galeră de dimensiuni mici, folosită



Scampavă (începutul sec. XVIII)

în sec. XVIII în flotele de galere, în misiuni de cercetare și patrulare, îndeosebi în spații restrânse. Era propulsată de 12–18 perechi de rame, iar în prova avea montate I-II tunuri de cal. mic. Pe vânt favorabil, pentru deplasare avea 1–2 catarge cu vele triunghiulare. Tipuri de S. au fost folosite la începutul sec. XVIII în Rusia și în flotele altor țări europene.

**SCAMPAVIA** *ist.* Navă napolitană din prima jumătate a sec. XIX, cu velă mare, trincă latină și rame, cu un tun de 6 țoli la prova. Lungimea navei era de cca 50 m.

**SCAPA FLOW** Principala bază operațională a flotei militare engleze, în Arh. Orkney în primul (1914–1918) și în al doilea (1939–1945) războaie mondiale. Acvatoriul bazei, cu o supr. de 120 mii pătrate, este mărginit de insule cu ieșiri între ele în Oc. Atlantic și M. Nordului. Cele două pase de intrare în port au ad. de 27–37 m. Baza este puternic fortificată, cu posibilități de staționare dispersată a navelor de toate clasele. Dispune de aerodromuri pentru aviația maritimă și de uscat, șantieri de reparații navale și mari depozite de combustibil, armament, muniție ș.a. *ist.* La terminarea primului RM, la S.F. au fost internate, conf. condițiilor de capitulare a Germaniei, navele flotei germane, unde în scurt timp au fost scufundate de propriile echipaje. În al doilea RM, la 14. oct. 1939, submarinul german „U-47” a reușit să străpungă puternica apărare ASM a bazei și să scufunde NL britanică „Royal Oak”, demonstrându-se astfel rolul crescând al SM în acțiunile de luptă pe mare.

**SCARA CAPACITĂȚII DE ÎNCĂRCARE** Tabelă grafică arătând valorile capacității de încărcare a navei, în funcție de pescaj, pentru apa de mare și apa dulce. Pe același grafic se arată valorile corespunzătoare ale deplasamentului navei, ale bordului liber și ale afundării pe cm sau pe țol.

**SCARA CEȚII/VIZIBILITĂȚII** Cuprinde nouă valori: 0 – **ceață deasă**, vizibilitate sub 50 m; 1 – **ceață groasă**, vizibilitate 0,1 Mm; 2 – **ceață**, vizibilitate 0,2 Mm; 3 –

**ceață moderată**, vizibilitate 0,5 Mm; 4 – **păclă**, vizibilitate 1 Mm; 5 – **vizibilitate proastă** 2 Mm; 6 – **vizibilitate moderată**, 5 Mm; 7 – vizibilitate bună, 10 Mm; 8 – **vizibilitate foarte bună**, 30 Mm; 9 – **vizibilitate excelentă**, peste 30 Mm.

**SCARA HĂRȚII DE NAVIGAȚIE** Raport numeric sau linie gradată, cu ajutorul căreia se pot determina distanțele pe hărțile marine. Pe hărțile de navigație se întâlnesc două feluri de scări: a) naturală – redată sub forma unei fracții subunitare și raportată în majoritatea cazurilor la paralela medie a hărții; b) liniară – cu ajutorul căreia se pot determina distanțele pe mare în mile, cabluri, picioare sau metri. Pe hărțile marine în proiecție Mercator se folosesc ca scară liniară cadrele verticale ale hărții, pe care sunt gradate minutele de latitudine crescândă, egale fiecare cu o milă marină (1852 m) și zecimile de minut, reprezentând fiecare un cablu.

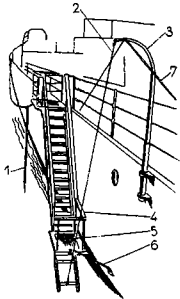
**SCARA INTERNAȚIONALĂ A MĂRII** Notațiile cuprinse între 0 și 9 pentru starea mării:

Gradul mării	Starea mării	Forța vântului (scara Beaufort)	Înălțimea valurilor în m med. - max.
0	Calm plat	0 - 1	0,00
1	Mare încrêțită	2	0,0 - 0,1
2	Mare frumoasă	3	0,1 - 0,5
3	Mare ușor agitată	4	0,5 - 1,25
4	Mare moderat agitată	5	1,25 - 2,5
5	Mare agitată	6	2,5 - 4,0
6	Mare foarte agitată	7-9	4,0 - 6,0
7	Mare înaltă	10	6,0 - 9,0
8	Mare foarte înaltă	11	9,0 - 14,00
9	Mare fenomenală	12-17	peste 14,00

**SCARA NEBULOZITĂȚII** v. nebulozitate.

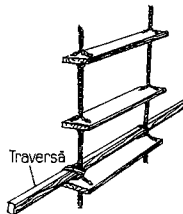
**SCARĂ 1.** Piesă metalică de forma unei furci, prinsă de etrava ambarcațiunii, la care se poate iega o pară pentru a o trage pe plajă. **2.** Idem, la care se fixează capătul unei subarbe sau alte manevre fixe ale bompresului. **S. de bord:** a) S. în interiorul navei; b) S. așezată, de regulă, la pupa, pe care urcă la bord ofițerii sau pasagerii. Este prevăzută cu o platformă superioară și cu una inferioară, precum și cu o grui pentru ridicare și coborâre. La platforma superioară se leagă o pară de barcă (braț fals) de care se poate prinde cu cangea omul în prova al bărcii ce acostază; *sin.* S. mare, S. de tăietură. **S. de bordaj:** a) S. din șipci de lemn fixate de bordaj, pe care se poate urca uneori la bord, folosind și un țin-te bine; v. *fig.* navă de 74 ; b) S. din scoabe metalice prinse de bordaj în dreptul nării de ancoră, în dreptul tangonului etc. **S. de debarcare** S. compusă din mai multe S. de piscică lipite, servind la trecerea de pe navă pe ambarcațiunile de debarcare. **S. de Mediterana** S. din lemn lipită de bordaj și prevăzută cu o balustradă la partea superioară, care este folosită pe navele militare mici pentru a urca și coborî în barcă. **S. de pilot** S. mobilă cu trepte late, folosită pentru a ambarca sau debarca un pilot; uneori S. este prevăzută cu o traversă

pentru a nu se răsturna. **S. de piscică** S. compusă din două parâme legate prin trepte cilindrice; v. *fig.* gabie și tangon. **S. de scafandru** S. metalică folosită la coborârea și ridicarea scafandrilor: v. *fig.* scafandru. **S. de salvare** S. asemănătoare S. de pilot, lestată la partea inferioară de care se pot agăța naufragiații. **S. de sart** S. de piscică între o grijea inferioară a unui sart și punte, permițând urcarea în arboradă fără a ieși în afara bordului. **S. de tangon** S. de piscică prinsă pe tangon, având un ochi cu rodanță la capătul inferior; folosind S.d.T., armamentul bărcii de serviciu coboară și urcă în barcă. **S. de tăietură** *sin.* S. de bord, S. mare.



Scară de bord:

1 - parâmă; 2 - atârănător; 3 - gruiu de scară; 4 - balustradă; 5 - grătar; 6 - suport; 7 - braț.



Scară de pilot

**SCARĂ DE CHEU** Scară metalică fixată vertical de peretele cheului sau zidită în formă de trepte în zidul acestuia; este folosită pentru trecerea oamenilor de pe ambarcațiuni pe cheu.

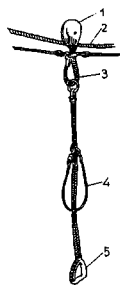
**SCARĂ DE MAREE** Gradații pe un cheu, dig sau școndru, care indică înălțimea mării.

**SCARĂ DE PESCAJ** Gradații executate prin chemăruire, sudură etc. la prova și pupa unei nave, indicând pescajul în decimetri sau în picioare; uneori gradațiile de la prova sunt exprimate în decimetri, cu cifre arabe, iar la pupa în picioare, cu cifre latine. Unele nave mari au și la centru asemenea scări care indică pescajul mediu.

**SCARĂ DE TRANSFER/TRANSBORDARE** Dispozitiv compus dintr-un capăt de parâmă, cu o scară la partea inferioară, prinsă de un călător și prevăzută cu o chingă, cu ajutorul căreia se poate încinge un om, sprijinindu-se cu piciorul pe scară. Servește la transbordări de persoane sau la debarcări.

**SCARĂ HIDROMETRICĂ** *sin.* miră. **SCAREU** Suport din grinzii prismatice de lemn, dispuse în pătrat, pe care se așează o navă scoasă pe mal; *sin.* tachet, tacadă.

**SCARLAT, Constantin** (n. 1935 Costișa, Neamț) Lt. Cdr. Arheolog submarin, scafandru, pionier al arheologiei subacvatice românești. A înființat Secția de cercetări marine și arheologie subacvatică,



Scară de transfer:

1 - călător; 2 - filieră; 3 - cârlig de siguranță; 4 - chingă; 5 - scară.

prima de acest gen din România, care a funcționat în cadrul Muzeului Marinei Române între anii 1972-1977. Împreună cu tinerii din clubul său de acvnauți a făcut explorări subacvatice în zona litoralului românesc, aducând la suprafață cca 2000 de exponate din ceramică, piatră, fier, datând din epoca antică, precum și exemplare interesante de floră și faună marină. Este autorul a numeroase lucrări în domeniu între care: **Geografia submarină** (1979), **Geografia fundului lacului Siutghiol** (1971), **Tărmlul nevăzut al Mării Negre** (1982), **Itinerarii subacvatice la Istru și Pontul Euxin** (1988), **Călătorie în adâncuri** (1990) ș.a.

**SCAUN** *sin.* nod de scaun.

**SCAUN DE BOȚMAN** Mică platformă de scândură, susținută cu ajutorul unei parâme ce trece prin găurile de la cele patru colțuri și formează două ochiuri cu o legătură; platforma se poate ridica pe un catarg, coș etc., fiind folosită pentru piturare sau rașchetare.



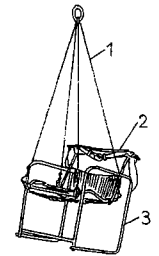
Scaun de boțman

**SCAUN DE CHILĂ** Unul din suportii de construcție specială fixați în linie dreaptă și la intervale determinate, pe o cală sau pe un doc uscat sau plutitor, pe care se așază chila unei nave în construcție sau andocate. Se confecționează din butuci scurți și fasonați de lemn tare, din fontă turnată sau, mai rar, din beton.

**SCAUN DE TRANSBORDARE** Scaun metalic prevăzut cu o chingă, suspendat de un călător, care servește la transbordarea în mare între nave.

**SCĂPA** (*despre ancoră*) *inv.*, v. a ara.

**SCÂNDURĂ DE CĂPTUȘEALĂ (SCÂNDURĂ DE FARDAJ)** **MĀ** Riglă sau dulap de brad, care constituie fardajul mobil (de aerisire) al magaziiilor navei. Se montează pe toată lățimea pereților laterali ai magaziei, orizontal sau vertical, la intervale de 10-25 cm, formând un grilaj interior care protejează încărcătura de contactul direct cu tablele bordajului, permițând aerisirea. Scândurile (dulapii) se prind de coaste prin cârlige, de care se pot desprinde în cazul încărcării unor mărfuri în vrac; *sin.* dulapi de fardaj.



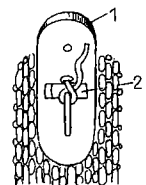
Scaun de transbordare: 1 - labă de gască; 2 - chingă; 3 - scaun.

**SCÂNDURĂ DE RULIU** v. cușetă.

**SCÂNDURICĂ DE STRÂNS** Scândurică cu capetele rotunjite și cu o gaură la mijloc, cu ajutorul căreia se strâng legăturile.

**SCĂRȚĂI** A frâna brusc cabestanul sau vinciul numai în cazuri extreme.

**SCHAEFER, Kurt** (1922 n. Viena) Dipl. ing. dr. Istoric naval austriac. A publicat un mare număr de articole și cărți, între care **Architectura navalis danubiana, Die Donau fregatte «Theresia» 1768-1791 Geschichte und Modellbau, Historische Schiffe in Wien** (2002). Pe



Scândurică de strâns: 1 - scândurică; 2 - mai de matisat.

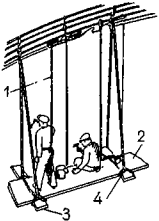


baza elementelor de arhivă, a reconstituit navele și ambarcațiunile dunărene, incl. bolozanul, caicul, șaița etc. și, în colaborare cu specialiști români, a studiat lotca.

**SCHEDEAR** Steaua nautică  $\alpha$  Cassiopeae (Casiopeea), mărimea 2,5; în arabă „Pieptul (Casiopeei)”.

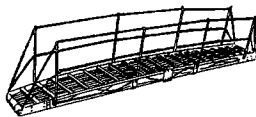
**SCHEER, Rheinhard Karl Friedrich von** Amiral. În serviciul flotei germane din 1879. În anii 80 (sec. XIX) a participat la cucerirea coloniilor germane din Africa. Între 1909–1913, în funcții de răspundere pe linie de stat-major. În 1913–1915, comandant de escadră în cadrul flotei operative. În calitate de comandant al flotei operative a participat la bătălia din Iutlanda (1916). Adept al Am. Tirpitz în cursa înarmării flotei germane. În primul RM a încercat printr-o serie de operații separate să slăbească flota britanică pentru a o înfrânge apoi într-o bătălie decisivă. Întrucât acest plan nu i-a reușit, a devenit partizanul războiului submarin total. În 1918, șef al statului-major general al marinei militare. În urma evenimentelor din 1918 a trecut în rezervă. Autor al unei cărți de memorii cu titlul: **Flota germană în războiul mondial**.

**SCELĂ 1.** Scândură susținută de două parâme prinse cu un nod de S., pe care stau oamenii ce piturează sau rașchetează bordajul. **2.** Podeș prevăzută, de regulă, cu o balustradă, care leagă nava de mal. **3.** Port mic pe Dunăre. **4.** *ist.* Port oriental.



Scelă de lucru:

1 – parămă de siguranță; 2 – scelă; 3 – traversă; 4 – nod de scelă.

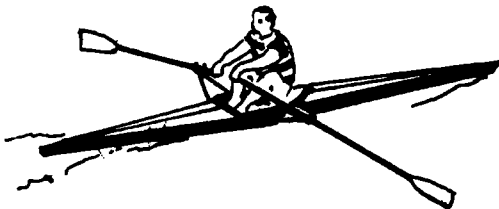


Scelă de acces la bord

**SCHELDE, fluviu** v. Escaut.

**SCHI NAUTIC** *spt.* Alunecare pe apă cu ajutorul unui fel de „schiuri” sau al unei scânduri (acvoplan), sportul fiind tras la remorcă de către o ambarcațiune cu motor. Menținerea la suprafață se datorește rezistenței pe care o opune apa pe timpul alunecării „schiurilor”; *sin.* schi pe apă, water-ski.

**SCHIF** *spt.* Ambarcațiune de sport cu rame, având o formă lungă și îngustă. Oamenii de la rame stau pe scaune (cărucioare) mobile. Ramele cu pana curbă sunt susținute de portanți exteriori.



Schif

**SCHIMBA S. cârma** A pune cârma cu același unghi în bordul opus. **S. de drum** A modifica drumul navei. **S. ghiul** La volte, a trece ghiul dintr-un bord în altul. **S. înainte/înapoi** A brața vergile arborelui trinchet/artimon în bordul opus celui precedent. **S. murele** A schimba bordul din care nava primește vântul; se execută printr-o voltă în vânt sau sub vânt ori prin gambiare. **S. școtele** A trece școtele dintr-un bord în altul, după o voltă.

**SCHIMBARE DE ASIETĂ** Operație care se execută prin introducerea sau scoaterea apei din tancurile de asietă sau printr-o nouă repartitie la bord a încărcăturii sau a greutăților pe lungimea navei. Aceste modificări pot crea o asietă dreaptă când chila navei are poziție orizontală, pot mări sau micșora pescajul la una din extremități, având ca rezultat apurarea sau aprovarea.

**SCHIPER MC 1.** Comandant de navă mică. **2.** Comandant de yacht mic. **3.** *arg.* Comandant de navă comercială.

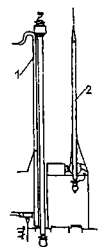
**SCHIȚA DE COASTĂ** Desen reprezentând o porțiune de coastă văzută din larg, dintr-un anumit relevment și de la o anumită distanță. Servește la identificarea uscatului. S.d.C. se găsesc în cărțile-pilot, iar uneori și pe hărțile marine. O.S.d.C. este mult mai utilă decât o fotografie, deoarece redă uscatul așa cum este văzut de ochiul navigatorului, adică cu o deformare ce amplifică înălțimile.

**SCHMIDT, Victor** (1882–?). Contraamiral. Provine din marina austro-ungară. Încadrat în flota militară română după primul război mondial, când primește comanda Grupului de canoniere de dragaj și al Grupării de vase dragă-mine (1920–1924). În anul 1921, cu gradul de căpitan-comandor, fiind numit profesor la Școala Navală, predă un curs de manevre. Comandant al Bazei Navale Maritime (1924–1927) cu o întrerupere în cursul anului 1925, când se află pentru un timp la comanda Administrației navelor de luptă și al Corpului Echipajelor Maritime. Șef de Stat Major al Diviziei de Mare (1927–1928); după un stagiul de studii în străinătate (1928–1930), este numit la comanda Apărării Fixe Maritime (1930–1931); comandant al Grupului distrugătoarelor tip „M” și al distrugătorului „Mărășești” (1931–1933); comandant al Bazei Navale Fluviale (1933–1934); ofițer în cadrul Serviciilor marinei (1935); avansat contraamiral, conduce comisia de recepție a submarinului „Delfinul” (Fiume, 1936) și este numit comandant al Centrului de instrucție submariniști; comandant al Forțelor Navale Maritime (1937–1939) și, în același timp, primește comanda superioară a marșului distrugătorului „Regina Maria”, desemnat să reprezinte țara în Anglia, la serbările și Revista Navală de la Portsmouth, ocazionate de încoronarea regelui George al VI-lea. În anul 1940 este trecut în rezerva armatei.

**SCHNORKEL** Dispozitiv care permite funcționarea sub apă a motoarelor Diesel ale unui submarin.

**SCHOONER** (*engl.*) Goeletă.

**SCIROCCO (SIROCO, SIROCCO)** Vânt cald care bate în M. Mediterană din



Schnorkel:  
1 – schnorkel;  
2 – periscop.

sectorul Sud-Sud-Est, fiind precedat de o depresiune ce se deplasează spre Est.

**SLIPIRE** v. lumină (2).

**SLIPIREA GHEȚII/ZĂPEZII** Lucire albă-cenușie/albă la orizont, indicând apropierea gheții/zăpezii.

**SCOARȚĂ** v. trojă (4).

**SCOATE** A aduce în afara bordajului o ambarcațiune, răsucind gruiile sau lăsând-o să alunece. ♦ „S. sonda “ A începe sondajul cu sonda.

**SCOATE DE PE USCAT** A salva o navă pusă pe uscat, remorcând-o cu remorchere ori cu nave mari sau folosind propriile ancore date spre larg, propriile mașini, instalații de pe mal acționate de palancuri, pontoane etc.; *sin.* desesua (de regulă, fluvial).

**SCOATE UN CONVOI** fl. A îndepărta un convoi de un obstacol sau de un punct periculos printr-o schimbare de drum a remorcherului.

**SCOBITURA VALULUI** Depresiunea dintre două creste de val. Termenul se referă mai ales la partea cea mai adâncă a văii dintre valuri.

**SCOBITURĂ** fl., *sin.* colivia elicei.

**SCODREA, Vasile** (1872–1934 n. București) Viceamiral. Absolvent al cursurilor Academiei Navale din Livorno (Italia). Una din primele sale funcții a fost cea de director de studii și profesor la Școala de Marină din Galați (1898–1899). S-a aflat apoi la comanda marșului de instrucție cu bricul „Mircea I” în 1899. În apr. 1909 a fost numit la comanda Diviziei de Mare și comandant al bricului „Mircea I”. În 1914 este subșef de stat-major în Comandamentul Marinei. În primul RM s-a aflat la comanda Flotei de Operațiuni (1917–1918). După război este numit șef de stat-major al Comandamentului Marinei, iar în 1921 primește comanda Diviziei de Mare. Din 1926, prin Înalțul Decret nr. 483, contraamiralului Vasile Scodrea i s-a încredințat comanda Marinei Militare, devenind în același an primul viceamiral activ al Armatei Române. La 13 ian. 1934 iese la pensie și în același an se stinge din viață.

**SCORIDORA** Ambarcațiune de cabotaj (l. 10–12 m) cu vele și uneori cu motor, folosită în apele ce scaldă coastele Italiei.

**SCORPIUS** Constelația având stelele nautice Antares și Shaula.

**SCOȚIEI, Marea** ~ (Scotia Sea) Spațiu al Oc. Atlantic situat la E de Str. Drake care separă America de Sud de Antarctica, cuprins între Arh. Georgia de Sud, Falkland, Sandwich de Sud și Orkney de Sud. Supr. 1247 mii km<sup>2</sup>; ad. med. 3096 m, max. 5780 m; temp. apei de la +6° C la –1° C. Salinitatea 34%. Partea de S este acoperită o mare parte a anului de ghețari plutitori. Denumită după numele navei unei expediții scoțiene.

**SCRISOARE DE MARCĂ** *ist.* Document prin care o navă era autorizată să fie corsar, ceea ce îi oferea calitatea de combatant, scutind-o de acuzația de piraterie. Marca

însemna inițial limita valorii cu care armatorul corsar urma să se despăgubească prin capturi, pentru pierderile suferite anterior din partea statului advers; v. și cursă.

**SCRISOARE DE MARE** *DM* Document vamal eliberat în timp de război navelor aparținând țărilor neutre, în care se indică portul de plecare, destinația, caricul etc.; se prezintă ofițerilor de pe navele aparținând statelor beligerante, care fac vizite și cercetări.

**SCRISOARE DE REPRESALII** *ist.* Scrisoare de marcă limitată pentru recuperarea pagubelor provocate de corsari.

**SCUBA** (prescurtare din l. engleză a expresiei: Self-Contained Underwater Breathing Apparatus) Aparat autonom de respirat subacvatic; *sin.* acvalang.

**SCUFUNDĂ** (*despre navă*) **1.** *mil.* A trimite o navă la fund prin pintenare, lovitură de tun, torpile, mine etc. **2.** (*reflexiv*) A se duce la fund ca urmare a unei catastrofe. **3.** (*impropriu*) A intra în imersiune.

**SCUFUNDĂTOR** **1.** Persoană capabilă să se scufunde în apă fără aparat de scafandru. Recordul este deținut din 1913 de pescarul de bureți grec Hagi State care s-a scufundat la adâncimea de 80 m, unde a legat o parâmbă de o ancoră pierdută. **2.** Greutate cilindrică pentru ancorarea unei geamanduri.

**SCUNĂ** Navă având greement asemănător cu goeleta, dar cu vele la treime la arborele mare. În 1912 sub pavilion românesc exista o S. de 134 t.

**SCUNER** Goeletă; *sin.* șunăr.

**SCURGE** (*despre navă*) ♦ „A se lăsa scursă” A se lăsa o formație să treacă până ce nava ajunge în dreptul postului pe care trebuie să-l ocupe.

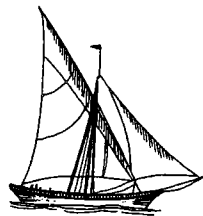
**SCURTU, Gheorghe** (1919–1995 n. Ionești, Gorj) CptCdr. Absolvent al Școlii Navale promoția 1942 și al Școlii de aplicație a Marinei (1946). În al doilea RM a fost încadrat la bateria de coastă „Agigea”, apoi la Ds. „Mărășești” și la Detașamentul apărării Deltei Dunării. Este trecut în rezervă în 1955 iar între 1956–1968 lucrează ca salariat civil la Direcția Hidrografică a Marinei Militare. Între 1968–1983 ambarcat în funcții de comandă la bordul navelor companiei NAVROM. Obține brevetul de CLC (1975). Coautor al **Lexiconului maritim englez-român** (1971) pe probleme de marinărie, hidrografie, oceanografie, navigație, astronomie nautică ș.a.

**SCUTĂ** Ambarcațiune de pescuit cu derivor, folosită în M. Nordului. Lungimea ambarcațiunii este de cca 11 m, iar deplasamentul, în jur de 15 t.

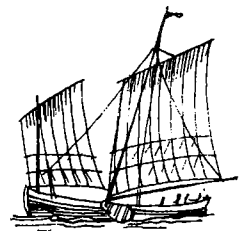
**SCUTER NAUTIC** v. Hidroscuter, jet ski.

**SCVER** *pesc.* Plasă montată la gura traulului de fund, la capac, pentru a nu permite evadarea peștilor în sus; *sin., agr.* cozoroc.

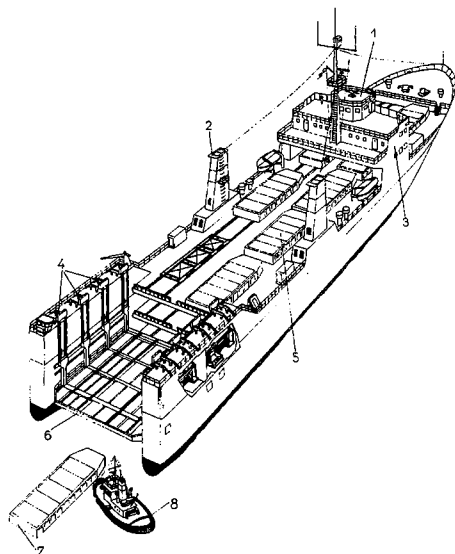
**SEA BEE** Tip de navă port-barje prevăzută la pupa cu un sincrolift cu o capacitate de ridicare de peste 2000 t cu care barjele se ambarcă la bordul navei; v. port-barje.



Scoridora



Scută



Sea bee:

1 – comandă; 2 – coș; 3 – castel; 4 – vinci; 5 – barjă amarată pe punte;  
6 – sincrolift; 7 – barjă; 8 – remorcher.

**SEAGUARD** Sistem de arme pentru apărare realizat de compania „Contraves”. Deservește modulele radarului de căutare cercetare; radarului de urmărire; radarului de urmărire tridimensional; modulului de comandă și control; modulului de control al armamentului.

**SEA SPARROW** Rachetă de 228,6 mm, cu lungimea de 4 m, aflată în dotarea marinei militare a SUA.

**SEATTLE** (de la Sealth, numele unei căpetenii indiene) Oraș-port în NV SUA la Oc. Pacific. Cca 1,5 mil. loc. Nod a 4 linii de CF transcontinentale și de linii aeriene. Important centru industrial: mari uzine de constr. avioane și rachete (firma „Boeing”), siderurgie, construcții navale, întrepr. de prelucrare a lemnului, celulozei și hârtiei. Trafic anual de mărfuri cca 14 mil. t. Prin portul S. se realizează aprovizionarea Pen. Alaska. Export: lemn, hârtie, cereale, blănuri, pește.

**SECHESTRAREA NAVEI MC** Măsură asiguratorie stabilită prin hotărârea unei instanțe, constând în reținerea navei până la rezolvarea unui litigiu referitor la obligația de plată a unor sume de bani de către armatori. Sechestrarea navei poate fi instituită în urma unei acțiuni judecătorești introdusă de reclamant pentru revendicarea drepturilor sale, rezultate din încălcarea contractului de navosire, de salvare, împrumut etc. sau pentru soluționarea litigiilor cauzate de abordaj, avarii comune, reparații etc. De asemenea, autoritățile vamale pot aplica sechestrul pe o navă de comerț pentru încălcarea legilor vamale. Nava poate fi scoasă de sub sechestrul fie prin plata sumei reclamate, fie prin deținerea unei garanții. Convenția de la Bruxelles din 10 apr. 1926 prevede că nu se poate aplica sechestrul asupra navelor militare, iahturilor aparținând statelor, navelor de supraveghere, navelor-spital, navelor de

aprovizionare și a altor nave folosite de un stat în scopuri necomerciale.

**SECHESTRU (SECHESTRARE)** a) Măsură de asigurare pentru garantarea unei executări silite ordonată de justiție, de vamă sau fisc, în cazurile în care nava sau caricul sunt urmărite pentru neplata unei datorii sau amenzi; b) Procedură judiciară care constă în încredințarea în mâinile unei terțe persoane (custode) a unui bun (nava, mărfurile etc.) asupra căruia există un litigiu.

**SECCHI, disc** ~ Disc alb cu diametrul de 30 cm, folosit la măsurarea transparenței apei mării ce se exprimă prin adâncimea la care acest disc nu mai poate fi văzut de la suprafață.

**SECTOR 1.** Eche de forma unui sector de cerc la care sunt prinse trojele cârmei. 2. Sector circular în care este vizibilă lumina unui far. S. sunt date în cartea farurilor prin relevmente luate din larg, indicându-se și sensul.

**SECȚIUNE** Spațiul dintre doi pereți etanși transversali, care poate cuprinde unul sau mai multe compartimente.

**SECȚIUNE MAESTRĂ** Secțiune transversală a unei nave la cuplul maestru.

**SECȚIUNEA MUIATĂ A ALBIEI fl.** Partea secțiunii transversale a albiei unui rău, ocupată de apă.

**SECUND** Al doilea ofițer după comandantul navei și primul înlocuitor al acestuia. Pe navele comerciale i se mai spune, impropriu, căpitan. Pe navele militare românești „ofițer secund”.

**„SEDOV”** Cel mai mare velier din lume cu greement de „navă-barc cu patru arbori”. Aparține Ministerului Marinei Comerciale a Federației Ruse. Portul de bază: Murmansk. Construită în anul 1921 la Kiel (Germania) pentru transport mărfuri, nava a fost proprietatea Societății de navigație „F. A. Vinnen” din Bremen și s-a numit „Magdalene Vinnen”. Caracteristici: depl. 7320 t; capac. de încărcare 5340 tdw; dim. 117,5 × 14,66 × 7,52 m; velatură 32 de vele cu o supr. de 4192 m<sup>2</sup>; motor Diesel de 1160 CP; vit.: cu vele 16 Nd, cu motor 7 Nd. Echipaj 70 oameni; studenți practicanți 170. În 1936 a fost transformată în navă-școală a Companiei „Norddeutschen Lloyd” din Bremen sub numele de „Kommodore Johnson”, calitate în care a funcționat până la război (1939). Din 1946 a fost pusă sub pavilion sovietic primind numele exploratorului polar rus Sedov Gheorghii Iacovlevici (1877–1914). În 1952 și-a început activitatea ca navă-școală, iar în 1957 a funcționat ca navă hidrografică. A trecut în subordinea Flotei de pescuit și după reparații capitale și-a reluat activitatea de navă-școală (1981). A efectuat numeroase marșuri de instrucție și a participat la diferite manifestări internaționale, între care „Sail 95 Bremerhaven”.

**SEDOV, Gheorghii Iacovlevici** (1877–1914) Ofițer în flota rusă (1902), hidrograf, explorator al Arcticii. A participat în războiului ruso-japonez (1904–1905) în calitate de comandant de torpilor. Între 1909–1910 a condus expediția în care a explorat și descris gura de

vărsare a Fl. Kolâma și o parte din țărmlul ins. Novaia Zemlea din Oc. Înghețat de Nord. În 1912 a organizat o expediție la Polul Nord cu nava „Sf. Foca”. A iernat în Ins. Novaia Zemlea (1912–1913) și Arh. Franz Joseph (1913–1914). A încercat să ajungă la Polul Nord cu ajutorul săniilor trase de câini. A murit în apropiere de Ins. Rudolf. Numele lui S. îl poartă astăzi un g. din Ins. Novaia Zemlea, o ins. din M. Barents și un g. din Antarctica.

**SEELAND** (*dan.* Sjaelland) Cea mai mare ins. din arh. danez situată în zona strâmtorilor din M. Baltică, între Pen. Iutlanda și Pen. Scandinavă. Supr. 7 mii km<sup>2</sup>; peste 3 mil. loc. Relief deluros de origine glaciară cu alt. max. de 128 m; climă temperată cu influență oceanică, temp. med. în ian. 0° C iar în iul. +17° C. Țărmluri dantelate cu mai multe golfuri favorabile adăpostirii navelor. În NE păduri de fag, în rest culturi de cereale, sfeclă de zahăr, plante furajere. Creșterea animalelor, pescuit. În E ins. este așezată cap. Danemarcei Copenhaga, principalul port și BMM a țării.

**SEFER** Transport de persoane, ca în expr. „A angaja muncitori cu seferul”, adică a asigura transportul la locul de muncă (*termen folosit îndeosebi pe Dunăre*).

**SEINĂ** Plasă de pescuit de forma unei pungii cu lungimea de cca 100 m și adâncimea de 2–6 m, cu flotoare la partea superioară și lestată la cea inferioară; *sin.* plasă-pungă.

**SEINER** Navă de pescuit puntată, construită în general din lemn, lung. 17–25 m, lățimea 4,5–6,5 m destinată pescuitului cu plase derivante (seine). Este echipată cu un vinci pescăresc amplasat în centru lângă magazia de depozitare a peștelui, iar la pupa cu o platformă turnantă pe care se pregătesc și de pe care se lansează sau se ridică plășile; *v.* Seină.

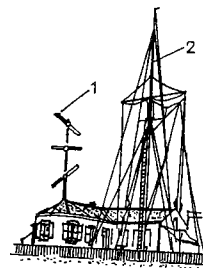
**SEIȘE** Variație aproape bruscă a nivelului apei unui lac sau a unei mări; are formă alungită, cauzată de diferența de presiune atmosferică ce există la un moment dat între extremitățile acvatoriului respectiv. La egalizarea presiunii atmosferice, urmează o serie de oscilații cu amplitudini descrescând până ce nivelul apei ajunge la poziția de echilibru. S. pot modifica fenomenul mareei și, în consecință, adâncimea apei la un moment dat.

**„SELANDIA”** Cargou danez cu patru suprastructuri, lansat la 17 feb. 1912 la șantierul Burmeister&Wain din Copenhaga pentru Compania Asiei de Est (linia Copenhaga – Bangkok). A fost prima navă oceanică prevăzută cu motor Diesel. În 1936 nava a fost vândută Norvegiei și a primit numele „Norseman”, apoi Finlandei unde a fost rebotezată „Terminator”. În 1942 s-a pus pe uscat în Golful Omiasaki (Japonia). Caracteristici: tonaj brut 4 964 t; lung. pp 112,972 m, lățimea 16,226 m. Două motoare de câte 8 cilindri cu o putere totală de 1250 CP; nava nu avea coș ci dispozitive de eliminare a gazelor și avea cabine pentru 26 de pasageri.

**SELATAN** Vânt puternic de Sud care bate în anotimpul musonului, în Nordul ins. Celebes.

**SELATURĂ** Curbură a punții în sens longitudinal; *v.* și curbura punții; *v. fig.* corpul navei. Selatura fundului; *v.* ridicare moartă.

**SEMAFOR** 1. Stațiune de semnale de trafic fluvial cu pavilioane, bule etc.; *sin.* stațiune semaforică. 2. *înv.* Dispozitiv compus din două brațe inegale montate pe un pivot comun, care este fixat pe un catarg sau pe un școndru, servind la comunicarea prin semnale. S-a aflat în uz până în ajunul celui de-al doilea război mondial.



Semafor:  
1 – semafor; 2 – catarg de semnale.

**SEMAFORIC** Alfabet S.

**SEMICERC MANEVRABIL/NAVIGABIL/PERICULOS** *v.* ciclon.

**SEMIDIAMETRU** Unghiul sub care se vede raza Soarelui, Lunii sau unei planete; servește la corectarea înălțimilor luate la acești aștri.

**SEMIDUNETĂ** Suprastructură la pupa, cu înălțimea mai mică decât duneta.

**SEMILUNĂ** Piesă semicirculară ce se fixează pe coloana bompresului și susține bastonul.

**SEMIPUNTE** *ist.* Porțiune a punții principale în pupa arborelui mare.

**SEMIȘAICĂ** Șaică armată de dimensiune mijlocie. *sin.* Felucă, jumătate de șaică, șalupă canonică.

**SEMITEUGĂ** Punte teugă foarte scurtă și joasă, servind exclusiv pentru instalația de ancorare. Nu are perete de închidere spre pupa.

**SEMITRAVERSĂ** Traversă de punte, mai scurtă decât lățimea navei; *sin.* traversină.

**SEMN** 1. Marcaj pe brațele unei vergi, prin care se indică poziția de brațare în cruce/la S. 2. Poziție a unui pavilion ridicat la maximum. ♦ „Zărit la S.” *arg.* Am înțeles. 3. Marcaj pe saula sondei. ♦ „Tribord, metri 8 la S.!” Adâncime de exact 8 m. 4. Corp geometric (con, cilindru, bicon etc.) fixat pe o geamandură, ca mijloc de identificare. 5. Con, bulă etc. ce se ridică de o navă pe timpul zilei pentru a indica o anumită situație a plasei de pescuit, a operației pe care o execută ș.a. 6. Marcaj pe saula lochului, prin care se indică lăsătura.

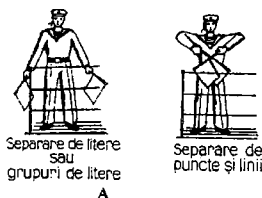
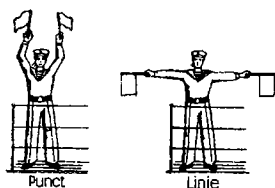
**SEMN DE PARCURS** Geamandură, școndru sau ambarcațiune care marchează un parcurs de regată.

**SEMN LOCAL** Fenomen meteorologic local care indică o anumită schimbare de timp.

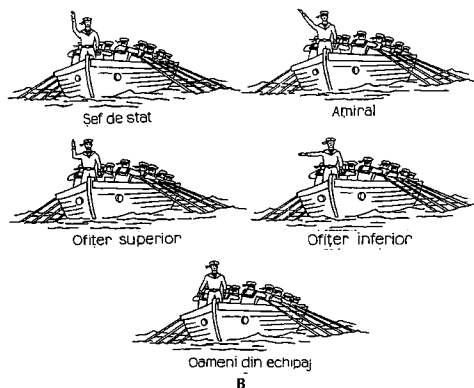
**SEMNAL** 1. Mesaj transmis prin mijloace acustice, optice, radiotelegrafice, radiotelefonice. S. **acustic/fonic** S. transmis cu fluierul, sirena sau cornul de ceață. S. **cu eclipsa, felinarul Morse, proiectorul** S. optic transmis cu ajutorul alfabetului Morse. S. **cu felinare colorate** S. cu diferite semnificații în Regulile de drum, în codurile locale etc. S. **cu pavilioane** S. cu ajutorul pavilioanelor având semnificațiile înscrise în Codul internațional de semnale, în codurile locale, în cartea de semnale. S. **cu rachete** S. pirotehnic de diferite culori. S. **cu brațele:** a) S. transmise cu ajutorul unui

alfabet de semnale cu brațele; v. *fig.* alfabet de semnale cu brațele; b) Idem, cu ajutorul alfabetului Morse, în care punctul și linia sunt reprezentate ca în figură. **S. de căutare** S. prin care un avion sau un elicopter indică direcția spre o navă sau spre un avion, aflate în pericol. **S. de dată** Litera „D” urmată de două, patru sau șase cifre. **S. de distanță** Litera „R” urmată de cifre care indică distanța în km. **S. de viteză** Litera „S” urmată de cifre care indică viteza în km/oră. **S. de drum** Litera „C” urmată de trei cifre (reprezentând gradele de la 000<sup>a</sup> la 360<sup>a</sup>). **S. de latitudine** Litera „L” urmată de patru cifre reprezentând gradele și minutele. **S. de longitudine** Litera „G” urmată de patru sau cinci cifre (ultimele două indică minutele, iar celelalte gradele). (În toate aceste semnale este vorba de literele din Codul Internațional de S.). **S. numeric** S. format numai din cifre. **S. pentru navigație printre ghețuri** S. de o singură literă, folosit pentru comunicarea între spărgătorul de gheață și navele din convoi. Aceste S. sunt precedate de „WM” cu semnificația: „Începe navigația ajutată de spărgătorul de gheață. Folosiți semnalele speciale pentru navigația ajutată de spărgătorul de gheață și faceți veghe continuă la semnalele acustice, optice sau radiotelefonice”. **S. pentru bărci de salvare** S. acustic transmis cu

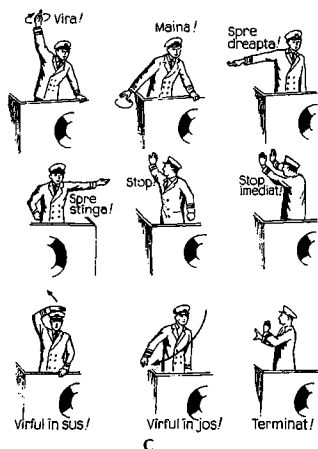
brațele, cu rachete sau fum colorat pentru a indica bărcilor de salvare locul în care pot aborda plaja, precum și alte informații. **S. de ajutor/pericol/sinistru** S. prevăzut de Regulile de drum și transmis de o navă sau de un hidroavion pe apă pentru a cere ajutor de la nave sau de la uscat: (1) lovituri de tun sau alt semnal cu exploziv la intervale de cca 1 minut; (2) un sunet continuu cu orice aparat de semnale de ceață; (3) rachete cu stele roșii, lansate la intervale scurte; (4) grupul de litere SOS din Codul Morse transmis prin radio sau prin orice alt mijloc; (5) cuvântul Mayday transmis prin radiotelefon; (6) S. prevăzut în Codul internațional; (7) un S. constând dintr-un pavilion pătrat, care are deasupra sau dedesubt o bulă ori ceva asemănător acesteia; (8) flăcări la bord (ca acelea de la un butoi cu catran, cu ulei etc.); (9) rachete cu parașută sau facle de mână cu lumină roșie; (10) fum de culoare portocalie; (11) ridicarea și coborârea repetată a brațelor până la orizontală. În afară de aceste S. reglementate pe cale internațională, există și S. statonice prin tradiție: pavilionul înnodat și pavilionul răsturnat; v. pavilion. Pentru identificarea de către avioanele de



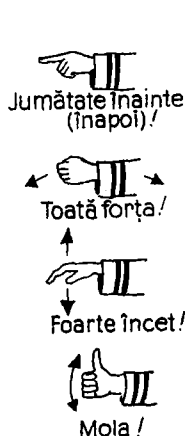
A



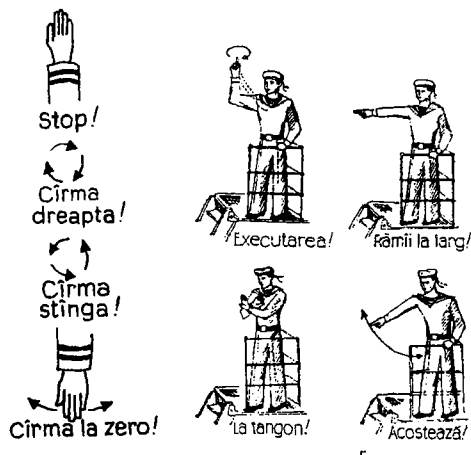
B



C



D



E

Semnale:

A – cu brațele (Morse); B – de barcă; C – de bigă; D – de manevră pentru remorcere; E – de scară.

cercetare se folosește o pânză de culoare portocalie, cu un pătrat și un cerc negru. **S. de barcă** S. transmise de șeful de barcă la apropierea de o navă pentru a indica persoana cu gradul cel mai mare pe care o transportă. Nu sunt reglementate pe plan internațional. **S. de bigă** S. făcute de ofițerul/maistrul care comandă manevra unei bigi. Nu sunt standardizate pe plan internațional. **S. de ceață:** a) *înv.* S. transmis de o navă pe timp de ceață cu fluierul, sirena, cornul de ceață, gongul sau clopotul; b) S. transmis de la uscat de o navă-far sau de o geamandură prin explozii, lovituri de tun, sirenă, fluier, corn de ceață, clopot submarin și diferite aparate, ca diafon, nautofon etc. pentru a avertiza navele că se apropie de uscat sau de locuri care prezintă pericol. **S. de furtună** S. prin care se anunță timpul rău; aceste S. se fac, de regulă, după prevederile convenției de la Lisabona (1930), de către stațiunile de la uscat, care folosesc conuri, pavilioane, felinare colorate, semnale radio, imagini TV. **S. de yachting** S. nereglementate pe cale internațională, având următoarele semnificații: pavilion albastru – proprietarul este absent; pavilion alb – rog nu deranjați; pavilion ridicat la cruceță – rog nu urcați la bord; pavilion albastru cu diagonală albă – oaspeți la bord. **S. de manevră** S. făcut cu brațele în port pentru a comanda manevra parâmelor sau a remorcherelor. **S. de mare distanță** *ist.* S. făcut cu ajutorul conurilor, cilindrilor și bulelor; nu mai este prevăzut în Codul internațional de semnale. **S. de maree** S. reglementat prin convenția de la Lisabona (1930), care indică sensul mării; se ridică de stațiunile de semnale din porturi. **S. de port** S. care reglementează traficul portuar; aceste S. se fac, de regulă, conform convenției de la Lisabona (1930) sau după uzanțe locale, folosind conuri, felinare colorate etc. **S. de recunoaștere** *mil.* S. prin mijloace electronice, Morse, cu rachete colorate, cu pavilioane sau cu felinare colorate, care servește la indentificarea navelor proprii. **S. de regată** S. ce se face în timpul curselor cu ajutorul pavilioanelor Codului internațional (având însă semnificații speciale), al bulelor, al loviturilor de tun de regată. **S. de vizibilitate redusă** S. acustic făcut pe timp de ceață, ploaie deasă, ninsore abundentă etc., cu ajutorul fluierului, sirenei, cornului de ceață. **S. de scară** S. transmise de șeful de cart către o ambarcațiune. Nu sunt standardizate pe cale internațională. **2. fl.** Baliză care indică diferite aliniamente, apropierea de un cot etc.

**SEMNAL DE ALARMĂ RADIO** Semnal radiotelegrafic emis pe frecvența de 500 kc/s de o navă aflată în primejdie, cu scopul de a pune în funcțiune dispozitivul automat de alarmare prin sonerie de la bordul navelor receptoare, avertizându-le că urmează imediat un apel sau un mesaj de primejdie. Constă dintr-o serie de 12 linii transmise într-un minut, automat sau manual; durata fiecărei linii este de 4 s, iar intervalul între linii este de 1 s.

**SEMNALIZARE** Transmiterea de mesaje prin semnale.

**SEMNALIZATOR** Marinar specializat în transmiterea de semnale.

**SENA** (Seine) Fluviu în Franța; lung. 780 km; supr. bazinului hd. 78,6 mii km<sup>2</sup>. Izv. din platoul Langres (M-ji Tasselot), străbate bazinul deluros parizian și se varsă printr-un estuar în g. cu același nume la M. Mânecii. Importantă arteră de navigație accesibilă navelor maritime cu un pescaj de până la 6,5 m (până la Rouen). Între Rouen și Paris (225 km) pot circula nave cu un pescaj de până la 3,2m, iar în amonte cu un pescaj de 1,3 m. Este legată prin numeroase canale navigabile de alte rețele hidrografice (prin Marna comunică cu Rinul, prin canalul Bourgogne și canalul Marna cu Saône, iar prin canalul Briare cu Loara). Între Rouen și Paris traficul anual de mărfuri depășește 10 mil. t. Pr. porturi: Le Havre, Rouen, Paris.

**SENEGAL** Fl. în Africa Occidentală (Rep. Guineea, Mali, Senegal, Mauritania). Lung. 1430 km; supr. bazinului hd. 441 mii km<sup>2</sup>. Se formează prin confluența Râurilor Bafing și Bakhoy (care izv. din masivul Fouta Djallon) constituind granița dintre Senegal și Mauritania și se varsă în Oc. Atlantic printr-o deltă cu o supr. de 1500 km<sup>2</sup>. Debitul fl. variază între 5 m<sup>3</sup>/s (mai) și 2000–5000 m<sup>3</sup>/s (aug.–sept.). În perioada iul.–oct. este navigabil până la or. Kaesa (900 km); după scăderea apelor până la or. Podora (283 km). Pe cursul superior sunt numeroase cascade. Hidrocentrale. Pr. afluent Faleme. La vărsare se află portul Saint Louis.

**SENS DIRECT** Sensul invers acelor ceasornicului.

**SENS RETROGRAD** Termen folosit în navigație care arată că o mișcare se efectuează în sensul rotirii limbilor de ceasornic.

**SEPARAREA TRAFICULUI** Norme de circulație în zone înguste, cu trafic intens, prin care se precizează căile de navigație pe sensuri.

**SEPARAȚIE** Perete folosit temporar în hambarul navei pentru separarea și protecția mărfurilor.

**SEPTENTRIONAL** Nordic, de la Nord, de Nord.

**„SERAFINA”** Cel mai mic submarin din lume realizat în 2004 de o echipă de cercetători de la universitatea din Canberra (Australia). Măsoară doar 40 cm lungime și se poate scufunda la o adâncime de până la 5000 m. Este ghidat de la distanță și propulsat cu ajutorul unor motoare electrice alimentate de o baterie care-i asigură o autonomie de 24 de ore. Se poate deplasa cu o vit. de cca 2 Nd. Este ușor manevrabil și se poate folosi pentru cercetare, explorare, salvare și în perspectivă și în scopuri militare. Este recuperabil la sfârșitul acțiunii.

**SERAJ** Fixarea elicei navei pe ax cu ajutorul conului/coafei.

**SERAM** *ins. v.* Ceram.

**SERETĂ** Șipcă din lemn făcând parte din căptușeala interioară a unui hambar.

**SERIE 1.** Ansamblu de pavilioane ridicate pe o saulă, având un sens bine definit în Cartea de semnale. **2.** Seria de nave construite după aceleași planuri. Prima navă se numește **cap de S.**

**SERIE DE LUPTĂ** *mil.* Grup de cifre atribuit fiecăruia om din echipaj, prin care se indică unitatea de luptă (serviciul), numărul, postul de luptă și schimbul acestuia.

**SERPENTINĂ DE ÎNCĂLZIRE** Tub metalic de formă spiralată instalat pe fundul tancurilor de combustibil de

la nave (păcură, motorină) și în apropierea valvulelor de ieșire, care prin încălzire cu abur produce o mșorare a vâscozității combustibilului și permite astfel circulația lui cu mai multă ușurință la pompele de injecție.

**SERVICIU DE PILOTAJ** Serviciu special constituit în majoritatea porturilor care asigură, prin persoane calificate numite „piloți”, conducerea navelor care intră sau ies dintr-un port (canal, golf, baie ș.a.) sau se deplasează prin zonele costiere cu pericole de navigație. Este subordonat, de regulă, administrației portuare.

**SERVICIUL MARITIM ROMÂN (SMR)** Prima instituție națională de navigație civilă pe mare din România. A luat ființă în 1895 după revenirea Dobrogei în componența României (1878) în urma războiului ruso-româno-turc (1877–1878). În baza unei Hotărâri a Consiliului de Miniștri (19 mai 1895), Grigore Manu a primit însărcinarea de a organiza un „serviciu de navigațiune maritimă”. Prima călătorie sub auspiciile SMR a făcut-o vaporul „Medeea”, care a plecat de la Brăila (14 aug. 1895) cu destinația Constantinopol, având la bord 25 de pasageri și 600 t. mărfuri generale. La 26 aug. nava „Meteor” a făcut a doua călătorie, iar la 14 sept. s-a inaugurat oficial prima linie regulată de călători Constanța–Constantinopol. Evenimentul s-a produs odată cu inaugurarea podului de la Cernavodă. În 1897, în cadrul SMR-ului s-a constituit „Serviciul de mărfuri” a căruia primă linie maritimă, Dunăre–Rotterdam, a fost inaugurată de cargoul „București” (sept. 1897). Din conducerea SMR au făcut parte personalități ca: Grigore Manu, fondatorul Serviciului Maritim Român (1895), și directorii SMR Alexandru Cottescu 1895–1896, Ion Coandă 1896–1908, Pavel Popovăț 1908–1924, Gheorghe Mărgineanu 1924–1929, Nicolae Ionescu-Johnson 1930–1931, Alfons Sion 1931–1936, Gheorghe Constantinescu 1936–1945.

**SERVITUDINE, navă de** ~ v. navă de deservire/servitudine, folosită mai ales în port.

**SERVOMOTOR 1.** Motor care se folosește pentru acționarea diferitelor instalații de la bordul navei. **2. S. cârmei** Motor acționat de la timonă pentru transmisii la cârmă.

**SETCĂ** Unealtă de pescuit cu diferite caracteristici adaptate la anumite specii de pește ce urmează a fi pescuite, formată dintr-o plasă mare (cu lungimea de 20–50 m și lățime de 1,5–5 m) confecționată din ață subțire și care este fixată în apă cu ajutorul a două parâme, cea superioară cu plute iar cea inferioară cu greutate. Un capăt al setcii este ținut în lotcă iar al doilea se lasă să plutească liber în apă atașat de un flotor (o tivgă). Se așează în drumul de deplasare a peștelui..

**SEVASTOPOL** Oraș în SV Pen. Crimeea, port și BMM a Ucrainei și Rusiei. Cca 210 mii loc. Constr. de mașini, aparatură de precizie, prelucrarea lemnului. Șantier navale. *ist.* În antichitate, fostă colonie greacă Chersones. Construcția orașului și portului S. s-a realizat între anii 1783–1804, devenind principala BMM a flotei ruse din M. Neagră. A fost teatrul unor mari confruntări pe mare și uscat. În timpul Războiului Crimeii (1853–1856) a rezistat aproape un an asediului forțelor coaliției cu participarea Turciei, Angliei, Franței și

Sardiniei. În al doilea RM, între 1941–1942, orașul s-a apărat 250 de zile, după care a fost cucerit de trupele germano-române. Recucerit de armata sovietică în 1944. În urma războiului a fost distrus aproape în întregime. Reconstruit în 1946.

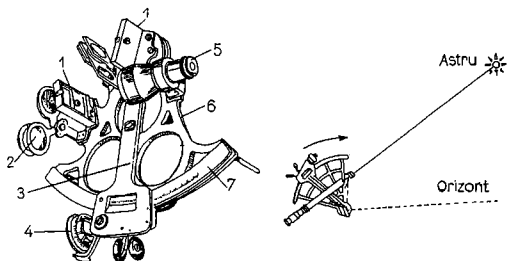
**SEVERN** (*lat.* Sabrina) Fl. în S Marii Britanii. Lung. 388 km, supr. bazinului hd. 21 mii km<sup>2</sup>. Izv. din M-ții Cambrieni și se varsă printr-un estuar în G. Bristol. Pr. afluent: Avon. Alimentat din precipitații. Debitul oscilează între 10 m<sup>3</sup>/s și 520 m<sup>3</sup>/s. Navigabil. Comunică prin canale cu Fl. Tamisa și Fl. Trent. Pr. porturi: Gloucester și Newport (la estuar).

**SEVERNAIA ZEMLEA** Arhipelag aparținând Fed. Ruse în Oc. Înghețat de Nord, situat la întretăierea Mărilor Kara și Laptev; separat de continentul Asiatic prin Str. Vilkițkii. Format din 4 ins. mari și o serie de ins. mici. Supr. totală 37 mii km<sup>2</sup>. Aproape 48% din supr. este acoperită de o cupolă de gheață care se înalță până la 965 m. Climă aspră arctică cu temp. med. iarna de –28°, –33° C și vara +0,5°, +1,6° C. Floră și faună arctice. Insulele au fost descoperite de expediția hidrografică rusă condusă de B.A. Vilkițkii (1913).

**SEXTANT 1.** Instrument care servește la măsurarea înălțimii astrilor deasupra orizontului și a unghiurilor orizontale sau verticale între diferite repere pentru a face punctul navei. Constă dintr-un sector de cerc cu o deschidere de 60–75° sexagesimale, pe care se poate mișca concentric o alidadă. Pe sector se află o oglindă mică (fixă) etamată pe jumătate, iar pe alidadă, o oglindă mare (mobilă). O lunetă fixată pe sector permite vizarea astrilor prin oglinda mică. Imaginea astrului se reflectă în cele două oglinzi și poate fi văzută în oglinda mică odată cu orizontul, permițând a lua înălțimea astrului. Unghiul cu care se deplasează alidada este egal cu jumătate din înălțimea astrului, dar pentru a evita înmulțirea cu doi, pe gradația limbii se citește dublul unghiului măsurat (pe un sector de 60° se pot citi 120°). Pe limb, în dreapta lui zero, se află o gradație în sens invers, numită **arc** de exces, pentru o eroare instrumentală în sens contrar. Citirea se făcea la un vernier, înlocuit astăzi cu un tambur gradat. Pentru ca observația să se facă pe verticală sextantul se balansează, imaginea astrului descriind un arc de cerc cu care se tangentează orizontul. La observațiile la stele se aduce întâi orizontul la stea, răsturnând sextantul, după care se procedează la observarea normală. **S. cu bulă** S. folosit pentru executarea observațiilor pe timp de noapte, imaginea astrului fiind adusă la o bulă de aer aflată între două repere. **S. cu orizont artificial** S. folosit în același scop, imaginea fiind adusă însă la o placă lucioasă stabilizată giroscopic. **S.-cutie** S. de forma unei cutii de dimensiuni reduse, folosit la ridicări hidrografice de mică amploare (în port). **S. distanțier** Distanțier construit pe principiul S. **S. dublu** S. cu sector circular, cu ajutorul căruia pot fi măsurate diverse unghiuri, indiferent de mărime; este folosit la ridicări hidrografice. **S. hidrografic** S. ușor, folosit în hidrogra-

fie, pentru luarea unghiurilor horizontale. Deși datează din sec. XVIII, S. este și astăzi unul din principalele instrumente nautice care permite navigația astronomică.

2. Arc sau sector de cerc egal cu 60°.

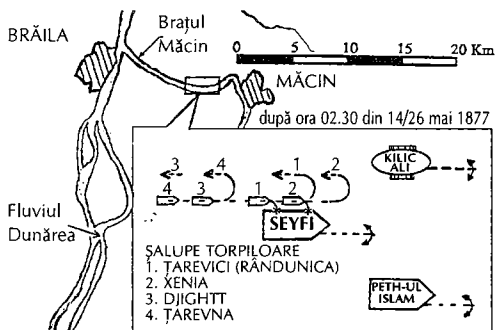


Sextant răsturnat pentru observații de noapte:

1 – oglindă; 2 – geamuri colorate; 3 – alidadă; 4 – tambur micrometric; 5 – lunetă; 6 – sector; 7 – limb.

**SEYCHELLES** (numele unui ministru francez) Arh. format din 34 de insule vulcanice și coraligene în Oc. Indian, situat la 1100 km NE de Ins. Madagascar. Supr. 404 km<sup>2</sup>; cca 50 mii loc. Ins. mari sunt vulcanice, alt. max. 914 m (Ins. Mahe), cele mici sunt în parte coraligene. Climă subecuatorială maritimă. Păduri veșnic verzi. Culturi de trestie de zahăr, cafea, vanilie, nuci de cocos. Pescuit. Pr. oraș: Victoria (Ins. Mahe). *ist.* Insulele au fost descoperite de navigatori portughezi în sec. XVI. Posesiune britanică.

„SEYFI” Monitor fluvial al flotei otomane, de același tip cu Mon. „Hizber”, cu care participat la acțiunile navale pe Dunăre în Războiul de Independență (1877–1878). Cele două monitoare au fost lansate la apă în 1873 la SN Tersane-i Amire din Istanbul și au intrat în serviciu în 1876. Caracteristici. depl. 404 t; dim. 43,9 × 9,4 × 1,6 m; mașini cu aburi 400 CP; vit. 15 km/h tunuri: II × 120 mm, cu încărcare pe la gura țevii, II × 25 mm; cuirasă: 25–75 mm bordaj, 105 mm turelă. La 13/14 (25/26) mai 1877 „S” a fost scufundat pe brațul Măcin de către o grupare româno-rusă de șalupe torpiloare,



Scufundarea monitorului otoman „Seyfi”  
(Schiză întocmită de Cdr. (r) Neculai Pădurariu)

între care „Rândunica” cu care a participat și Mr. Ion Murgescu. Atacul a fost condus de Cpt. Dubasov din marina imperială rusă. O încercare nereușită de ranfluire a lui „Seyfi” s-a soldat cu pierderea totală a

navei în 1987. Dintr-o eroare apărută inițial în lucrarea istoricului naval român Constantin Ciuchi **Istoria Marinei Române** (1906), s-a răspândit denumirea falsă de „Duba Seyfi”, ori cuvântul *duba* nu face parte din numele navei ci înseamnă *monitor*.

**SFAK** (Safāquīs) Oraș-port și BMM a Tunisiei la M. Mediterană (G. Gabes); cca 70 mii loc. Portul dispune de un bazin principal unde sunt operate navele mari și de câteva bazine mici unde acostează veliere, nave de mic tonaj, barje. Portul este protejat dinspre mare de moluri. Intrarea în port se face printr-un canal de 4500 m lungime, 40 m lățime și 11 m ad. Lungimea frontului de cheuri 5,5 km, cu ad. de 10,5 m. Traficul anual de mărfuri cca 4,5 mil.

**SFÂNT 1.** *ist.* La navele de lemn prima coastă după etravă. 2. Piesă din lemn pentru susținerea bompresului. **SFÂNTA ELENA** (Saint Helena) Ins. vulcanică în Oc. Atlantic, la 1800 km de țărmul Africii; colonie britanică; supr. 122 km<sup>2</sup>; cca 7 mii loc. Relief accidentat cu alt. max. de 818 m. (vf. Pic de Diane). Climă tropicală. Vegetație: pajiști și arbuști. Centru ad-tiv: Jamestown. *ist.* Descoperită în 1502 de portughezi, a devenit în 1659 colonie britanică. În 1815, aici a fost exilat Napoleon I.

**SFÂNTU GHEORGHE 1.** Brațul sudic al Dunării și al deltei fluviului. Se desparte din brațul Tulcea odată cu brațul Sulina și se varsă în M. Neagră. Lung. 109 km. Deși prin el trec 20% din apele fluviului, nu este accesibil pentru navele mari din cauza adâncimilor mici. Este în legătură cu complexul lagunar Razelm prin canalele Dranov și Dunavăț. 2. Port pescăresc amplasat pe malul st. al brațului Dunării cu același nume, la km 4. Portul este așezat pe un mal întărit unde este instalat un ponton de acostare pentru navele de pasageri, iar în aval un alt ponton unde se află căpătania portului. Lângă pontonul de acostare sunt amenajate două bazine pentru adăpostirea ambarcațiunilor pescărești. Localitatea Sf. Gheorghe se află în imediata apropiere de port.

**SF. GHEORGHE** (Saint George’s Channel) Str. între Ins. Marea Britanie și Irlanda, care leagă partea sudică a M. Irlandei de Oc. Atlantic. Lățimea min. cca 74 km ; ad. 82–113 m; viteza curenților de maree 2,8–6,7 km/h, influențând schimbul maselor de apă. Prin str. Sf. G. trec liniile maritime care leagă porturile din V Anglie și E Irlandei îndeosebi cu țăările celor două Americi.

**SFÂNTUL LAURENȚIU** (*engl.* Gulf of Saint Lawrence) 1. Golf semiînchis din Oc. Atlantic la țărmul de E al Americii de Nord în care se varsă fl. cu același nume. Supr. 263 mii km<sup>2</sup>; ad. până la 530 m. Este separat de ocean de Ins. Newfoundland și Cape Breton și comunică cu oceanul prin str. dintre insule. Climă musonică. Vânturi reci de NV iarna (–10° C) și vânturi mai calde dinspre SE vara (+15° C). Salinitatea 25–32‰. Marea semidiurnă cu ampl. de cca. 2 m. În perioada dec.–mai este acoperit de gheață. Aisberguri. Navigabil. Porturi: Quebec, Sept Iles. 2. Fl. (Saint Lawrence River) în NE Americii de Nord care drenează sistemul Marilor Lacuri. Lung. 1000 km. Se formează din L. Ontario și se varsă printr-un estuar în g. cu același nume din Oc. Atlantic. Pr. afluenți: Ottawa, St. Maurice, Richelieu care este legat printr-un canal cu Fl. Hudson. Fl. este

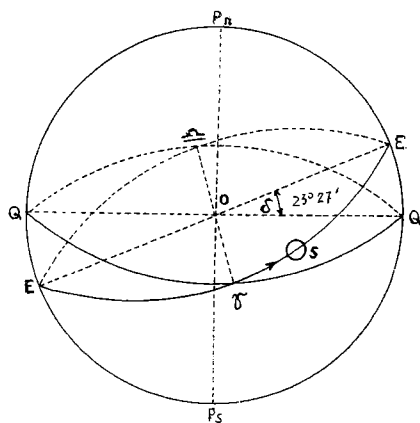


regularizat pe întregul curs prin ecluze și canale ocolitoare. Debitul maxim este în luna mai. Înghețarea fl. se produce în lunile dec.–apr. Estuarul este liber de ghețuri. Navigația se întrerupe numai primăvara când curg sloiurile. Marea semidiurnă care atinge la Quebec ampl. de 5,5 m. Din 1959, în urma regularizării, navele pot naviga până la Marile Lacuri. Pr. orașe-porturi: Montreal, Quebec.

**SFÂNTUL LAURENȚIU** (*engl.* Saint Lawrence Island) Ins. în M. Bering situată la 64 km de țărmul Pen. Ciukotsk. Teritoriu SUA. Supr. 4,9 mii km<sup>2</sup>. Relief deluros, alt. max. 631 m. Vegetație de tundră. Pop. sub 1000 de loc. Vânătoare de animale marine. Ins. a fost descoperită în 1728 de navigatorul rus V. Bering.

**SFÂRC 1.** Capăt de parâmă legat la zbirul unei macarale sau al unui palanc, care se prinde de o manevră, de un școndru etc. **2.** Capăt de parâmă vegetală prins de un lanț sau de o sârmă pentru a le manevra mai ușor.

**SFERĂ CERESCĂ** Sferă cu raza infinită, al cărei centru coincide cu centrul Pământului. Pe această sferă au loc aparent fenomenele astronomice.



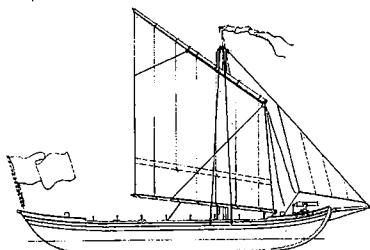
Sferă cerească:

PnPs – axa polilor; QQ – ecuatorul ceresc; EE – ecliptică; O – centrul sferei cerești; (punctul observat)  $\gamma$  – declinația soarelui;  $\gamma$  – punctul vernal;  $\Omega$  – punctul autumnal; S – Soarele.

**SFERĂ DE COMPENSARE** Sferă din fier moale, folosită pentru compensarea deviației cuadrantele a compasului.

**SFERT** *sin.* margine de butoi.

**SFERT DE ȘAICĂ** Șaică mică v. Șaică.



Sfert de Șaică (după Cristian Crăciunoiu)

**SFERT PE SFERT** MC Mod de stivuire în magazinele navei a butoaielor culcate astfel încât butoiul aflat pe rândul

superior să se sprijine pe partea cea mai rezistentă a patru butoaie din rândul inferior.

**SFILAȚĂ 1.** Mai multe fire de fibră vegetală, răsucite la un loc, din care se confecționează parâmele. **S. de identificare** S. colorată după care se determină natura și calitatea unei parâme vegetale. **2.** Câteva fire vegetale care atârnă, fiind desprinses dintr-o parâmă; reprezintă un semn de proastă marinărie.

**SFOR** fl. Cataractă.

**SFORCĂ** pesc. Saulă rezistentă care închide prin gătuire capătul inferior al sacului unui traul.

**SHARKI** Vânt puternic de Sud care bate în Golful Persic în anotimpul musonului.

**SHATT EL ARAB** Fluviu rezultat prin confluența Fl. Tigru și Eufrat și se varsă în G. Persic. Lung. 195 km. Formează parțial granița dintre Irak și Iran, în aval de portul Abadan. Debitul maxim (8000 m<sup>3</sup>/s) în aprilie și minim (1700 m<sup>3</sup>/s) în oct.–nov. Navigabil. Hidrocentrală. Folosit pe scară largă pentru irigații. Porturi: Basra (Irak), Abadan (Iran).

**SHAULA** Steaua nautică  $\lambda$  Scorpii (Scorpionul), mărimea 1,7; în arabă „Partea curbă a cozii scorpionului”.

**SHELTERDECK 1.** Punte situată deasupra punții principale, fără închideri etanșe, ceea ce face ca nava să beneficieze de anumite scutiri de tonaj. **2.** Navă pe care se află o astfel de punte.

**SHETLAND** Arh. britanic în NE Oc. Atlantic în zona apropiată de Marea Britanie. Are în componere peste 100 de ins., cea mai importantă fiind Ins. Mainland. Supr. totală 1,4 mii km<sup>2</sup>; cca. 23 mii loc. Relief ușor fragmentat cu alt. max. de 450 m. Climă temperată umedă. Pășuni. Pescuit. Centru ad-tiv: Lerwick.

**SHIKOKU** Ins. în S Arh. japonez între Oc. Pacific și Ins. Honshu. Supr. 17,8 mii km<sup>2</sup>; cca. 4,2 mil. loc. Predomină relief muntos, cu alt. max. de 1981 m. Țămurile de NV și SE sunt drepte, iar cele de NE și SV sunt adânc crestate, fiind supuse unor puternici curenți de mare. Climă subtropicală musonică; temp. medie în ian. +5°, +10° C, în aug. +20°, +28° C. Frecvente taifunuri. Păduri subtropicale. Pr. orașe: Matsuyama, Takamatsu, Tokushima, Kochi.

**SHIMONOSEKI** Oraș-port și punct de bazare a FMM a Japoniei, situat în SV Ins. Honshu în g. cu același nume. Cca 300 mii loc. Lung. frontului de cheuri cca 8 km, cu ad. până la 10 m. Pot acosta nave, incl. Ds. Centru industrial: ind. chimică, de prelucrare a petrolului, metalurgie neferoasă. Traficul anual de mărfuri cca 17,5 mil. t. Important port piscicol. Șantierul navale care dispun de docuri uscate pot asigura reparația navelor civile mari și a navelor militare, incl. Ds. Portul este legat, printr-un tunel submarin cu două nivele, de Ins. Kyushu și printr-o linie de feribot cu portul coreean Pusan. În sec. XII–XVII a fost principalul port comercial pe relația cu China și Coreea.

**SHIPCHANDLER** MC Comerciant care furnizează diferite articole pentru aprovizionarea navelor, obiecte de armament etc.

**SHORAN** Sistem radiotehnic de navigație folosit pentru determinarea punctului navei pe mare la distanțe mici de uscat. Sistemul este format dintr-un emițător de impulsuri instalat la bordul navei și din două stații radio instalate la uscat și are o mare precizie.

**SIAJ** 1. Dără de apă ce se formează la pupa navei pe timpul înaintării. S. poate fi observat de la înălțimi mari, ceea ce favorizează descoperirea navei de către adversar. 2. Dără lăsată de o torpilă, la care se adaugă bulele de aer ieșite de la motor (la torpilele cu aer comprimat). 3. Urmă luminoasă pe ecranul radiolocatorului, indicând mișcarea adevărată a țintei.

**SIAJ TRANSVERSAL** v. capă.

**SIAM** Golf în M. Chinei de Sud între Pen. Malacca și țărmul de SE al Pen. Indochina. Înaintat în uscat la o distanță de 720 km; lățimea la intrare 400 km; ad. până la 24 m. În G. se varsă Fl. Menam pe care este situată, la 30 km de la vărsare, capitala și portul maritim al Thailandei: Bangkok. Cunoscut și sub numele de G. Thailandei.

**SIANGAN** port, v. Hong Kong.

**SIBERIEI ORIENTALE, Marea** ~ Mare de bordură în Oc. Înghețat de Nord, între Arh. Novosibirsk și Ins. Vranghel. Comunică la V prin Str. Laptev, Eterican și Sannikov cu M. Laptev, iar la E prin Str. Long cu M. Ciukotsk. Supr. 913 mii km<sup>2</sup>; ad. med. 54 m, max. 915 m. Climă arctică, temp. aerului iarna – 26, –48° C; vara de la 0 la –7° C. Cea mai mare parte a anului marea este acoperită de ghețuri. Temp. apei vara în apropiere de vărsarea fluviilor + 8° C iar în mare largă de la 0 la 1°; salinitatea de la 5 la 30‰. Marea semidiurnă cu ampl. de 0,25 m. Ins. Novosibirsk, Medvejie, Aion ș.a. Pr. porturi: Pevek, Ambarcik. Pr. G. Kolâma.

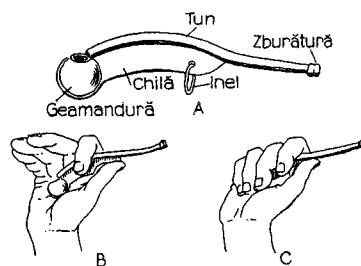
**SICILIA** (denumire străveche Sikania) Cea mai mare ins. din M. Mediterană, separată de Pen. Italică prin Str. Messina. Împreună cu ins. apropiate: Lipare, Egade, Pantelleria formează o provincie italiană autonomă. Supr. 26 mii km<sup>2</sup> (din care Ins. S. 25,5 mii km<sup>2</sup>); cca 5,5 mil. loc. Ca relief și structură reprezintă o continuare a Pen. Italice, în NE se întind Apeninii Sicilieni cu alt. max. de 3263 m (vulcanul Etna), vulcani noroioși, izvoare termale; câmpii litorale. Regiune cu seismicitate ridicată. Țărmurile sunt în cea mai mare parte abrupte și slab dantelate. Golfuri cu condiții favorabile pentru acostarea navelor se află în partea de N (Palermo) și E. Climă mediteraneană; temp. med. în ian. +12° C, în iul. +27° C. Primăvara bate dinspre Africa vântul fierbinte Siroco ridicând temp. la +40– +45° C. Se cultivă cereale, citrice, migdale, măslini, viță de vie. Expl. petrol, gaze naturale, sulf. Pr. orașe-porturi: Palermo, Catania, Messina. *ist.* Poziția centrală a S. a făcut ca încă din antichitate ins. să fie în centrul unor evenimente istorice deosebite. Aici și-au întemeiat colonii cartaginezii, apoi grecii (sec. VIII î.Hr.), iar în urma războaielor punico (264–146 î.Hr.) S. a fost transformată în prov. romană. Mai târziu a fost cucerită de vandali, ostrogoți, bizantini, iar în sec. IX de arabi, care au introdus aici sistemul de irigații. În sec. XI a fost

cucerită de normanzi. La sfârșitul sec. XII a fost supusă imperiului german, iar în sec. XIII a fost cucerită de francezi apoi de spanioli. La începutul sec. XVI a intrat în componerea Regatului Italiei Unite. În al doilea RM, între 10 iul.–17 aug. 1943, s-a desfășurat operația de debarcare a trupelor anglo-americane de pe mare în S Ins. Sicilia cu scopul de a crea un cap de pod de unde să poată invada terit. continental al Italiei. Ins. a fost apărată de trupele italo-germane (225 mii oameni, 900 avioane și un număr nesemnificativ de nave) împotriva forțelor de desant anglo-americane (478 mii oameni, 1830 nave de luptă și auxiliare, 1800 mijloace de desant maritim, 4 000 av. de luptă și 900 de transport). Debarcarea a avut ca bază de plecare porturile din Tunisia și Libia. Deși forțele anglo-americane au avut superioritate netă, înaintarea lor de pe capul de pod a fost lentă, ceea ce a permis comandamentului german să evacueze de pe ins. o mare parte din trupele sale. Operația din S. a fost una din primele operații de debarcare în care s-au folosit masiv navele și mijloacele de desant maritim.

**SICILIEI, canalul** ~ Strâmtoare în partea centrală a M. Mediterane, între coasta nordică a Africii (Tunisia) și coasta sudică a Ins. Sicilia. Lung. 123 Mm (227 km), lățimea 80–180 Mm (148–334 km); ad. med. 300 m, max. 1319 m. La intrarea în str. dinspre NV se află bancul de nisip Skerki (ad. 0,3 m), iar în centru Ins. Pantelleria. Cunoscut și sub numele Canalul Tunis.

**SIFI** (*arab.* Asfi) Oraș marocan la țărmul Oc. Atlantic. Al doilea port ca mărime după Casablanca. Cca 110 mii loc. Traficul anual de mărfuri cca 2 mil. t. Ind. materialelor de construcție, prod. de iută, îngreșăminte, conserve de sardine. Export: superfosfați, fosforiți, prod. din pește. Șantiere de construcții și reparații navale.

**SIFLEE** Fluier constând dintr-o bulă, denumită geamandură, cu un orificiu la partea superioară, unde se termină cu un tub ce poartă denumirea de tun. Geamandura și tunul sunt legate printr-o chilă. Tonul S.



Siflee:

A – siflee modernă; B – poziția mâinii pentru sunet gros; C – poziția mâinii pentru sunet ascuțit.

variază în funcție de poziția degetelor. Semnalele cu S. servesc la transmiterea ordinilor și la darea onorurilor. S. datează din perioada cruciadelor, dar forma actuală a fost introdusă de amiralul Edward Howard după modelul găsit asupra unui pirat mort (în jurul anului 1500). ♦ „Sifleele pe punte!” Comandă prevestitoare pentru adunarea tuturor gradaților înzestrați cu S. În prezent, datorită mijloacelor moderne de legătură interioară, este suficientă o singură S.; *sin., înv.* siflie.

**SIGURANȚĂ MC** Totalitatea măsurilor stabilite prin reglementări naționale și internaționale privind buna desfășurare a activităților maritime și fluviale, precum: norme de siguranță a navigației navelor; norme tehnice de construcție și exploatare, întreținere și de clasificare a navelor; supravegherea și controlul respectării normelor stabilite, ordinea navigației ș.a. Se execută de organele competente ale Administrației, Căpitaniei de port, Registrul Naval, Serviciul Căilor Navigabile etc.

**SIGURANȚĂ DE LUPTĂ mil.** Forțe și mijloace destinate asigurării bune desfășurări a unei operații navale (marș, convoiere, minare etc.). **S. îndepărtată** S. care previne acțiunile prin surprindere ale inamicului pe o anumită/anumite direcții. **S. apropiată** S. destinată apărării nemijlocite a navelor care participă la operație împotriva submarinelor, aviației, vedetelor torpiloare, minelor ș.a.

**SILISTRA** Oraș-port în N Bulgariei pe malul dr. al Dunării în fața portului românesc Călărași. Cca 40 mii loc. Portul este specializat în traficul de cereale, lemn, prod. alimentare. *ist.* În timpul stăpânirii romane și bizantine s-a numit Durostorum.

**SILUETA NAVEI (AVIONULUI) mil.** Imaginea conturului navei (avionului) folosită pentru identificarea și clasificarea țintei.

**SIMBOL DE CLASĂ MC** Grup de litere și semne indicând clasa acordată unei nave de o societate de clasificare.

**SIMPLIFICAREA LEGĂTURILOR sin.** reducerea legăturilor.

**SIMȚ MARIN** Calitate a unui bun marinar de a prevedea situațiile în care s-ar putea afla nava, înainte ca acestea să devină periculoase; *arg.* a avea nas de bun marinar.

**SIMȚI CÂRMA (despre navă)** A reacționa la punerea cârmei. Nava simte cârma numai când înainteaază cu viteză prin apă.

**SIMȚI FUNDUL 1.** A percepe slăbirea tensiunii saulei sondei în momentul în care aceasta atinge fundul. **2. (despre navă)** A începe să guverneze anormal din cauza adâncimii mici a apei.

**SIMȚI VÂNTUL (despre vele)** A începe să se umfle după o perioadă de calm.

**SIMȚUL NAVEI** Calitate a oricărui manevrier de a prevedea reacțiile navei la punerea cârmei și mașinii în diferite condiții de curent și de vânt. S.N. trebuie să fie foarte dezvoltat îndeosebi la piloți.

**SIMULATOR mil.** Aparat care reproduce o situație tactică, putând reprezenta pe un ecran manevrele navei proprii. Servește la instruirea personalului pe timpul aplicațiilor, la evitarea navelor sau la însușirea procedurilor de a reacționa la diferite atacuri.

**SIMUN** Vânt puternic, cald și uscat, caracteristic Saharei și Arabiei, care aduce uneori deasupra mărilor nori de nisip, reducând simțitor vizibilitatea.

**SINAR** Daltă de călăfătit cu două canale; *v. fig.* daltă de călăfătit.

**SINCLINAL** Cută a stratelor din scoarța Pământului având aspectul unei alpii cu concavitatea îndreptată în sus.

**SINCROLIFT** Instalație de ridicare și coborâre a navelor pe cală. Constă dintr-o platformă pe care se așază nava

și care se ridică sau se coboară cu ajutorul unei instalații mecanizate.

**SINGAPORE** Str. între extremitatea de S a Pen. Malacca și Ins. Singapore la N și Arh. Rian la S, care unește M. Chinei de Sud cu Str. Malacca. Lung. 110 km, lățimea între 4,6 și 21 km; ad. min. 26 m. Str. este străbătută de liniile maritime care leagă între ele porturile din sudul și estul Asiei, porturile din S Asiei cu porturile Americii și Australiei, iar porturile din E Asiei cu porturile din Europa și Africa.

**SINGAPORE (în sanscrită** Singapore – orașul leilor) Oraș-port, cap. Rep. Singapore membră a Commonwealth-ului. Este situat în extremitatea sudică a ins. omonime la Str. Singapore pe drumul comercial internațional care leagă Oc. Pacific de Oc. Indian. Cca 2 mil. loc. Unul din cele mai mari centre industriale și comerciale din SE Asiei cu statut de „port liber”. Deservește peste 66 linii maritime internaționale, fiind tranzitat anual de peste 10 mii de nave. Legat de Pen. Malacca printr-un pod de CF și auto. Traficul anual de mărfuri peste 20 mil. t. Important centru comercial: piață a cauciucului, cositorului, a mirodeniilor. Ind. de prelucrare a materiilor prime importate din alte țări (prelucrarea primară a cauciucului, rafinarea cositorului, prod. de ulei, conserve) și reexportate în Occident. ȘN care dispun de 6 docuri mari, întrepr. de deservire a traficului maritim. Aeroport internațional. *ist.* Întemeiat în sec. XII, dar ca oraș modern s-a dezvoltat în sec. XIX. În 1942 a fost ocupat de japonezi. După alungarea trupelor japoneze (1945) se proclamă republică (1965).

**SINISTRU** Accident de orice fel (eșuare, coliziune, incendiu, scufundare etc.) care pune în pericol siguranța navei și a echipajului; *v. și* Naufragiu.

**SINOE** Lac sărat în S complexului lagunar Razelm, liman la M. Neagră de care este separat de grinduri joase de nisip. Supr. cca 165,6 km<sup>2</sup>; ad. cca 1,6 m. Concentrație mare de săruri (15g/l) datorită depărtării de gura canalelor Dunavăț și Dranov care fac legătura cu Dunărea. Pescuit. Pe malurile sale se află ruinele cetății Histria întemeiată de coloniștii din Milet în sec. VII î.Hr., port la M. Neagră, azi separat de mare datorită aluviunilor.

**SINOP** (Sinope) Oraș în N Turciei, port pe coasta Anatoliei la M. Neagră. Cca 25 mii loc. Piață agricolă. Export: tutun, fructe, textile. Ateliere de construcție bărci și ambarcațiuni cu vele. *ist.* Întemeiat în sec. VIII î.Hr. de milesieni. A cunoscut o perioadă de maximă înflorire în sec. II-I î.Hr., când a fost capitala regatului Pontului și până în sec. XV., când a fost transformat în bază principală a flotei turce din M. Neagră. La 18/30 nov. 1853, în perioada războiului Crimeii, aici a avut loc bătălia navală de la S., soldată cu înfrângerea flotei turce conduse de Osman Pașa de către escadra rusă sub comanda amiralului Pavel Nahimov.

**SION, Alfons** (1875 – ? n. Iași) Comandor. Absolvent al Școlii Copiilor de Marină din Galați (1892), al Școlii de ofițeri de infanterie București (1896) și al Școlii de Aplicație a Marinei (1898). După un stagiul de imbar-

care pe Cr. „Elisabeta”, efectuează un curs de specializare în marina italiană (1902). Revenind în țară este repartizat la Divizia de Dunăre și ambarcat pe Torp. „Sborul” și Mon. „Lascăr Catargiu” pe care în calitate de comandant participă în primul RM la toate operațiunile importante de pe Dunăre (1916). În 1917 este numit șef de Stat major al CMM iar în 1918 al Diviziei de Mare. Primește apoi comanda Escadrilei Liman (1919), direcția Arsenalului Marinei (1920), iar la sfârșitul anului 1931 trece la SMR în funcția de director, pe care îl conduce până în ian. 1936 când se pensionează.

**SIRENĂ 1.** Instrument care funcționează cu aer comprimat, producând sunete de mare intensitate; v. și fluier. **2.** Fintă mitologică – jumătate femeie, jumătate pește – care, conform legendei, prin cântecele sale duioase, ademenea pe marinari spre adâncul mării.

**SIRET** Afl. din st. Dunării. Lung. 740 km (din care 576 km pe terit. României); supr. bazinului hd. 44 mii km<sup>2</sup>. Izv. din Carpații Păduroși (Ucraina), intră în țară în dreptul or. cu același nume și se varsă în Dunăre la S de portul Galați. Colectează apele ce coboară de pe versanții Carpaților Orientali și din podișul Bârladului. Pr. afluenți: Suceava, Moldova, Troțușul, Bistrița, Râmnicul-Sărat, Bârladul. Blocat de ghețuri dec.–mart. Debitul la vărsare 300–500 m<sup>3</sup>/s. Ploile intense provoacă inundații. Navigabil pentru navele mici până la gura R. Bârlad. Trece prin or. Bacău.

**SIRIUS** Steaua nautică α Canis Majoris (Căinele Mare), mărimea 1,6 (cea mai luminoasă stea a cerului); în greacă „Cea arzătoare”.

„**SIRIUS**” Vapor de 703 t. cu zburători laterale, prima navă care a traversat Atlanticul folosind în exclusivitate mașina cu aburi. A fost navlosit de către British & American Steam Navigation Company pentru un voiaj, plecând la 4 aprilie 1838 din portul Cork (Irlanda) și ajungând în ziua de 23 aprilie la New York. La mică distanță de destinație s-a terminat combustibilul dar comandantul, hotărât să execute traversada doar cu mașina cu aburi, a refuzat să ridice velele, întreținând focul la căldare cu piese de lemn existente la bord. Astfel „S” a întrecut cu câteva ore vaporul „Great Westorn” care era mult mai mare. Pe lângă acest record „S” a mai intrat în istorie și pentru o importantă inovație tehnică, condensatorul pentru recuperarea apei de la mașina cu aburi.

**SIROCO** (Sirocco) Vânt uscat și fierbinte (cca. 35° C) care bate în țările din N Africii și în întregul bazin al M. Mediterane. Uscat, înecăcios și încărcat de praf în N. Africii, traversând M. Mediterană, devine umed și provoacă ploi mărunte. De obicei bate 2–3 zile la rând, mai puternic ziua și mai slab noaptea. Uneori se transformă în furtună. Aceleași caracteristici ale vântului S. le au și vânturile locale din unele țări mediteraneene: Spania, Maroc, Italia, Grecia, unde poartă diferite alte denumiri.

**SIRTA MARE** (Sidra) G. cu o largă deschidere spre M. Mediterană la țărmul Libiei (Africa de Nord). Pătrunde în uscat la o distanță de 115 km, lățimea la intrare 465 km; ad. până la 1085 m. Maree semidiurnă cu ampl. de 0,4 m. Porturi: Bengazi, Marsa Brega, Es Sidr. (gr. Syrtis).

**SIRTA MICĂ** (Gabes) G. din M. Mediterană la țărmul Tunisiei (Africa de Nord). Pătrunde în uscat pe o distanță redusă. Este limitat la N de Insulele Kerkenna, la S de Insulele Jerba. Ad. între 20 și 40 m. Maree semidiurnă cu ampl. de 0,4 m. Pr. port: Gabes.

**SISAL** Fibrele plantei *Agave rigida* (o variantă a plantei *Agave sisalana*), originară din Yucatan, dar răspândită în Sumatra, Kenia, Tanzania, din care se fabrică parâme mai puțin rezistente decât cele de manila.

**SISTEM GEE** Sistem radiotehnic de navigație asemănător sistemului „Loran”, care permite unei nave să-și determine punctul radio la distanțe până la 50 mile marine de coastă. În acest sistem punctul navei se determină cu ajutorul unor semnale radio emise de trei stații speciale, instalate pe uscat și care lucrează conjugat.

**SISTEM BURTON** Sistem de încărcare-descărcare a mărfurilor bazat pe utilizarea a două bigi ale navei, fixe. Biga exterioară este destinată să ridice coțada de marfă din exteriorul navei și biga de magazie, care preia coțada prin manevra cârligului palancului peste bord și o coboară apoi în magazie. La descărcare, biga de magazie ridică coțada, iar biga exterioară o preia prin manevra cârligului palancului pe bord și o depune pe cheu. Operațiunea de schimbare a coțării se face de către un muncitor din echipă numit „burton man”.

**SISTEMUL HIDROENERGETIC ȘI DE NAVIGAȚIE „PORȚILE DE FIER”** Complex de amenajări pe cursul inferior al Fl. Dunărea în secțiunea Gura-Văii pe malul românesc și Șip pe malul sârbesc, realizat prin colaborarea dintre România și Iugoslavia. Lacul de acumulare are un volum de 2 miliarde m<sup>3</sup> și ocupă o suprafață de 170 km<sup>2</sup>; barajul deversor are lungimea de 441 m și capacitatea de deversare de 15 500 m<sup>3</sup>/sec.; puterea instalată a hidrocentralei se ridică la 2159 MW din care 1050 MW revin României, cu o producție medie anuală de energie electrică de 10,4 miliarde kWh. Acordul încheiat la 30 nov. 1963 între cele două state, a stabilit o participare egală la investiții și la rezultatele amenajărilor, consfințind dreptul de proprietate exclusivă a fiecărei părți asupra instalațiilor și construcțiilor de pe teritoriul țării respective. Proiectele pentru întregul sistem au fost executate în colaborare în perioada 1957–1963. Lucrările de execuție au durat până la sfârșitul anului 1971. Inaugurat oficial la 16 mai 1972, sistemul hidroenergetic și de navigație „Porțile de Fier” a îmbunătățit considerabil traficul fluvial care și-a sporit de peste patru ori capacitatea.

**SIUTGHIOL** Liman cu apă dulce la N de Constanța, care comunică prin Lc. Tăbăcării cu M. Neagră. Separat de mare printr-un cordon litoral pe care se află stațiunea Mamaia. Supr. 21 km<sup>2</sup>; ad. max. 18 m. Puternică alimentare subterană. Bază pentru sporturile nautice.

**SIȚZEAN** (*chin*. Xijiang) Fluviu în SE Chinei. Lung. 2129 km; supr. bazinului hd. cca 357 mii km<sup>2</sup>. Izv. din E podișului Lunan și se varsă în M. Chinei de Sud formând o deltă comună cu Fl. Baizzean și Dunzzean. Nivelul apei în creștere din apr. și până în oct. Navigabil în aval de or. Nanning, iar pentru navele oceanice până la portul Guanciou.

**SIZIGII** Poziția relativă a Soarelui, Lunii și Pământului pe aceeași dreaptă (Lună nouă sau Lună plină). Aștrii res-

pectivi se găsească la zizigii de două ori pe lună și în zilele respective fenomenul de maree este mai puternic, producându-se „mareele vii”, cu amplitudini mai mari decât mareele obișnuite.

**SKAGERRAK** Strâmtoare în V sistemului de str. care face legătura între M. Baltică și M. Nordului și desparte Pen. Scandinavă de Pen. Iutlanda. Lung. 300 km; lățimea 110-130 km; ad. max. 809 m. Pr. port: Oslo. *ist.* Aici s-a desfășurat în primul RM (31 mai-1 iun. 1916) o mare bătălie navală între flota germană condusă de amiralul Scheer și cea britanică condusă de amiralul Jellicoe, terminată nedecis, cunoscută sub numele de „Bătălia de la Iutlanda”.

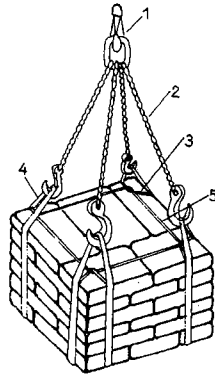
**SKI BOARD** *spt. (engl.)* Schi nautic; *sin.* Water ski.

**SKI JET** *spt. v.* jet ski.

„**SKI JUMP**” *(engl.)* „Trambulină de schi”, arcuire în sus a punții prova de pe un portavion pentru a înlesni decolarea avioanelor cu decolare și aterizare scurtă și pe verticală (VSTOL).

**SLERING** Fenomen de rezonanță între oscilația navei și cea a valurilor, care se manifestă printr-un impact puternic al apei asupra fundului navei.

**SLING** Dispozitiv format din benzi de fibre vegetale sau sintetice, cu ajutorul căruia se poate pachetiza (slingui) o marfă (îndeosebi saci, cutii etc.) în unități mari de încărcătură de cca 1-2 t, pentru a fi manevrate cu mijloace mecanizate pe timpul încărcării/descărcării sau depozitării pe nave.



Sling:

1 - cârlig; 2 - sapan; 3 - ureche de strângere; 4 - ureche de ridicare; 5 - cordon de strângere.

**SLIP** Plan înclinat în pupa traulerelor, care permite lansarea și virarea traulului în timpul pescuitului.

**SLOCUM, Joshua** Navigator solitar canadian. În anul 1895, la vârsta de 51 de ani face prima călătorie solitară în jurul lumii la bordul ambarcațiunii de tip slup, „SPRAY” de 11 m.

**SLOI** Bloc de gheață care plutește pe apele curgătoare și stătătoare în unele perioade ale dezghețului.

**SLUP** Velier cu un arbore, o velă mare aurică, un foc și, eventual, un gabier; *sin.* Sioop.

**SLUP DE RĂZBOI** *ist.* Navă mică de război cu greement de navă sau snau, folosită în sec. XVIII și la începutul sec. XIX.

**SMAC** Velier cu greement de slup sau cutter, folosit pentru comerț și pescuit în mările nordice.

**SMÂRC** Loc mocirlos (acoperit cu vegetație); băltoacă rămasă în urma ploilor; bahnă.

**SMÂRDANUL NOU** Localitate lângă Brăila, la intrarea de pe Dunăre pe canalul Măcin. În trecut s-a numit **Ghecet** (în turcă „trecere”) aici

fiind un loc de traversare a Dunării cu bacul..

**SMULGE** (*despre ancoră*) A o desprinde de fund prin virare. ♦ „Smulgeți!” Comandă către armamentul cabestanului pentru a face un ultim efort la virarea ancorei.

**SNAU** *ist.* Tip de navă asemănătoare bricului, dar cu randa întinsă pe un mic arbore paralel cu coloana arborelui mare, *engl.* snow, *fr.* senau, *rus.* șniava, snou.

**SNEKKAR** *ist.* Navă de tipul drakkarului, dar de dimensiuni mai reduse, folosită pentru comerț între țările nordice și cele mediteraneene în timpul feudalismului. Caracteristici: L 15-18 m; l 3,5-4 m.

**SNIPE** Clasă internațională de ambarcațiuni de regată cu următoarele caracteristici: L 4,72 m; l 1,52 m; greutatea corpului 173 kg; aria velei mari 7 m<sup>2</sup>; aria focului 3,50 m<sup>2</sup>.

**SOARE 1.** Astru central al sistemului nostru planetar, folosit în navigație în timpul zilelor fără nori **2.** Instalație puternică, cu mai multe becuri, folosită pentru iluminarea scării navei și a locurilor de lucru.

**SOARE ADEVĂRAT** Soarele real (vizibil). Din cauză că mișcarea sa aparentă în jurul Pământului nu este uniformă, nu este indicat a fi folosit pentru măsurarea timpului.

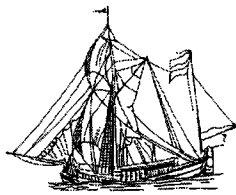
**SOARE MEDIU** Soare fictiv care se mișcă uniform în planul ecuatorului în același interval de timp anual cu Soarele adevărat. Dă timpul mediu, adică timpul indicat de ceasornicele noastre.

**SOCAR** MC Parâmă cu grosimea de cca 80 mm.

**SOCIETATE DE CLASIFICARE** Instituție care elaborează norme de construcție a navelor și supraveghează construcția propriu-zisă a acestora, acordându-le un certificat de clasă. În țara noastră această societate poartă denumirea de Registrul Naval Român.

**SOCIETATEA ROMÂNĂ DE DUNĂRE SRD** („Societatea Anonimă Română de Navigațiune pe Dunăre”). Cea mai importantă societate privată de navigație fluvială românească constituită în 1914 cu participarea capitalului mai multor bănci (Banca Românească, Banca Agricolă, Banca Marmorosch Blank et. Co. ș.a.). Avea ca obiect de activitate transportul de mărfuri pe Dunăre. S.R.D. a reușit, cu toate pierderile suferite în primul RM, să dobândească un patrimoniu important și să contribuie la dezvoltarea navigației fluviale românești. La 30 iunie 1939, parcul de nave al SRD se compunea din 95 șleपुरi, tancuri de combustibil și pontoane (cu o capacitate totală de 95 mii t); 3 nave de pasageri: „Principele Mihai”, „Ismail” și „Anghel Saligny”; 20 remorchere: din care „Regele Ferdinand”, „Nicolae Ștefănescu” și „Vintilă Brătianu”, construite special pentru trecerea prin cataracte și navigația pe cursul superior al Dunării; 4 elevatoare, un atelier plutitor pentru reparații navale, în afară de atelierele din Brăila. SRD a fost desființat prin naționalizare în 1948.

**SOCIETĂȚII, Insulele** ~ (Îles de la Société) Arh. în S Oc. Pacific. Posesiune franceză din Polinezia. Pr. Ins. Tahiti. Supr. totală 1,6 mii km<sup>2</sup>; cca 145 mii loc. Majoritatea ins. sunt de origine vulcanică, muntoase, cu alt. până la



Smac

2241 m. Țărmurile sunt înalte, abrupte cu plaje înguste la mare și înconjurate de recife de corali. Climă tropicală maritimă. Temp. med. lunară: +20 la +26° C. Culturi de trestie de zahăr, vanilie taro, bumbac, banane, cocotieri. Expl. de fosfați. Pescuit. Centru ad-tiv și pr. port: Papeete.

**SOFAR** (*engl.* Sound Fixing and Ranging) Metodă de a face punctul și a măsura distanța, având la bază propagarea undelor sonore în apă.

**SOGNEFJORD** Cel mai mare fiord din Pen. Scandinavă situat pe țămul de SV al Norvegiei la M. Nordului, la N de orașul-port Bergen. Lung. 204 km, lățimea între 1,5–6 km. Formează ramificații laterale iar pe unele din acestea coboară ghețari. Marea semidiurnă cu ampl. de 1,5 m. Porturi pescărești. Turism.

**SOLANO** Vânt de Est, însoțit de ploaie, care bate în zona Gibraltarului și pe coasta de Sud-Est a Spaniei.

**SOLAS** (*engl.* Safety of Life at Sea) Denumire prescurtată a Convenției internaționale elaborată în anul 1974 pentru ocrotirea vieții umane pe mare. Intrată în vigoare pe plan internațional la 25 mai 1980, inclusiv în România. A fost ratificată în peste 128 țări.

**SOLENOID** Bobină la draga electromagnetică.

**SOLOMON** (Solomon Islands) Arhipelag în Melanezia la E de Ins. Noua Guinee (Oc. Pacific). Supr. 42,5 mii km<sup>2</sup>; cca 170 mii loc. Cele mai mari Insule: Bougainville, Guadalcanal, Santa Isabel, Malaita, San Cristobal, Choiseul, New Georgia Rennel. Partea de N a arh. cu Ins. Bougainville, Buka, Nissau și o serie de atoli (10,6 mii km<sup>2</sup>) se află sub tutela ONU, administrate de Australia. Celelalte ins. (29,8 mii km<sup>2</sup>, cu cca 135 mii loc) sunt sub protectorat britanic. Majoritatea ins. sunt

de origine vulcanică, cu vulcani activi (Balbi din Ins. Bougainville, alt. 3100 m ș.a. Expl. de aur, staniu, cupru, nichel, azbest, fosforiți. Climă subecuatorială umedă. Păduri ecuatoriale. Faună bogată. Culturi de cocotieri, batate, banane, ananas, santal, cafea, cacao. Pescuit. Export: copra, santal, cafea, cacao, fructe. *ist.* Primul european care a descoperit ins. Arh. S. a fost navigatorul spaniol Mendana (1568), care a schimbat mărfuri pe aur și a numit insulele „Solomon” comparându-le cu „Țara de aur” a lui Solomon amintită în Biblie.

**SOMME** (*lat.* Samara) Fluviu în N Franței. Lung. 245 km. Izv. în apropiere de or. Saint Quentin și se varsă în M. Mâneții printr-un estuar. Debitul este reglat prin construcții hidrotehnice (canale, ecluze). Legat prin canale cu R. Oise și Schelde. Trece prin or. Amiens și Abville. *ist.* Pe Fl. S. a avut loc între 1 iul.–18 nov. 1916 una dintre cele mai mari bătălii în primul RM între forțele germane și cele aliate; în timpul ofensivei de pe S., trupele engleze au folosit pentru prima dată tancurile ca armă de luptă (15 sept.). În al doilea RM, între 5–8 iun., au avut loc pe Fl. S. lupte violente în care armata franceză a încercat, fără succes, să oprească înaintarea trupelor germane spre mare.

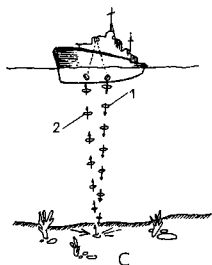
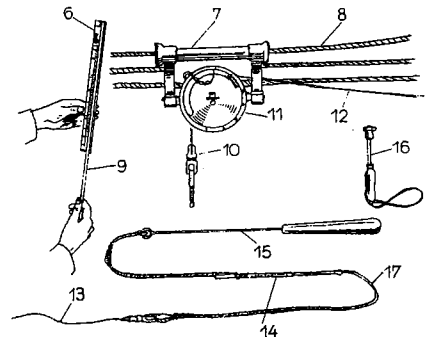
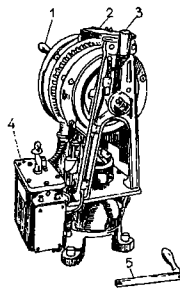
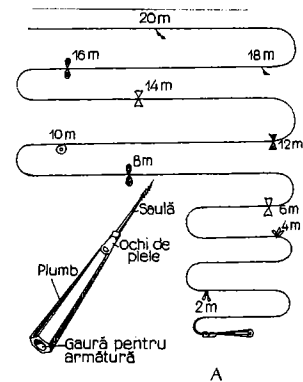
**SONAR** *engl. sin.* hidrolocator.

**SONDĂ 1.** A măsura adâncimea apei cu ajutorul sondei. **2.** A măsura adâncimea lichidului dintr-un tanc cu ajutorul sondei.

**SONDĂ-PEȘTE** v. plumb pește.

**SONDAJ** Operațiunea de a sonda. Primele sondaje românești au fost făcute pe mare în 1885 de canoniera „Grivița”.

**SONDĂ 1.** Instrument nautic cu ajutorul căruia se determină adâncimea apei. **S. de mână** S. compusă dintr-o saulă împletită, gradată în stare umedă (intrată la



Sonde:

A – De mână. B – Mecanică: 1 – frână de mână; 2 – cadran; 3 – lampă; 4 – motor; 5 – manivelă; 6 – scară; 7 – călător; 8 – filieră; 9 – tub de sondă; 10 – cheie cu jăgână; 11 – rai; 12 – trăgător; 13 – sărmă; 14 – apărătoare cu tub chimic; 15 – scufundător; 16 – deget; 17 – lăsătură. C – Sondă ultrasens: 1 – undă directă; 2 – undă reflectată.

apă) cu bucăți de astar colorat, pietre etc. (pentru a fi recunoscute vizual și prin pipăit) și o bucată de plumb cu o cavitate la partea inferioară în care se introduce o cantitate de seu, denumită armătură, pentru probe de fund. În funcție de greutatea plumbului și lungimea saulei, distingem: **S. de barcă**, **S. de navă**, **S. grea/de mare adâncă/de mare adâncime**. **S. mecanică** S. cu sârmă care indică adâncimea în funcție de presiunea apei pătrunse într-un tub special de sticlă, acoperit în interior cu un colorant care se decolorează în contact cu apa de mare, și după lungimea saulei filate ce se citește la un contor. **S. Thomson** S. mecanică folosită în mod frecvent. **S. ultrason** S. cu ajutorul căreia adâncimea se determină contându-se jumătate din intervalul de timp necesar unui impuls ultrasonor de a parcurge distanța de la navă la fund și înapoi. **2. fl.** Prăjină gradată în decimetri sau picioare și marcată prin benzi de culori diferite (alb, roșu, negru). **3.** Adâncime înscrisă pe harta marină. **4.** O singură aruncare de S., ca în expr. „A da o S.” A efectua un singur sondaj. **Toată S. fl.** Adâncimea urmată de navă sau de barcă pe timpul sondărilor. **5.** Tijă gradată cu ajutorul căreia se măsoară adâncimea lichidului din tancuri.

**SONDĂ DE CERCETARE** *psc.* Sondă ultrasonoră folosită pentru descoperirea bancurilor de pește.

**SONDĂ DE DERIVĂ** Sondă de mână, fundarită la prova unei nave ancorate, la care saula face burtă. Dacă plumbul sondei rămâne fixat pe fund, saula întinde, ceea ce înseamnă că ancora ară.

**SONDE, Insulele** ~ Principalul grup de ins. din Arh. Malaez. Cuprinde **Sondele Mari** (Ins. Sumatra, Java, Kalimantan, Sulawesi) și **Sondele Mici**, situate la E de Ins. Java (Ins. Balim Lombok, Sumbawa, Sumba, Flores, Timor ș.a.). Supr. totală 1,4 mil. km<sup>2</sup>; cca. 140 mil. loc. Relief muntos, țărături adânc dantelate și în unele locuri înconjurate de recife de corali. Climă tropicală. Ins. sunt bogate în zăcăminte: bauxită, mangan, cupru, metale prețioase. Munții sunt acoperiți de păduri, iar zonele de câmpie de culturi tropicale. Ins. S. fac partea din terit. Indoneziei, în afară de partea de N a Ins. Kalimantan (posesiune britanică) și partea de E a Ins. Timor (posesiune portugheză).

**SONDE** (Sunda ) Strâmtoare între Ins. Java și Sumatra (Indonezia), care unește apele M. Java cu cele ale Oc. Indian. Lung. 170 km, lățimea max. 22 km; ad. între 30 și 1500 m. În str. este situat vulcanul Krakatau.

**SONDOR** Marinar care execută sondeaje cu sonda de mână.

**SONGKOI** (Hong ha – Fluviul roșu) Fluviu în N Vietnamului și pe terit. Chinei. Lung. 1200 km. Supr. bazinului 120 mii km<sup>2</sup>. Izv. din M-ții lunshan și se varsă în G. Vinh Bac Bo din M. Chinei de Sud, formând o deltă cu supr. de 15 mii km<sup>2</sup>. Nivelul apei crește în perioada iun.–oct. și scade foarte mult iarna. Navigabil de la vărsare până la or. Mau Ho; navele maritime urcă până la Hanoi (175 km). Delta este dens populată de cultivatorii de orez.

**SONOVIUINE** Sondarea apei mării cu unde acustice. Prin prelucrea specială a undelor reflectate se obține imaginea integrală a fundului mării și a diferitelor detalii submarine.

**S.O.S.** Semnal radiotelegrafic de ajutor. Contrar legendei, nu are nici o legătură cu „Save our souls” (salvați sufletele noastre). Semnalul a fost ales datorită simetriei sale în alfabetul Morse: trei puncte, trei linii, trei puncte; v. și Mayday.

**SOTTO PALANCO** (*ital.* sub palanc) MC Clauză de livrare a mărfii, care trebuie predată în bătaia bigilor navei, gata de coțat, operație ce se execută de navlositor sau de încărcător.

**SOUILLAGOUET, table** ~ Table de înălțimi și azimut. Primele table din lume (1891) care au folosit împărțirea triunghiului sferic de poziție printr-o perpendiculară coborâtă din zenit. Pentru calculul azimutului se cobora o perpendiculară din astru. Aceste table au fost luate ca bază pentru multe alte table de înălțimi.

**SOUTHAMPTON** Oraș în S Marii Britanii și unul din cele mai mari porturi ale țării, situat pe țărmul G. Southampton Water din M. Mânecii. Cca 220 mii loc. Ad. pasei de intrare în port 12,6 m la marea joasă. Lung. frontului de cheuri 17 km cu ad. până la 12, 8 m. Centru industrial: ind. chimică, alim., rafinarea petrolului (cea mai mare rafinărie din țară, cu o capacitate de 16,5 mil. t. anual). Traficul anual de mărfuri cca. 30 mil. t. Import: petrol, cereale, carne. Export: prod. chimice, automobile, diferite prod. industriale. S. este principalul port de tranzit pentru pasageri. Șantiere navale cu 3 docuri uscate care asigură construcția de nave mari, incl. Ds., și reparația PA.

**SOUTHERLY BURSTER** Săritură de vânt de la Nord-Vest la Sud pe coasta de Sud a Australiei. Acest fenomen are loc în perioada octombrie-martie, fiind însoțit de o scădere de temperatură.

**SOUTH SHIELDS** Oraș-port în Marea Britanie la țărmul M. Nordului la vărsarea Fl. Tyne. Cca 120 mii loc. Important centru britanic de construcții și reparații navale.

„**SOVEREIGN OF THE SEAS**” *ist.* Navă de linie construită în 1637 de celebrul constructor englez Phineas Pett, având cel mai puternic armament pentru acele timpuri (100 de tunuri).

**SOVROMTRANSPORT** Societate mixtă sovieto-română de transport maritim și fluvial înființată în iul. 1945 în baza unui tratat încheiat între cele două părți. Întreaga activitate de navlosire și tranzacții comerciale a fost asumată de partea sovietică, ceea ce a împiedicat dezvoltarea normală a acestui sector. Sovromtransport a funcționat 9 ani, a avut un portofoliu de 10 nave insuficiente pentru a satisface cerințele de transport pe apă ale României. Desființarea societății în 1954 a permis înființarea întrep. românești de transport naval NAVROM, cu capital de stat care a intrat într-un proces alert de dezvoltare în anii care au urmat.

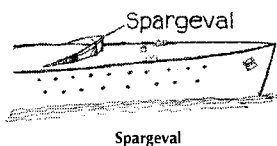
**SPADĂ DE ULAJ** v. prăjină de ulaj.

**SPARDEC** Pe navele militare, punte mică la suprastructura pupa.

**SPARGEVAL 1.** Structură din tablă la prova, situată în pupa instalației de ancorare, care nu permite valurilor să treacă pe punte atunci când nava ambarcă cu prova.

**2.** Dig construit în afara unui port pentru a împiedica pătrunderea valurilor.

**SPATE** Spătar care închide spre pupa camera bărcii (*a* nu se confunda cu tabloul); v. fig. barcă.



**SPATE TARE 1.** Scândură grosă așezată travers pe copastia bărcii, servind ca întăritură în momentul în care se dă o ancoră cu barca. **2.** Șcundru așezat travers pe punte, de care se prind cu legături ușoare bucele unei parâme sau ale unui lanț ce urmează a fi filate.

**SPAȚII EXCLUSE MC** Spațiile care nu sunt incluse în volumul spațiilor închise, nefiind prin construcție destinate transportului de mărfuri. Un spațiu exclus poate fi considerat spațiu închis dacă: este prevăzut cu grinzi longitudinale marginale sub punte sau alte dispozitive permițând arimarea încărcăturii sau a proviziilor; există un dispozitiv de închidere a deschiderilor; construcția lasă o posibilitate oarecare de închidere.

**SPAȚII INCLUSE** Spațiile închise aflate deasupra punții de tonaj. La măsurătorile de tonaj se adaugă spațiul de sub punte (volumul principal), formând împreună tonajul brut al navei. Se compun din: volumul diferitelor spații închise din coridoare, volumul suprastructurilor închise aflate deasupra punții superioare, destinate mărfurilor, proviziilor, pasagerilor și echipajului, volumul excedentului gurilor de magazii.

**SPAȚII ÎNCHISE** În calculul tonajului sunt denumite astfel spațiile suprastructurilor (castel centru, duneță și teugă) atunci când nu au deschideri în pereți sau în punte și al căror volum se include în tonajul brut al navei, conținând ca apt pentru a primi încărcătură.

**SPAȚII PENTRU ÎNCĂRCĂTURĂ MC** Spațiile pentru încărcătură care trebuie să fie cuprinse în calculul tonajului net (TN), sunt spațiile închise afectate transportului mărfurilor destinate a fi descărcate din navă, cu condiția ca aceste mărfuri să fi fost cuprinse în calculul tonajului brut (TB). Aceste spații trebuie să fie certificate ca atare prin înscrisuri compuse din literele MF (magazie de marfă) în locuri vizibile.

**SPAȚIU DE EVITARE** Spațiu necesar unei nave pentru a evita pe ancoră.

**SPAȚIU DEDUS/SCUTIT MC.** v. tonaj registru.

**SPAȚIU DE SIGURANȚĂ** (la ancoraj) Zonă circulară într-o radă sau un port în care o navă staționată la ancoră poate gira complet, fără să existe pericolul de coliziune cu alte nave ancorate. Mărimea spațiului de siguranță depinde de lungimea lanțului filat și metoda de ancorare.

**SPAȚIU EXCEPTAT** Volumul total al unor spații de la bordul navei care, nefiind prevăzute cu mijloace fixe și permanente de închidere, nu sunt apte pentru depozitarea mărfurilor sau cazarea echipajului și pasagerilor și ca urmare nu se includ în calculul tonajului registru brut.

Spațiul exceptat se compune, în principal, din suprastructurile deschise – teugă, castel centru, duneță – sau cu mijloace de închidere nepermanente.

**SPAȚIU MORT MC** Spațiu rămas liber în hambare după încărcarea navei. Se umple cu colete mici, ușor de stivuit, sau cu scurtături (cherestea de dimensiuni reduse).

**SPĂRGĂTOR DE BARAJE** Navă de luptă sau auxiliară (uneori un simplu șlep autopropulsat) special amenajată pentru realizarea rapidă a unei pase printr-un baraj de mine insuficient cercetat, în care pot fi mine de mai multe tipuri. Corpul ei este puternic consolidat și dispune de aparate paravan pentru protecția împotriva minelor ancorate. Pentru a-i mări vitalitatea și flotabilitatea în cazul unei găuri de apă produse prin explozia unei mine cu aprindere prin influență (acustică, magnetică, hidrodinamică), corpul ei este umplut cu butoaie goale, lemn etc. Echipajul navei este redus la strictul necesar iar activitățile de la bord (asigurarea funcționării motoarelor etc.) sunt pe cât posibil automatizate și conduse de la distanță pentru a reduce pierderile în caz de scufundare.

**SPĂRGĂTOR DE BLOCADĂ** Navă care încearcă să străpungă blocada cu riscul de a fi scufundată.

**SPĂRGĂTOR DE GHEAȚĂ** Navă cu etrava și bordajul foarte rezistente, folosită pentru spargerea ghețurilor. S.d.G. sunt prevăzute uneori cu una sau două elice în prova, care trag apa se sub gheață făcând mai ușoară spargerea acesteia, precum și cu tancuri de apă cu ajutorul cărora nava se apucează, ridicându-se cu etrava pe gheață, după care se aprobează pentru a o rupe sub propria sa greutate. Grosimea maximă a gheții care poate fi spartă este de 7 m.

**SPÂNZURĂTOARE** v. palanc de strai.

**SPECIFICAȚIE DE AMBARCARE MC** Listă în care sunt descrise sumar mărfurile ce urmează a se ambarca pe o navă. Specificația cuprinde: numele încărcătorului și al destinatarului, porturile de încărcare și descărcare, felul mărfii, felul, numărul, marca, greutatea și dimensiunile coletelor. Este întocmită de încărcător în mai multe exemplare din care unul se predă navei. Servește navei pentru identificarea mărfurilor primite la bord, iar primitoilor spre a verifica exactitatea acestora cu cele comandate.

**SPEE, Maximilian, von** ~ (1861–1914) Viceamiral german. În anii 1887–1888, comandant de port în Camerun (colonie germană din Africa). Din 1910, secund al det. de nave de cercetare al Flotei maritime. În 1912, comandant de Cr. al escadrei germane din Pacific. La începutul primului RM, la comanda unei Esc. de Cr., a acționat cu succes pe comunicațiile britanice în S Oc. Atlantic și apoi la coastele statului Chile. La 1 nov. 1914, în bătălia de la Coronel (Oc. Pacific), Esc. comandată de Von Spee a înfrânt o Esc. britanică (au fost scufundate Cr. engleze „Monmouth” și „Good Hope”). După aceasta a încercat să ajungă în porturile germane, dar pe parcurs s-a hotărât să atace Port Stanley (Ins. Falkland), de care s-a apropiat la 8 dec. 1914, fără a efectua o cercetare prealabilă. A fost interceptat prin surprindere de o Esc. britanică superioară ca forțe. În bătălia de la Falkland care a avut loc a pierdut 4 din cele 5 Cr. ale escadrei și el însuși și-a pierdut viața.



**SPETEAZĂ** Școndru oblic fixat cu capătul inferior pe catarg prin intermediul unui zbir, în timp ce capătul superior susține colțul unei vele cu spetează, numită și randă cu ghionder.

**SPEZIA** (*it.* La Spezia) Oraș-port în N Italiei (Liguria) la M. Ligurică. Cca 130 mii loc. Centru industrial : siderurgie, metalurgia neferoaselor, chimizarea petrolului, constr. de aparatură electronică, ind. textilă și alimentară. Portul se împarte în două bazine legate între ele printr-un canal de 100 m lung. și 70 m lățime. Dinspre larg portul este protejat de 3 spargevaluri. Lung. frontului de cheuri 6,5 km cu ad. până la 13 m. În radă sunt amenajate câteva puncte pentru încărcarea/deșcărcarea petrolierelor. Traficul anual de mărfuri, peste 8 mil. t. Import: petrol, cărbuni, fier, cereale, cherestea; export: materiale de construcție, mărfuri generale. Șantierul de construcții și reparații navale dispune de 6 docuri uscate și un doc plutitor, asigurând construcția și reparația navelor civile și militare, incl. Cr. Aeroport.

**SPICA** Steaua nautică α Virginis (Fecioara), mărimea 1,2; în latină „Spic“.

**SPINACHER** Velă triunghiulară suplimentară pe yachturile de regată, întinsă în bord cu ajutorul unui tangon de S. Suprafața S. nu intră în calculul suprafeței velice; v. și genacher.

**SPIRAI** Luminator de punte compus dintr-o ramă cu batanți cu geamuri care se pot deschide pentru aerisire; *sin.* spirai.

**SPIRITUL „MIRCEA“** Cod etic, naval și profesional, liber consimțit, bazat pe solidaritatea izvorâtă din faptul că imensa majoritate a cadrelor permanente ale Marinei Române și-au făcut ucenicia pe navele-școală „Mircea I” și „Mircea II”, potrivit principiului „o mână pentru tine, o mână pentru navă”. Un asemenea „spirit” există și în alte flote.

**SPIRON** v. pinten, epiu.

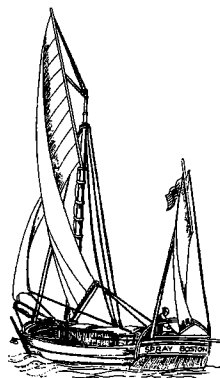
**SPIROPOL, Ion** (1864–?; n. București). Contraamiral. Absolvent al cursurilor Școlii Navale din Brest, Franța, cu gradul de Slt. (1882). Revine în țară și este repartizat la Corpul Flotei. În 1890 primește comanda Can. „Bistrița”, iar în 1892 este numit comandant secund al bricului „Mircea”, la bordul căruia participă la serbările columbiene de la Genova. Comandant al portului Constanța, căpitan de port cl. I la Galați și, apoi, la Brăila, comandant al Apărării submarine (1897), comandant al Diviziei de Dunăre (1898), al Cr. „Elisabeta” (1902) și al Mon. „I.C.Brătianu” (1907), director al Arsenalului Marinei din Galați (1909), profesor la Școlile Marinei din Constanța (1903–1904) ș.a. În anul 1913 participă la cel de al doilea război balcanic, iar la începutul campaniei din 1916, în grad de CAM., îndeplinește funcția de șef de Stat Major în cadrul CMM. În anul 1917, este numit comandant al Flotei române de transport pusă în serviciul armatei ruse, calitate în care supraveghează evacuarea navelor la Odessa și mai târziu la Kerson. Ultima funcție în serviciul activ al marinei, este cea de comandant al Diviziei de Dunăre (1918). În aprilie 1919 trece în rezervă. De-a lungul întregii sale cariere a elaborat valoroase studii asupra apărărilor strategice, a întocmit lucrările pentru amenajarea portului militar de la Brăila, a poligonului Mahmudia ș.a.

**SPITZBERGEN** Arh. norvegian în Oc. Înghețat de Nord la 600 km N de coasta septentrională a Pen. Scandinave, cuprinzând cea mai mare parte a Svalbardului (denumire dată după 1925 grupului de ins. norvegiene: Spitzbergen, Ursului, Yan Mayen). Supr. 62,3 mii km<sup>2</sup>; cca 5 mii loc. Relief de platou acoperit de gheață, alt. max. 1712 m (vf. Newton). Țărml în NV fragmentat de fiorduri adânci. Climă maritimă arctică cu vânturi puternice. Temp. la țărml iarna –12° C, vara +4° C. Numeroase gheziere. Vegetație de deșert arctic și de tundră. Faună bogată. Mari rezerve de cărbuni superiori, min. de fier, cupru, zinc, azbest. Vânătoare și pescuit. Port la Oc. Înghețat: Longyerbyen. Export cărbuni. *ist.* În Evul Mediu ins. au fost vizitate de vikings și vânători din N Rusiei. Oficial, descoperitorul insulelor este considerat exploratorul olandez Willem Barents (1596). Suveranitatea Norvegiei asupra ins. a fost stabilită prin Convenția de la Paris în 1920.

**SPLAI** Faleză consolidată și pavată pe malul unei ape, uneori bogat plantată, folosită pentru promenadă; *sin.* chei.

**SPLIT** Oraș-port în Croația pe coasta Dalmației la M. Adriatică. Cca. 120 mii loc. Ind. textilă și alim. (vinuri, conserve, pește). Importante șantiere de construcții și reparații navale. Aeroport. Cunoscut din perioada romană. Aici se află palatul împăratului roman Dioclețian (284–305 d.Hr.).

**SPORADE** (*gr.* Sporades) Arh. grecesc în M. Egee format din **Sporadele de Nord** (Vórii Sporádes) de-a lungul țărmlui Greciei, cuprinzând 77 ins. și stânci, în majoritate nelocuite. Supr. 540 km<sup>2</sup>. Ins. cea mai mare Skiros. Pop. cca 16 mii loc. **Sporadele de Sud** (Notiai Sporádes) de-a lungul coastei Turciei. Supr. 3,5 mii km<sup>2</sup>; cca 100 mii loc. Pr. ins.: Rodos, Samos, Karia, Naxos. Climă mediteraneană, temp. med. în ian. +11, +13° C, iul. +27° C; vegetație de tip maquis, stejari și chiparoși. Culturi: cereale, tutun, măsline, viță de vie. Pr. orașe: Rodos, Samos.



„Spray“

„**SPRAY**” Slup la bordul căruia canadianul Joshua Slocum a întreprins prima călătorie în jurul lumii cu o ambarcațiune (1895).

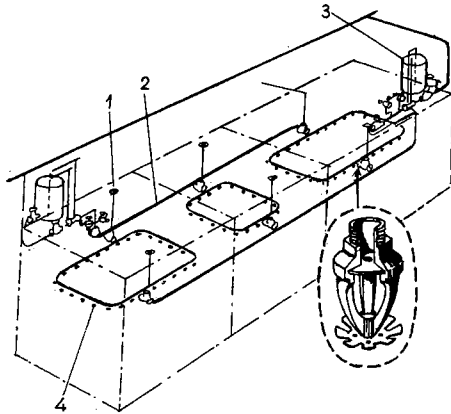
**SPRÂNCEANĂ** Jgheab circular deasupra unui iublou destinat scurgerii apei.

**SPREDER** Dispozitiv de legătură între containere și utilajul de ridicare. Poate avea forma unui cadru dreptunghiular cu zăvoare la colțuri sau cu dispozitive de cuplare și de decuplare automate.

**SPRIJINITOARE** Șipcă așezată travers pe fundul bărcii, pe care oamenii din compunerea armamentului își reazemă picioarele în timpul ramării.

**SPRINGING** Comportarea navei la efectul combinat al vibrațiilor corpului acesteia pe valuri și al whippingului.

**SPRINKLER** Dispozitiv de stropire, folosit la instalațiile pentru stingerea incendiilor în hambare și în magazinele de muniție.



Sprinkler:

1 - stea de manevră pe punte; 2 - tubulatură; 3 - tanc cu lichid spumogen; 4 - sprinklere.

**SPUMĂ DE MARE** Piatră poroasă și foarte ușoară, formată din lavă vulcanică înspumată. Este folosită la bordul navelor pentru bricuirea grătarelor din lemn și, eventual, pentru curățirea alăturilor oxidate.

**SRD** v. Societatea Română de Dunăre.

**SRI LANKA** (Ceylon) Ins. din Oc. Indian, teritoriul al statului cu același nume. Supr. 65,6 mii km<sup>2</sup>; cca. 15,5 mil. loc. Cea mai mare parte a ins. este ocupată de un vast platou brăzdat de văi adânci și culmi muntoase cu alt. max. de 2524 m (vf. Sri Pada) și de înguste câmpii litorale. Climă musonică. Păduri cu esențe prețioase (teak, mahon, bambus). Predomină plantațiile de ceai, manioc, batate, tutun. Expl. de grafit și pietre prețioase. Ind. ușoară. Import: mașini, prod. petroliere, automobile; export: cauciuc, ceai, grafit, pietre prețioase, cafea, lemn. Cap.: Colombo. Pr. orașe: Lavinia, Jaffna, Moratuwa. Porturi pr.: Colombo, Trincomalee, Gale. *ist.* Din Evul Mediu ins. s-a numit Ceylon; acolo existau formațiuni statale. În 1517 a fost cucerită de portughezi, apoi de olandezi (1568) și de englezi (1795-1796), care au transformat-o în colonie. În 1948 și-a dobândit independența de stat, rămânând în cadrul Commonwealth-ului britanic. În 1972 statul a adoptat denumirea de S.L. și s-a retras din Commonwealth.

**STABILO VELĂ** A desfășura, a întinde și a brața corect o velă.

**STABILIMENTUL MEDIU AL PORTULUI** Intervalul de timp mediu între culminația Lunii și următoarea maree înaltă, valabil pentru un anumit port.

**STABILIMENTUL VULGAR AL PORTULUI** Ora medie locală a mării înalte la sizigii. Adăugând 50 minute pentru fiecare zi de vârstă a Lunii, se obține ora aproximativă a apei înalte în ziua respectivă.

**STABILIREA BORDULUI LIBER MC** Determinarea înălțimii bordului liber al unei nave în vederea eliberării certificatului de franc-bord și a trasării mărcii de bord liber. Operația se efectuează de către experții instituțiilor de control și siguranța navigației sau ai unei societăți de clasificare autorizată în acest sens, după prevederile Convenției internaționale pentru liniile de încărcare (iul. 1930 și Convenția de la Londra din apr. 1966). Bordul liber stabilit trebuie să asigure navei o rezervă de flotabilitate corespunzătoare normelor; să nu admită încărcarea navei peste limita permisă de rezistența sa constructivă; să mențină punțile navei la un nivel suficient deasupra apei astfel încât să fie posibilă deplasarea echipajului pe punte pe orice vreme. La navele petroliere bordul liber minim de bază este mai mic decât la navele obișnuite.

**STABILITATE 1.** Capacitate a unei nave de a reveni în poziția de echilibru stabil (nava dreaptă) atunci când încetează să acționeze asupra sa forța care a modificat această poziție. În funcție de axa în jurul căreia se produce mișcarea, de cauză și de gradul de înclinare, distingem: **S. transversală**, **S. longitudinală**, **S. de forme**, **S. de greutate**, **S. inițială**, **S. la punerea pe uscat**, **S. la gaură de apă ș.a.** **2.** Calitate a unei ancore de a nu se roti în jurul fusului (a nu se răsturna) după ce a mușcat.

**3.** Calitate a rozei compasului de a reveni repede în poziție orizontală.

**STABILITATE DE PLATFORMĂ mil.** Calitate a unei nave de a-și menține puntea în plan orizontal (nava dreaptă). S.d.P. avantajează întrebuințarea armelor, dar sporește oboseala navei.

**STABILITATE DINAMICĂ MC** Capacitatea unei nave de a oscila sub acțiunea instantanee a unor momente de înclinare care dau naștere la forțe de inerție, producând un lucru mecanic și o accelerație unghiulară. Măsura stabilității dinamice este dată de valoarea lucrului mecanic produs de momentul cuplului de înclinare care acționează asupra navei, comparată cu valoarea lucrului mecanic reprezentat de cuplul de stabilitate. Studiul S.D. dă posibilitatea determinării unghiului de răsturnare al unei nave asupra căreia acționează cupluri de înclinare cu acțiune de durată (vânt, valuri, deplasarea laterală a caricului etc.). Contra efectului de înclinare a acestor cupluri nava se opune prin posibilitățile sale de stabilitate inițială reprezentate de curba stabilității statice.

**STABILITATE LA DRUM** Calitatea unei nave de a se menține la drum, folosind unghiuri mici de cârmă.

**STABILIZARE ÎN DRUM** Calitatea unei nave de a se menține la drum, folosind unghiuri mici de cârmă.

**STABILIZARE ÎN NORD (PROVA)** Fixarea gradației zero a ecranului radiolocatorului în Nord (prova) astfel încât să indice relevmente adevărate (prova).

**STABILIZATOR 1.** Panou lestat pentru a se menține vertical în apă, servind ca ancoră de furtună pentru iahturi. **2.** Dispozitiv pentru reducerea ruliului, constând din aripi ce pot fi scoase în afara navei în scopul sporirii stabilizării acesteia.

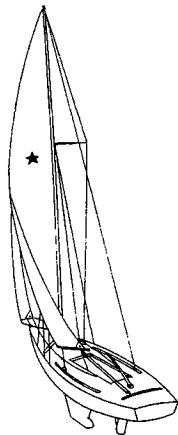
**STABILOPOD** Bloc de beton cu patru brațe dispuse radial, folosit pentru consolidarea bazei digului. Este un **tetrapod** perfecționat de români.

**STAFĂ** *sin.* cârlig de fardaj.

**STALII** Timp acordat navlositorului de către armator pentru încărcarea/descărcarea navei. S. se stabilesc și încep să fie socotite în baza contractului de transport sau uzurilor portului. Pe durata S. nava se află la dispoziția navlositorului fără vreo plată. Dacă s-a depășit acest timp, navlositorul plătește armatorului contrastalii.

**STALII REVERSIBILE** MC Suma staliilor acordate pentru încărcarea și descărcarea navei, în funcție de care se calculează contrastaliile sau despatch-ul. Prezintă avantaj pentru navlositor în sensul că eventualele contrastalii ocazionale de încărcare, pot fi compensate prin timpul economisit la descărcare și invers. Navlositorul are posibilitatea ca prin accelerarea descărcării, plătiind eventual ore suplimentare, să recupereze întârzierea ocazională la încărcare și invers, cu eventuala economie de timp la încărcare și invers, să compenseze contrastaliile ce ar rezulta la descărcare.

**STAR** Clasă internațională de yachturi rapide cu derivor fix, două vele (randă bermudiană și foc) și echipaj de două persoane. Mai mic decât cuterul, **Starul** este construit din lemn și (din 1960) mase plastice armate cu fibre sintetice. Prevăzut cu cheoane de aer pentru asigurarea stabilității, el rezistă la vânturi puternice și mare agitată (până la gradul 3), când însă ambarcă multă apă pe punte (altfel spus, este o ambarcațiune „udă”), iar echipajul trebuie să dea dovadă de multă îndemănare. Are ca semn distinctiv o **stea** (în engleză, STAR) roșie cu cinci colțuri desenată pe vela în partea superioară. Caracteristici: dim. 6,609 × 1,727 × 1,016 m; suprafață velică 25,5 m<sup>2</sup>. Clasa „STAR” a fost proiectată în 1911 de către Francis Sweiguth din echipa proiectantului american William Gardner din New York. La Jocurile Olimpice din 1964, „Star Gem” a câștigat o medalie de aur pentru Bahamas.



Star

**STARE ABSOLUTĂ** Diferența dintre ora meridianului Greenwich și ora indicată de cronometru v. și marșă diurnă.

**STARE DE PLUTIRE** v. stabilitate

**START** Pornirea în regată. ♦ „A lua S.” A porni.

**STATUL-MAJOR AL NAVEI** Totalitatea ofițerilor unei nave militare aflați în subordinea comandantului, în care se cuprind: ofițerii de punte și de mașini, medicul bordului, intendentul și radiotelegraful cl. I, II și III.

**STATUTE** *ist.* Cod maritim. Cele mai cunoscute sunt: Statutele Anconei (sec. XIV), Statutele Caffei (sec. XIV), Statutele Geneveze denumite Statutele Gazariei (denumire dată Crimei în sec. XIV–XV).

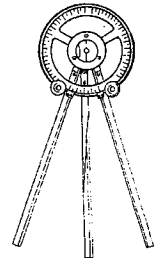
**STAȚIE** Camera în care se află postul de transmisiuni radio al navei.

**STAȚIE DE CARANTINĂ** MC Centru sanitar special amenajat într-un loc izolat, unde sunt cazați și supuși controlului medical, echipajul și pasagerii unei nave aflate în deratizare, precum și persoanele bolnave sau suspecte de a fi contaminate de o boală contagioasă.

**STAȚIE DE ECLUZĂ** Post aflat la intrarea într-o ecluză de la care piloții care conduc navele sunt informați asupra datelor privind trecerea prin ecluză.

**STAȚIE DE MAREE** Post special amenajat lângă un port cu maree sau pe coastă, prevăzut cu maregraf și cu riglă de maree, la care se execută observații asupra fenomenului mării și măsurători precise asupra variației nivelului mării datorită acestui fenomen.

**STAȚIOGRAF** Instrument de lucru pe hartă, constând dintr-un cerc metallic sau un disc transparent, confecționat din material plastic, gradat de la 0° la 360°; un braț al acestuia este fixat la 0°, iar alte două – brațele mobile – servesc la punerea a două unghiuri de o parte și de alta a brațului fix. S. se folosește pentru a pune pe hartă punctul navei prin două unghiuri orizontale, luate cu sextantul, între trei obiecte de la uscat.



Stațiograf

**STAȚIONAR** *mil., inv.* Navă pentru paza coastelor, staționată, de regulă, într-un port sau în zona unui port, pentru a face să se respecte regulile de navigație, de pescuit etc.; *sin. inv.* brandbahtă, brendvahtă.

**STAȚIONARE LA ANCORĂ** Situația unei nave în serviciu care se află ancorată în rada unui port, în așteptarea eliberării danei de operații sau a dispozițiilor referitoare la intrarea în port, plecare etc. ori la adăpost într-un golf.

**STAȚIONAREA MAREEI** Intervalul scurt de timp în desfășurarea fenomenului de maree, în care nivelul mării ajuns într-o anumită poziție rămâne nemișcat sau în care curentul de maree devine nul, urmând să-și schimbe sensul. Staționarea mării înalte se produce între flux și reflux, iar staționarea mării joase, între reflux și flux.

**STAȚIUNE DE PILOTAJ 1.** Clădire în care se află conducerea serviciului de pilotaj într-o anumită zonă. **2.** Zonă în care acționează o S.d.P.

**STAȚIUNE DE SALVARE 1.** Clădire în care se află un depozit de alimente și materiale sanitare pentru naufragiați. **2.** Idem, având în plus o barcă de salvare, o

instalație de du-te-vino, rachete și alte mijloace de salvare și de semnalizare.

**STAȚIUNE DE SEMNALE** Clădire în care se află mijloace de semnalizare optică (proiectoare, catarge de semnale) pentru legătura cu navele.

**STAȚIUNE SEMAFORICĂ** v. semafor.

**STAVANGER** Oraș-port în SV Norvegiei la Oc. Atlantic. Cca 80 mii loc. Portul ca și locurile de staționare a navelor la ancoră sunt protejate contra vântului și valurilor de mici insule unde ad. ating 45 m. Bazinul portuar și accesul către acesta sunt accesibile navelor tot timpul anului, nefiind supuse înghețului. Lung. frontului de cheuri 3 km cu ad. de 12,5 m. Traficul anual de mărfuri peste 3 mil. t. cuprinzând în principal cărbuni, petrol, gaze, mașini. Șantierul naval din S. dețin primul loc în Norvegia având capacitatea de a construi petroliere și nave comerciale până la 160 mii t. Punct terminus al liniei de CF care vine de la Oslo. Punct de bazare pentru navele militare norvegiene dotat cu depozite și ateliere subterane. Bază pentru nave de pescuit.

**STĂNESCU, Raymond** (n. 1920 Sinaia, Prahova). Contraamiral (r). Absolvent al Școlii Navale promoția 1941, al Școlii de Aplicație a Marinei (1945) și al Școlii Superioare de Război (1947–1949). În al doilea RM ambarcat pe Ds. „Regele Ferdinand” și la grupul de submarine și vedete torpiloare (1941–1944) a executat numeroase misiuni de luptă. După război a îndeplinit funcții operative pe linie de stat major și în învățământul superior de marină, atât la bordul navei-școală „Mircea” (II) cât și în cadrele Școlii Superioare de marină ca director de studii și șef de catedră Tactica Flotei. Trecut în marina civilă și ambarcat pe nave de pescuit oceanic și de transport maritim obține brevetul de CLC. În perioada 1970–1980, încadrat în Departamentul Transporturilor navale în cadrul Ministerului Transporturilor a îndeplinit funcția de inspector șef al Navigației civile. Pensionat la cerere (1980) a activat în cadrul Registrului Naval Român și ca expert naval. Membru fondator și al Consiliului Director al LNR după reactivarea acesteia în 1990. Autor și coautor al lucrărilor de referință: **Marina română în al doilea Război Mondial** (3 vol.), **în primul război mondial** (1 vol) și **în războiul de Independență** (1 vol.). A mai publicat numeroase articole și a prezentat referate științifice pe teme de marină.

**STĂTĂTOR 1.** (*despre o manevră*) Fix. **2.** Capătul fix al curentului unui palanc, care se prinde la cheița sau zbirșorul unei macarale; *sin.* capăt fix, capăt stătător.

**STĂLP DE PARAPET** Montant pentru susținerea parapetului pe navele din lemn.

**STÂNJEN PESCĂRESC** Unitate de măsură, egală cu lungimea brațelor întinse.

**STCW** Convenție internațională elaborată în anul 1978, privind pregătirea și atestarea personalului navigator și efectuarea serviciului de cart. Intrată în vigoare pe plan internațional la 28 aprilie 1984, iar în România la 11 aprilie 1993. A fost ratificată în 113 țări.

**STEA 1.** Volan ce servește la manevra sau la cuplarea unui cabestan, unui compresor, unui tambuchi etc. **2.** Rondelă dințată din piele, aflată sub un cap de bulgar sau sub un alt nod asemănător.

**STEA NAUTICĂ** Stea folosită în navigație pentru determinarea punctului navei pe mare prin metoda dreptei de înălțime; coordonatele S.N. sunt trecute în almanahul nautic.

**„STEUA ROMÂNĂ”** *ist.* Prima societate armatoare de petroliere din România. Cu sprijinul lui Nicolae Titulescu, în 1922, Societatea a procurat de la un consorțiu german primele 2 petroliere, botezate „Barbu Știrbey” de 3650 tdw (ex. „Artur von Owiner”) și „Steua Română” de 7617 tdw (ex. „Emil Georg von Straus”). Ulterior, parcul de nave al Societății s-a mărit, fiind achiziționate tancurile petroliere „Oltenia” de 9575 tdw, cel mai mare vapor românesc la acea vreme (1928), „Câmpina” și două tancuri de mic tonaj. Tancurile petroliere de mare tonaj au efectuat curse între Europa și SUA și în porturile europene Dunkerque, Hamburg, Londra ș.a., iar cele de mic tonaj în porturile din Orientul Apropiat. În al doilea RM autoritățile britanice au preluat tancurile petroliere ale Societății (la care participau cu o cotă importantă de capital), România nefiind încă beligerant, pe care le-au folosit în operațiile de convoiere din Oc. Atlantic și Pacific. În urma unor asemenea misiuni, Societatea a pierdut petrolierele „Câmpina” (1941) și „Oltul” (1942), fiind scufundate de către aviația inamică.

**STELAT** (*despre navă*) Cu forme evazate.

**STELATURĂ 1.** Forme evazate ale navei, de regulă, la prova. **2.** Înclinarea fundului navei; *sin.* ridicare moartă; v. *fig.* corpul navei.

**STERIADE, Nicolae** Colonel. În marină a venit din Corpul Grănicerilor cu gradul de Lt., fiind numit comandant al bricului-goeletă „Emma”, cea dintâi navă cu destinație militară din Flotila Moldovei, între anii 1843–1847. A înaintat în ierarhia militară de la gradul de căpitan (1847) la gradul de colonel (1854), fiind numit succesiv comandant al batalionului de marină, iar apoi primește comanda navei de brandvahtă „Galați”, de la gura Siretului. Odată cu Unirea Principatelor (1859), col. Steriade a fost numit comandant al Flotei Moldovei, iar în anul următor, prin Decretul din 2 oct. 1860 al Domnitorului Alexandru Ioan Cuza, prin unirea definitivă a flotilelor celor două Principate devine primul comandant al Flotei Române moderne (1860–1863). A desfășurat o activitate remarcabilă pentru dezvoltarea, dotarea și modernizarea atât al Flotei Moldovei, cât și a Flotei unificate a României. În 1863 a revenit în cadrul Corpului Grănicerilor, fiind numit în funcția de inspector al cordonului Dunării. Prin activitatea depusă și realizările obținute, col. S.N. se situează la loc de cinste în rândul ctitorilor Marinei Militare.

**STERIOPOL, Nicolae** (1889–1978, n. Tulcea). Contraamiral. Absolvent al Școlii de Ofițeri de Artilerie, Geniu și Marină (1910), cu gradul de Slt. și al Academiei Navale din Klel, Germania (1913). (Revenind în țară, este ambarcat, succesiv, pe mon. „Mihail Kogălniceanu”, bastimentul „România” și pe navele port-

mine (1914–1915). În primul război mondial, este numit comandant al vedetei „Mihail Romano” (1916), remarcându-se în acțiunile de luptă de la Topalu și Ghecet, și comandant al vedetei Nr. 4 „Maior Dimitrie Giurescu” (1917). La sfârșitul războiului este detașat în Rusia pentru administrarea navelor evacuate la Odessa, după care este numit în Comisia de lichidare a flotei de Dunăre austro-ungare de la Viena (1919). Continuă să dețină funcții de răspundere atât la bordul navelor militare cât și în cadrul Inspectoratului Marinei și în MStM, unde a întocmit **Istoricul marinei în timpul campaniei din 1916–1918**. În anul 1924 este detașat la Comisia Internațională a Dunării (CID) din Viena, unde a funcționat până în anul 1939. Revine în țară și este numit profesor la Școala Superioară de Război, unde predă cursul de „**Istoria războaielor navale**” (1939). În iunie 1940 este detașat ca subdirector la NFR, organizând, cu navele acestui serviciu, evacuarea din sudul Basarabiei, apoi este numit, în aceeași funcție, la SMR (1941). În anul 1946 a fost pus în retragere. De-a lungul carierei sale a publicat manuale, numeroase articole referitoare la regimul navigației pe Dunăre și mare, iar după retragerea sa din armată, a elaborat capitolul: **Dunărea din punct de vedere politic și economic**, din volumul **Descrierea caracterului cercetărilor regimului fluviului Dunărea, a faunei și florei**, lucrare publicată în 1952 sub îngrijirea Academiei Române.

**STERN** *inv.* etambou.

**STEWART** *sin. (rar)* camarot, ospătar de bord.

**STIHI, Eugen** (1878–1916 n. Iași) Lt Cdr. Absolvent al Școlii Militare de Artilerie, Geniu și Marină, promoția 1898 cu gradul de Slt. A fost repartizat la Divizia de Mare unde participă la lucrările hidrografice pe bricul „Mircea I” (1899). Transferat la Divizia de Dunăre și avansat Cpt. (1906), primește comanda vedetei „Maior Șonju”. Participă în campania războiului balcanic (1913) fiind decorat pentru fapte de arme. Ofițer secund și director de tir pe monit. „Kogălniceanu” (1916), participă la bătălia de la Turtucaia unde a fost grav rănit la 06 sept. 1916 în timp ce conducea tirul artileriei navei pentru a acoperi retragerea trupelor române spre Siliștra. A murit a doua zi pe nava-spital unde a fost evacuat. În memoria eroului una din canonierele intrate în serviciu după primul RM a primit numele „LtCdr. Eugen Stihî”.

„**STIHI**” Numele luat de NH-112 după 1989.

**STILET** Pumnal cu lama dreaptă și subțire, ascuțită pe ambele laturi folosită din sec. XVI de către ofițerii de marină pe navele militare cu vele în lupta de abordaj. În prezent se folosește în unele flote ca atribut al uniformei de paradă.

**STINDARD 1.** *inv.* Marca de comandament a unui șef de stat. **2.** *ist.* Steag instalat pe o prăjină la pupa galerelor. **3.** *inv.* Răspuns al șefului de barcă, care are la bord un șef de stat, la somația șefului de cart.

**STIVADOR** *v.* stivuitor.

**STIVATOR ȘEF** Specialist în manipularea, încărcarea, stivuirea și descărcarea mărfurilor de la bordul navelor. Răspunde de buna desfășurare a operațiilor de încărcare sau descărcare a mărfurilor, pe conosamente și partizi.

Are în subordine mai mulți stivuitori și muncitorii de port necesari cu care operează concomitent mai multe nave.

**STIVUIRE** Operație de așezare, după anumite reguli, a mărfurilor sau proviziilor în hambare, magazii, alivee, pe punte.

**STIVUITOR** Muncitor experimentat angajat și plătit de către navlositor pentru manipularea și stivuirea mărfii la bord. Folosirea S. este motivată de particularitățile comerțului maritim sau de natura mărfii. În asemenea cazuri, în contract se înscrie, de regulă, clauza „marfa va fi încărcată, stivuită și amarată pe riscul și cheltuiala navlositorilor”, la „prețul zilei” sau la un preț fixat; *v.* și docher.

**STOIAN, Ion** (1907–1987) Comandor. Absolvent al Școlii Navale promoția 1927, al Școlii de Aplicație a Marinei (1928–1929) și, ulterior, al Școlii Superioare de Război (1941–1942). Ofițer cu o deosebită calificare profesională marinărească, s-a evidențiat în activitatea de pregătire a cadrelor de ofițeri de marină ca profesor de navigație și manevra navei (din 1937) al Școlii Navale. Ambarcat pe nava-școală „Mircea II” cu care a venit din Germania, după un curs de pregătire pentru navigație pe veliere. Autor al unui curs de navigație, lucrare de referință la data respectivă (1940). În calitate de comandant al navei-școală „Mircea” (1946–1948) s-a remarcat ca un desăvârșit pedagog pentru elevii săi cu care a executat 2 campanii pe mare. A devenit comandant al Școlii de ofițeri marină (1948–1953) cu gradul de comandor. Trecut în rezervă, a continuat să activeze până la sfârșitul vieții în domeniul sporturilor nautice cu vele.

**STOIANOVICI, Alexandru** (1892–?; n. Constanța). Contraamiral. Absolvent al Școlii de Ofițeri de Artilerie, Geniu și Marină (1915), cu gradul de Slt. Participă la organizarea bateriilor marinei în zona capului de pod Turtucaia (1916) și face parte, după intrarea României în război, dintre ofițerii care au încadrat bateriile de 75 mm din această zonă. După război asigură funcții de răspundere pe nave și în unități ale MM (1923–1924). Comandant al Can. „Eugen Stihî”, la bordul căreia efectuează prima sa lucrare hidrografică în zona Techirghiol, ceea ce îi aduce numirea în funcția de șef al Serviciului de Hidrografie nou înființat (1925). Urmează cursurile Școlii de Hidrografie de la Genova (1926–1927). Revine în funcția de șef al Serviciului Hidrografic al Diviziei de Mare și predă, în paralel, cursuri de „Hidrografie”, „Nautică”, „Navigație” și „Meteorologie” (1930–1933), la Școala de Aplicație a marinei. Este trimis în Anglia cu misiunea de a supraveghea fabricarea minelor „Vickers” comandate de statul român (1935). În anul 1937 i se încredințează pe lângă funcția de șef al Serviciului Hidrografic și cea de comandant al Centrului de Instrucție Submariniști. Șef al Direcției Hidrografice și al Oficiului Hidroaerofotogrametric din MAM (1938), comandant al Sectorului Dunărea de Sus (1940), șef de Stat Major al Diviziei de Mare (1941), comandant al Școlii Navale (1943), comandant al Forțelor Fluviale (1943–1944),

din martie 1944 cu gradul de CAM. Face parte din Comisia de armistițiu română pe lângă flota sovietică (septembrie 1944) și din Comisia specială de cercetare a Ministerului de Război (oct. 1944-apr. 1945). În 1947 este trecut în rezerva armatei. A desfășurat o intensă activitate în cadrul LNR și YCCR, în calitate de membru în comitetele de conducere ale acestora.

**STOICA, Virgil** (1944 n. Pătărlagele, Buzău) Viceamiral. Absolvent al Școlii Militare Superioare de Marină promoția 1966, al Academiei Militare secția marină (1976) și a Colegiului Național de Apărare (1992). A îndeplinit diferite funcții la bordul navelor Marinei Militare; șef de stat-major la Academia Navală „Mircea cel Bătrân” (1991–1993); șef de secție la Comandamentul Marinei Militare și loțiitor al șefului Statului Major al Marinei Militare (1993–1995). Prim loțiitor al șefului Statului Major al Forțelor Navale.

**STOICESCU, Nicolae** (1890–1916 n. Grădiștea, Rm. Sărat). Locotenent. Absolvent al Școlii de Artilerie, Geniu și Marină. A devenit specialist în arme sub apă la Apărarea Maritimă, Constanța. Erou în Războiul de Întregire a neamului. La 26/27 aug. 1916 a instalat barajul de mine din fața portului Constanța. A căzut la datorie la bordul remorcherului „Ovidiu” cu care pusese barajul, când acesta a lovit o mină și s-a scufundat în timp ce încerca să salveze o navă turcească ce se îndrepta spre baraj. Autor al lucrării istorice de referință **Flotele de război pe Dunăre**, Constanța 1912.

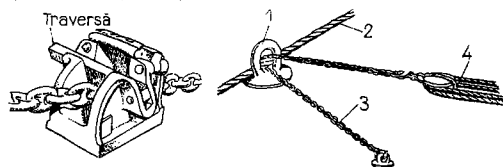
**STOCKHOLM** Cap. Suediei și important port situat în adâncimea fiordului la 43 Mm (74,5 km) de M. Baltică. Cca 1,5 mil. loc. Accesul în port se asigură pe 4 pase cu ad. de 12 m. Terit. portului are o supr. de 17,5 km<sup>2</sup>. Lung. frontului de cheuri 22 km, cu ad. între 7,9 și 12,5 m. Portul îngheață iarna, dar cu ajutorul spărgătoarelor de gheață navigația este neîntreruptă tot timpul anului. Traficul anual de mărfuri 5,5 mil. t, din care 60% revin petrolului și produselor petroliere. Legat prin feriboturi cu alte porturi europene și este tranzitat anual de cca 4 mil. de pasageri. Anual intră în port cca 30 mii de nave. Terminale pentru petroliere și portcontainere. Șantierile de construcții și reparații navale dispun de 3 docuri uscate și 5 docuri plutitoare, care asigură construcția și reparația navelor mari, incl. Cr. Punct de bazare a navelor marinei militare suedeze. *ist.* Întemeiat în jurul anului 1250, a devenit un important centru comercial, aflat până în anul 1471 sub auspiciile Hansei. Cap. regatului suedez din sec. XVI, fiind în prezent unul din marile centre economice, politice și culturale ale Europei.

**STOP 1.** Comandă de oprire la mașini. **2.** Marcarea unui moment, de ex., la luarea înălțimii unui astru cu sextantul, când se „dă stop” timonierului care citește ora la contor.

**STOPĂ** A opri mașina.

**STOPARE** Oprirea mașinii. Pe ambarcațiuni S. mașinii reprezintă un salut dat unui șef de stat, unui ministru sau unui amiral. Ofițerii mai mici în grad se salută prin reducerea vitezei.

**STOPĂ** Mecanism de punte cu ajutorul căruia poate fi oprită virarea lanțului; are rolul de a proteja vinciul, preluând eforturile lanțului în timpul ancorării; v. călcâi, compresor. **S. cu lanț** Dispozitiv de blocare a unei sârme, compus dintr-un lanț având un capăt fixat pe punte, celălalt fiind manevrat de un palanc, după ce trece printr-un ochi în punte. O sârmă care trece prin bucla lanțului poate fi lăsată să fileze dacă se slăbește tracțiunea palancului. **S. de puț** Bară metalică mobilă, aflată sub punte, care poate bloca lanțul ancorei la ieșirea din puțul lanțului.



Stopă

Stopă cu lanț:

1 – ochi în punte; 2 – sârmă; 3 – lanț;  
4 – palane.

**STRAI 1.** Manevră fixă care susține catargul în sens longitudinal, împiedicându-l să se încline spre pupa. Pe S. se întind vele triunghiulare (focuri, velastraiuri); v. *fig. greement*. **S. triatic** S. orizontal între două catarge, de care se prind uneori saulele de semnale. **2.** Saulă pe care se întinde marea pavoază. Distingem: **S. trinchet-jos**, de la prova la arborele trinchet; **S. trinchet-mare**, de la trinchet la arborele mare; **S. mare artimon**, de la arborele mare la artimon; **S. artimon-jos**, de la artimon la pupa. ♦ „A pierde S.” A nu reuși o voltă; *arg.* A pierde ocazia.

**STRAJĂ** Sârmă ce trece prin ochiurile bastoanelor de tendă pe care se leagă tenda cu ajutorul sacheșilor.

**STRAPAZAN** Suport format dintr-un cui fixat în copastie și un zbir (inel) făcut din parămă sau piele, care servește la fixarea ramei pe cuiul de S. Este folosit pe bărcile pescărești; *sin.* ujbă, opac.



Strapazan

**STRASBOURG** (*lat.* Strateburgus) Oraș în NE Franței (Alsacia). Cca. 350 mii loc.

Important port fluvial (al doilea după Paris), situat pe malul R. Ile la vărsarea în Fl. Rin și pe canalele Rin–Marna și Rin–Rôn. Important centru industrial: constr. de mașini, automobile, aparataj electronic, nave fluviale, vagoane. Ind. chimică, textilă, alim. Renumit centru al prod. de faianță. Traficul anual de mărfuri cca 10 mil. t. Import: cărbuni, petrol, cereale, cherestea; export: minereu de fier, săruri potasice, metale, vinuri, tutun. *ist.* În sec. I d.Hr. pe locul unde se află orașul exista fortăreața romană Argenteratu. Denumirea de S. datează din sec. VI d.Hr., când se află sub dominația germană. Orașul a suferit mari distrugerii în primul RM.

**STRATEGIE** În sens militar reprezintă știința și arta folosirii tuturor resurselor militare, economice, politice și de altă natură ale unei țări pentru îndeplinirea obiectivelor războiului. Ca activitate practică, S. se ocupă de stabilirea misiunilor strategice ale forțelor armate, determinarea forțelor și mijloacelor necesare îndeplinirii acestor misiuni, pregătirea de război a FA, a teatrului de acțiuni, a economiei și populației țării;

planificarea operațiunilor strategice, desfășurarea forțelor și conducerea acestora în război; studierea posibilităților inamicului probabil de a duce războiul și a desfășura operațiuni strategice.

**STRĂMTOARE** *oc.* Fâșie relativ îngustă de apă, care se află între două porțiuni de uscat, legând două mări/oceane.

**STRĂNGĂTOARE** Piesă metalică care servește la strângerea șarmelor subțiri, paralele (**S. de margine**) sau încrucișate (**S. de plasă**). Se folosesc la confecționarea plaselor de provizii; *v. fig. plasă*.

**STRĂNGĂTOR 1.** Manevră curentă folosită la strângerea veleii; *v. cargabas, cargafund, contrabulină, contrașcotă*. **2.** Manevră curentă folosită la strângerea unei vele aurice. Distingem: **S. bazei**, **S. mijlocului** și **S. vârfului**. **S. de margine** *sin.* contrabulină.

**STRĂNGE COASTA** A naviga în apropierea coastei, urmărind conturul acesteia.

**STRĂNGE VELELE 1.** A aduce velele pătrate pe vergă cu ajutorul strângătorilor. **2.** A coborî o velă latină cu ajutorul cargabasului. **3.** A aduce o velă aurică la catarg cu ajutorul strângătorilor.

**STRĂNGE VÂNTUL** A naviga cu vânt strâns; *v. aliuăr*.

**STRÂNS ȘI LARG** *arg.* În orice condiții. Expresia derivă de la vânt strâns (aliură nefavorabilă) și vânt larg (aliură favorabilă).

**STRĂNSOARE, Ia** ~ *ist.* Pe navele cu vele, poziția unui tun amarat la posturile de mare, având palancurile strânse la maximum și zburătura sprijinită pe capacul sabordului.

**STRINGER ANTIVIBRATOR** Grindă longitudinală suplimentară de bordaj, în zona forpicului și afterpicului, sub puntea inferioară, cu scopul ca împreună cu celelalte elemente structurale antivibratorii (traverse, coaste, punți) să reducă efectul fenomenului de vibrație.

**STRINGHER** *v. osatură*.

**STROC** Ritm la canotaj.

**STROMBOLI** *Ins. italiană în Arh. Lipare din M. Tireniană.* Supr. 12,2 km<sup>2</sup>; cca 1,5 mii loc. De origine vulcanică, *ins.* are în centrul său un vulcan activ care erupe la intervale de cca 20 de minute, alt. 926 m (botezat farul M. Mediterane). Ultima mare erupție a avut loc în 1956. Pomicultură, viticultură.

„**STRUMA**” Navă sub pavilion panamez (180 t) improvizată ca navă de pasageri, care la 4 dec. 1941 a ieșit din portul Constanța cu 769 de emigranți evrei (din care 100 copii), cu destinația Istanbul, unde urmau să primească vize de la autoritățile turce și britanice pentru a ajunge în Israel. Ei erau veniți din toate colțurile țării decizi să părăsească locurile natale ca să-și salveze viața amenințată de teroarea antisemită dezlănțuită în România la începutul anului 1941. Emigranții au așteptat 3 luni în rada portului Istanbul, în frig, fără alimente și medicamente, înghesuți pe nava închiriată cu bani grei, care în mod normal putea caza 200 de oameni, fără să li se permită să debarce și fără să primească vizele necesare. La 21 februarie 1942, „S.” a fost alungată de autoritățile portuare turce în larg și lăsată în voia soartei. În aceeași noapte a fost lovită de o torpilă și scufundată. Expediatorul torpilei este controversat și

astăzi. A supraviețuit un singur om, pe atunci un tânăr, David Stoliar, în viață și astăzi. Toți ceilalți emigranți au pierit în apele reci ale Bosforului. De tragedia navei „Struma” se fac vinovați conducerea profascistă de atunci din România care a dezlănțuit antisemitismul, dar și autoritățile turce din Istanbul și cele britanice acreditate în Turcia care au dat dovadă de nepăsare față de soarta unor oameni și de atitudine inumană.

**STUFĂRIȘ** Aglomerație de plante emerse între care predomină trestia (stuful); loc acoperit cu stuf des.

**STUPĂ 1.** Resturi de fire rămase de la fabricarea parămelor, care sunt folosite pentru curățenie. **2.** Fuior de cânepă sau bumbac, folosit la călăfătuire.

**SUB 1.** În sens opus unei anumite direcții: **S. curent** în sens opus direcției din care vine curentul (în curent); **S. Lună/Soare** În sens opus direcției în care se află Luna/Soarele (în Lună/Soare); **S. vânt** În sens opus direcției din care bate vântul (în vânt), ♦ „A fi sub vântul unei nave” A avea nava în direcția din care bate vântul. **2.** La adăpostul coastei, ca în expr. „Sub coastă”. **3.** Având ca mijloc de propulsie velele, ca în expr. „Sub vele”.

**SUB DRAGĂ** Situație când se navigă în urma unui dracor.

**SUB PALANCURI** (*despre barcă*) Așezată cu inelele labelor de găscă sau cu cărligele sub palancurile gruilor, gata de a fi ridicată la grui.

**SUBARBĂ** Manevră (parămă) folosită la fixarea bompresului.

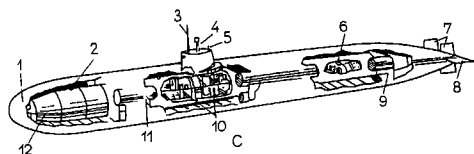
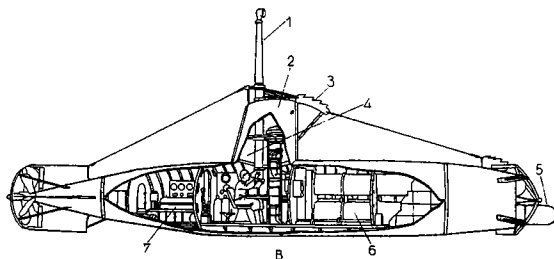
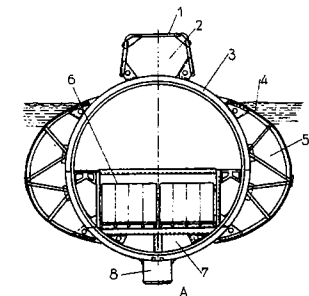
**SUBBRĂȚARE** *v. ancoră subbrățată*.

**SUBCENTURĂ** Filă de tablă sau de scândură, aflată sub centură.

**SUBMARIN 1.** Navă ce poate naviga atât la suprafața apei, cât și sub apă, la diferite imersiuni, având, din această cauză, deplasament dublu (*s/i*). S. pot avea un singur corp rezistent sau două corpuri (unul interior sau rezistent și altul exterior); cele mai multe S. au două corpuri. Corpul rezistent, construit din tablă de oțel groasă pentru a rezista la presiuni mari (până la adâncimea de 300 m), este împărțit în compartimente etanșe. La mijlocul corpului rezistent se află postul central, cu periscoapele și turela, servind la comunicarea cu exteriorul prin tambuchiuri etanșe. Între corpul interior și cel exterior, construit din table subțiri, se lasă un spațiu gol (libera circulație). S. navigă la suprafață folosind motoarele Diesel, iar sub apă, motoarele electrice, alimentate de la bateriile de acumuloare care sunt încărcate cu ajutorul motoarelor Diesel când nava se află la suprafață sau la cota periscopică. În ultimul caz se folosește un dispozitiv special pentru funcționarea motoarelor Diesel sub apă, denumit „Schnorkel”. Guvernarea S. este asigurată prin cârme verticale, iar menținerea adâncimii, prin cârme orizontale. Viteza la suprafață este de cca 20–25 Nd, iar în imersiune, de 17 Nd. Viteza în cazul folosirii dispozitivului Schnorkel se ridică la 4–6 Nd. S. cu propulsie nucleară aparute după cel de

al doilea război mondial pot avea o viteză de ordinul 30 Nd în imersiune. După destinație, distingem: S. de luptă, S. de transport, S. de cercetări marine și chiar S.

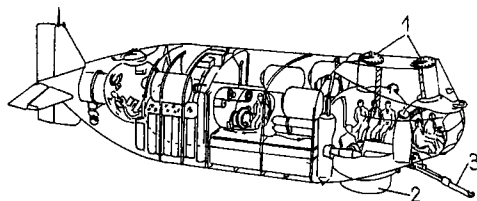
submarinului naufragiat, luând la bord echipajul acestuia. Caracteristici: depl. 50 t; L 13,50 m; B 4,30 m; D 3,90 m; d 2,90 m; vit. 3 Nd. în imersiune (până la 460 m); autonomie 10 h: echipaj 5 membri + 25 supraviețuitori.



**Submarine:**

A – clasic (secțiune): 1 – punte; 2 – liberă circulație; 3 – corp rezistent; 4 – corp exterior; 5 – balast; 6 – acumulatori; 7 – tanc; 8 – chilă. B – de buzunar; 1 – periscop; 2 – țurelă; 3 – ferăstrău; 4 – post central; 5 – torpilă; 6 – tub lanstorpilor; 7 – camera mașini. C – atomic; 1 – corp exterior; 2 – corp rezistent; 3 – periscop; 4 – schnorkel; 5 – antenă radio intrată; 6 – aparat propulsor; 7 – cârme verticale; 8 – cârme orizontale; 9 – turbină; 10 – încăperi de locuit și post central; 11 – tunel; 12 – compartiment torpile prova.

cargouri. **2. mil.** Navă de luptă având caracteristicile de mai sus, care folosește ca armament torpile, rachete, mine etc. În funcție de armament, S. pot fi: torpiloare, minere, purtătoare de rachete, antisubmarine și cu destinație specială (transport, cercetare de radiolocație etc.) După caracteristicile principale, S. se împart în: **S. mari:** depl. 1 500–3 000 t; vit. 23–15 Nd, imersiunea max. 150–250 m; autonomie 40–60 zile; raza de acțiune 20 000 Mm; zece tuburi lanstorpilor, rachete; în locul torpililor pot lua la bord până la 45 de mine. **S. mijlocii:** depl. 750–1 500 t; vit. 21–12 Nd; imersiune 100 m; șase–opt tuburi lanstorpilor sau 30 de mine. **S. mici:** depl. 350–700 t; vit. 14–10 Nd; două–patru tuburi lanstorpilor. **S. pitice sau de buzunar:** depl. 20–50 t, unul–două tuburi lanstorpilor.



**Submarin de salvare:**

1 – tambuchiuri; 2 – tambuchi de salvare; 3 – remorcă.

**SUBMARIN DE „BUZUNAR“** *ist.* Denumire dată Sm. italienești („tascabili”) construite de firma Caproni, pentru a fi folosite în apele costiere și la apărarea Golfului Genova. Cunoscute sub sigla CB. Marina italiană a detașat în M. Neagră 6 unități de acest tip care au acționat între 25 apr. 1942–9 sept. 1943 sub pavilion italian în apele Crimei. CB–5 a fost scufundat de VT sovietice la 13 iun. 1942 la lalta. După ieșirea Italiei din război (sept. 1943) Sm. au fost predate Marinei Române, formând Escadriila 2 submarine. Nu au fost folosite în operațiuni. În vara lui 1945 au fost preluate de marina sovietică. Caracteristici: depl. 36 t; dim: 15 x 3 x 2,1 m; 1 motor Diesel 90 CP și 1 motor electric cu baterii 100 CP; vit. 7,5 Nd. Armament: 2 torpile 450 mm în tuburi exterioare.

**SUBMARIN MINERO-TORPILOR** *mil.* Submarin amenajat atât ca torpilor, cât și ca puitor de mine. Un astfel de Sm. cu un depl. de 7 000 t poate lua la bord cea 40 de torpile sau mine. Poate fi cu propulsie Diesel-electrică sau nucleară.

**SUBMARIN MULTIFUNCȚIONAL** Submarin de atac propulsat cu motoare Diesel sau motoare nucleare, înarmat cu rachete clasa navă–navă, torpile și mine (ce pot fi lansate prin TLT) folosit ca mijloc de luptă polyvalent, capabil să îndeplinească toate misiunile ce revin submarinelor (cu excepția lansării de rachete balistice împotriva obiectivelor terestre). Astfel, el poate executa misiuni de supraveghere și cercetare, atacul asupra navelor de suprafață și a submarinelor, lansarea de mine marine, debarcarea de grupuri de diversiune ș.a. Prima navă de suprafață din istorie, scufundată de un Sm. britanic cu propulsie nucleară a fost crucișătorul argentinian „Belgrano” în timpul războiului Malvinelor (Falkland).

**SUBMARIN DE SALVARE** Vehicul submarin destinat salvării echipajelor de pe submarinele naufragiate. Se așează cu o gură de salvare peste tambuchiul

**SUBMARIN STRATEGIC** Submarin, de regulă cu propulsie nucleară de mare tonaj, înzestrat cu rachete balistice având încărcătură nucleară, capabil să lovească obiectivele importante economice și militare



în adâncimea strategică a teritoriului inamicului. De submarine strategice dispun SUA unde ele reprezintă o componentă principală a forțelor strategice ofensive ale SUA și NATO, Rusia, Marea Britanie, Franța și China. Un Sm. strategic american de tipul „La Fayette” înzestrat cu rachete „Trident” sau „Poseidon” are următoarele caracteristici: depl. peste 18 mii t; vit. sub apă până la 25 Nd (46,3 km/h); imersiunea max. 400 m; armament: 24 de rachete cu bătaia până la 11 mii km; 18 torpile.

**SUBMARINIST** Marinar ambarcat pe un submarin.

**SUBMERSIBIL** Corp adaptat pentru a se scufunda și pluti sau a se deplasa în apă la o anumită adâncime; *sin.*, *inv.* submarin.

**SUBROC** Rachetă submarin-submarin din dotarea marinei militare a SUA, care poate fi lansată sub apă prin tuburile lanstopile. Traectoria sa trece prin apă, apoi prin aer și intră din nou în apă, dirijându-se spre țintă. Bătaia rachetei este de 30 Mm.

**SUBSTANȚE LICHIDE** În sensul Convenției internaționale pentru prevenirea poluării marine (1973), substanțe cu o presiune a vaporilor mai mică de 2,8 kg/cm<sup>2</sup> la temperatura de 37,8° C.

**SUBSTANȚE NOCIVE LICHIDE** Substanțe care, descărcate în mare la curățirea tancurilor sau la deballastare, dăunează vieții, resurselor marine sau pitorescului locurilor. După gradul de nocivitate, sunt împărțite în patru categorii: A, B, C și D (Convenția internațională pentru prevenirea poluării mării, 1973). S.N.L. nu pot fi descărcate în mare decât în anumite condiții de diluare, de viteză a navei, de distanță de la uscat, de adâncime a apei etc. Se admit derogări în caz de avarie, când nava și oamenii se află în pericol.

**SUBTRAVERSARE** v. ancoră subtraversată.

**SUBVENȚIE DE ARMARE** Sumă plătită armatorului de către stat pentru timpul cât nava sa a fost utilizată de stat în servicii publice sau a navigat în anumite condiții stabilite de stat.

**SUBVENȚIE MARITIMĂ** Ajutor bănesc acordat de state unor companii de navigație naționale cu scopul de a încuraja, a înființa sau a menține anumite linii de navigație cu importanță economică sau socială pentru statul respectiv și îndeosebi pentru liniile ce deservește transportul de pasageri și poștă sau care formează obiect de prestigiu național. Subvenția maritimă se acordă de regulă în funcție de tonajul navelor folosite și al milelor parcurse.

**SUD 1.** v. roza vânturilor. **2.** Vânt de S., ca în expr. „A început să bată Sudul”.

**SUEZ** Canal maritim navigabil, fără ecluze, construit în SE Rep. Egipt și dat în folosință în 1869. Face legătura între M. Mediterană și M. Roșie. Constituie cea mai scurtă cale de comunicație pe apă între Oc. Atlantic și Oc. Indian. Lung. 161 km (din care 36 km reprezintă șenalul navigabil al unor lacuri); lățimea: 75–125 m; ad. max. 16,2 m, min. 11 m. Din 1887 navigația pe canal se face și noaptea; viteză admisă la traversare: 7–8 Nd (13–15 km/h); durata medie de traversare a canalului de către nave este de 11–12 ore. Pr. porturi: Port Said, Port-Faud, Ismailia, Suez. Capacitatea de tranzit a canalului este de 80 nave în 24 de ore. Au acces navele cu o

capacitate până la 150 mii tdw. Se execută lucrări hidrotehnice care să permită trecerea navelor cu o capac. de 370 mii tdw. *ist.* Primele tentative de construire a unei căi navigabile prin istmul Suez datează din vremea faraonului Nechao (600 î.Hr.). A fost realizat în sec. III î.Hr. Ideea a fost reluată de ing. francez F. Lesseps care, în perioada 1859–1869, a construit noul canal. Din 1875 administrarea Canalului a trecut sub autoritatea Companiei Canalului de Suez, ale cărei acțiuni au trecut în mâinile Angliei, Franței și, mai târziu, ale SUA. În 1956. Compania a fost naționalizată de guvernul egiptean. Intervenția militară anglo-franco-israeliană (1956) pentru ocuparea Canalului a suferit un eșec. Regimul juridic al Canalului a fost reglementat prin Convenția de la Constantinopol din 1888 și de normele naționale ale Egiptului care stabilesc timpul, viteza și ordinea traversării de către nave a zonei Canalului.

**SUEZ** important port și BMM a Rep. Arabe Egipt, situat în partea sudică a canalului Suez la g. cu același nume din M. Roșie. Cca. 270 mii loc. Portul se împarte în trei bazine protejate de moluri și spargevaluri. Pasa de intrare în port are o ad. de 23,5 m. Lung. frontului de cheuri 10 km, cu ad. de 8 m. Este legat printr-o conductă de petrol cu rafinăria din Cairo. În rada portului sunt amenajate puncte de operare a tancurilor petroliere cu un pescaj până la 13 m. Traficul anual de mărfuri cca. 4 mil. t. Import: petrol, cărbuni, materiale de construcții, prod. alim; export: produse petroliere, nitrați, minereu de mangan. Șantierul de reparații navale dispun de un doc uscat și un doc plutitor care asigură reparația navelor civile și militare, incl. Ds. Se mai numește El-Suweis.

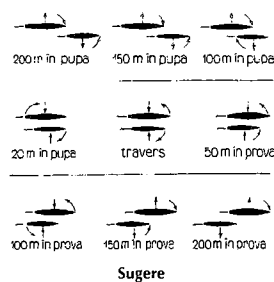
**SUGERE** Apropierea, ca urmare a depresiunii apei, a două nave care navigă la o distanță mică una de alta. S. nu poate fi combătută cu cărma, ci numai prin reducerea vitezei. Dacă nu se iau măsuri din timp se poate produce coliziunea navelor. Acest fenomen are loc, de asemenea, pe fluvii și pe canale, între navă și mal.

**SUGRUMA 1.** A susține din loc în loc o parămă dată în lungul bordului sau altui obiect, folosind capete de parămă. **2.** A strânge frâna cabestanului/vinciului pentru ca lanțul ancorei să se fileze mai greu.

**SUGRUMĂTURĂ** Locul în care se fixează pe catarg cercul de S. (*a nu se confunda cu capelatura*).

**SUGRUMĂTOARE 1.** Strângător al unei rande învergiate pe o șină de catarg, cu un capăt legat de grandeea de cădere pupa, trecând printr-o macara fixată pe grandeea de cădere prova și apoi pe punte. **2.** Capăt de parămă care susține șapapia.

**SUHAIL** Steaua nautică λ Velorum, mărimea 2,2; în arabă, prescurtare de la Al Suhail, denumire dată lui



Canopus.

**SUHUMI** Oraș, cap. Rep. Autonome Abhaze. Port la M. Neagră situat într-o largă baie de pe coasta Caucazului. Cca. 100 mii loc. Intrepr. de aparate de precizie, metalurgice, fabrică de conserve de fructe. Hidrocentrala S. (pe Fl. Gumista). Se află pe locul coloniei întemeiată în antichitate de grecii din Milet, Dioscuria.

**SULAWESI** (Ins. Celebes) Una din cele mai mari ins. indoneziene și care face parte din grupul Sondele Mari. Supr. 179,4 km<sup>2</sup>; cca 11 mil. loc. Din partea centrală a insulei se bifurcă 4 pen. lungi. prelungite de insulițe mici și separate de g. mari și adânci. Una din ins. indoneziene cu cele mai mari înălțimi, până la 3455 m (vf. Rantecombola). În partea de NE sunt vulcani activi. Țărmuri înalte, abrupte. Puține golfuri favorabile adăpostirii navelor. Climă și vegetație ecuatorială. Expl. de petrol, cărbuni, nichel, plumb; culturi: orez, tutun, porumb, cafea, cocotieri. Pr. porturi: Makasar, Manado.

**SULAWESI** (M. Celebes) Mare în Oc. Pacific între Ins. Sulawesi, Kalimantan și Mindanao. Este în legătură la E cu Oc. Pacific, la N cu M. Sulu și la S, prin Str. Makasar, cu M. Java. Supr. 453 mii km<sup>2</sup>; ad. med. 3364 m, max. 5914 m. Temp. apei: +28° C; salinitatea: 33–34‰, marea semidiurnă cu ampl. de peste 3 m. Porturi: Manado, Trakan (Indonezia).

**SULĂ DE VELAR** Sculă ce servește la găurirea pânzei de vele.

**SULINA 1.** Port fluvio-maritim în jud. Tulcea, situat la Mm 0-2 pe brațul cu același nume al Dunării la vărsarea în M. Neagră. Cca 5 000 loc. Portul are două sectoare: Zona liberă și Portul comercial pentru mărfuri și pasageri. Bazinul Zonei libere dispune de 4 000 m cheuri și depozite cu o supr. totală de 2 000 m<sup>2</sup>. Portul comercial are 2126 m de cheu. Șantierul naval aflat pe malul st., vizavi de oraș, este în lichidare. Avea capacitatea de a efectua reparații la navele maritime de 4 500 tdw și nave fluviale de cca 2 000 t. Aici opera o macara gigant cu o capacitate de ridicare de 125 tf. **2.** Principalul braț navigabil dintre cele trei brațe care formează Delta Dunării. Se ramifică din brațul Tulcea la ceatalul Sf. Gheorghe și se varsă în mare la Sulina. Lung. 84 km, lățimea; 120–150 m, ad. 7–7,5 m. Între 1868–1902, în urma lucrărilor de rectificare prin care brațul a fost scurtat la 62,6 km și de dragare a șenalului, brațul S. a devenit în cea mai mare parte un canal navigabil. Pe acest braț trec cca 14% din apele Dunării, fiind accesibil navelor maritime; *sin.* Canalul Sulina.

**SULINA, Farul** ~ Farul Vechi (numit și Farul Mare) a fost construit de austrieci și inaugurat în noiembrie 1870 sub egida Comisiei Europene a Dunării. A funcționat până în anul 1980. În prezent este monument istoric și găzduiește Muzeul Comisiei Europene a Dunării precum și cabinetul marinarului scriitor Eugeniu Botez cunoscut sub pseudonimul Jean Bart. I se mai spune și farul lui Jean Bart.

**SULIȚĂ DE ABORDAJ** *ist.* Suliță fără urechi, servind la apărarea sabordurilor împotriva abordurilor.

**SULU 1.** Mare insulară în Oc. Pacific între Ins. Filipine, Palawan, Kalimantan și Arh. Sulu. Supr. 348 mii km<sup>2</sup>; țărmurile ins. înconjurătoare sunt muntoase, iar în partea de S a mării sunt numeroase ins. mici și recife. Ad. med. 1591 m, max. 5576 m; salinitatea: 33–34,5‰; temp. apei iarna +28° C, vara +29° C. O particularitate a mării: temp. la adâncime ridicată la cca 10° C. Pr. porturi: Zamboanga, Puerto Princesa (Filipine), Sandakan (Malaezia). **2.** Grup de ins. filipineze în Arh. Malaez între Ins. Kalimantan și Mindanao. Supr. 2,8 mii km<sup>2</sup>; cca 320 mii loc. Relief vulcanic cu alt. max. de 1010 m. Pr. Ins. este Basilan. Culturi de trestie de zahăr, cacao, bumbac, orez, cocotieri. Pescuit de perle.

**SUMATRA** Vânt puternic de Sud-Vest care bate în Strâmtoarea Malacca în anotimpul musonului.

**SUMATRA** Ins. indoneziană în Arh. Malaez, la SV de Pen. Malacca, de care este despărțită prin Str. Malacca. Cca 30 mil. loc. Supr. 433 mii km<sup>2</sup>; relief variat: în N este o câmpie aluvionară, iar în SV sunt M-ții Barisan cu numeroși vulcani activi (vulcanul Kerintji de 3803 m alt.). Linia țărmului este slab dantelată și se caracterizează prin arbuști de mangrove. Climă ecuatorială umedă. Temp. med. lunară +27° C. Uragane frecvente („Sumatra”). Vegetație bogată, păduri veșnic verzi, în depresiuni: savane. Expl. de cărbuni, petrol, aur, mangan, expl. forestiere. Culturi de porumb, orez, ceai, trestie de zahăr, cauciuc, cafea. Pr. orașe: Palembang, Padang. Pr. port: Medan.

**SUMBA** Ins. indoneziană în Arh. Malaez, la SV de Ins. Flores. Supr. 11,2 km<sup>2</sup>; cca. 200 mii loc. Relief în mare parte muntos; alt. max. 1175 m (vf. Wangameti); climă subecuatorială maritimă. Păduri tropicale (santal, acaju) și vegetație de savană. Culturi de orez, porumb, bumbac, tutun, trestie de zahăr. Creșterea cabalinelor. Pr. oraș: Waingapu.

**SUMBABA** Ins. indoneziană din grupul Ins. Sondele Mici Supr. 14,5 mii km<sup>2</sup>; cca 350 mii loc. Relief muntos cu alt. max. de 2821 m (vf. vulcanului activ Tambora). Climă ecuatorială cu sezon secetos între iul.–oct. Păduri tropicale și formațiuni vegetale de savană. Culturi de orez, porumb, tutun, cafea, trestie de zahăr. Creșterea animalelor. Expl. forestiere. Pr. oraș: Raba.

**SUMNER, metodă** ~ Metodă de trasare a dreptei de înălțime prin puncte. A fost prima metodă de acest gen, care în prezent este înlocuită prin metoda Marq de Saint Hillaire.

**SUNDA** (Sund) v. sonde.

**SUNET** Unde mecanice de presiune în care medii purtători (gaz, lichid sau solid) este comprimat și rarefiat alternativ de aproximativ 20 până la 200 000 de ori pe secundă și care sunt detectabile de urechea umană. Undele sonore nu se propagă prin vid. Viteza de propagare (deplasare) depinde de mediu și de temperatură și este de aproximativ 330 m/s în aer la 0° C, 344 m/s în aer la 22° C și 1483 m/s în apă.

**SUNET LUNG/SCURT** Sunet emis cu fluierul, sirena sau cornul de ceață pentru a face semnalele prescrise de Regulile de drum, cu o durată de 4–6 s/1 s.

**SUPERCARGO 1.** În unele țări, delegat al marinei militare pe o navă comercială care face parte dintr-un convoi. **2.** *înv.* Persoană ambarcată pe o navă comercială ca reprezentant al comerciantului care a încărcat marfa la bord.

**SUPERDREADNOUGHT mil.,** *înv.* Navă de linie având o bordă de cel puțin opt tunuri cu calibrul mai mare de 305 mm.

**SUPORT DE BIGĂ** Baston metalic rezistent, montat vertical în punte, având la capătul superior un locaș semicircular pe care se sprijină biga în poziția de repaus. O brățară cu balama asigură fixarea bigii pe suport.

**SUPORT DE CARENĂ** Calaj format din grinzi transversale și longitudinale într-un bazin de marea, care susține o navă de tonaj mic în timpul mării joase, în scopul controlului și curățirii carenei.

**SUPORT DE MINGINIE** Dispozitiv de diferite forme, instalat pe fața inferioară a ramelor longitudinale ale gurilor de magazii, ca locaș suport pentru instalarea și fixarea la post a minginiilor. Pentru fiecare minginie există doi suportți instalați simetric în plan transversal.

**SUPORT DE FURCHET** *sin.* Porturfchet.

**SUPRACOPASTIE** v. FARGĂ.

**SUPRAFAȚĂ, în ~** (*despre submarin*) La suprafața apei  
◇ „A ieși în S.” A ieșit din imersiune.

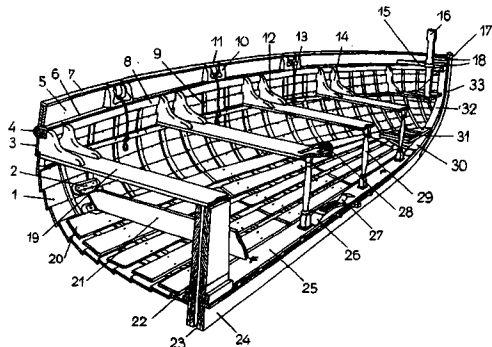
**SUPRAFAȚĂ LIBERĂ** (*despre lichide*) Suprafața lichidului dintr-un tanc, recipient sau compartiment parțial încărcate. Prezintă importanță deosebită pentru studiul stabilității navei.

**SUPRAFAȚĂ UDATĂ** Aria carenei.

**SUPRAFAȚĂ VELICĂ 1.** Aria velelor unei nave. **2.** Aria corpului navei, suprastructurilor și greementului, expusă vântului.

**SUPRAIMERSIUNE** v. Factor de compartimentare, linie de supraimersiune.

**SUPRAPUS, sistem** ~ Sistem de construcție a ambarcațiunilor, la care fiecare filă a bordajului se suprapune parțial peste cealaltă.



Suprapus (sistem):

1 – bordaj; 2 – suport-rezemătoare; 3 – centură; 4 – braș; 5 – fargă; 6 – copastie; 7 – copastia fargei; 8 – stringher; 9 – coajă (crevace); 10 – damă; 11 – capacul damei; 12–14 – colțar; 13 – saula capacului damei; 15 – spate tare pentru babaua de remorcă; 16 – baba de remorcă; 17 – bancul babalei de remorcă; 18 – ghirlandă; 19 – bac; 20 – panou; 21 – rezemătoare pentru picioare; 22 – galbord (filele chilei); 23 – locașul derivorului; 24 – chilă; 25 – carlingă; 26 – talpa catargului; 27 – balama talpii catargului; 28 – brățară etambreu; 29 – pontil; 30 – lemni mort; 31 – grătar; 32 – contraetravă; 33 – etravă.

**SUPRASTALII** v. constrastalii.

**SUPRASTRUCTURĂ 1.** Orice construcție punctată care se află deasupra punții principale. **2.** În limbajul Societăților de clasificare, construcție punctată din bord în bord sau ale cărei limite se află, în raport cu bordurile, la o distanță de cel mult 4% din lățimea navei. În această accepțiune ruful nu este considerat suprastructură. **S. îngropată** S. ridicată la o înălțime mică deasupra punții.

**SUPRATAXA DE PAVILION** Taxă majorată ce se aplică de unele state asupra mărfurilor transportate cu nave străine, în scopul protejării flotei naționale.

**SUPRAVEGHERE 1.** Activitate de control a unei Societăți de clasificare asupra stării generale a unei nave (corp, mașini, echipamente) având ca scop verificarea condițiilor de menținere a clasei. **2. S. de construcție,** supraveghere efectuată de experții Societății de clasificare pe toată durata construcției unei nave. Supravegherea se referă la examinarea materialului folosit, calitatea manoperei și respectarea normelor de construcție ale registrului.

**SUPRAVEGHERE MARITIMĂ mil.** Gen de pază a navelor și punctelor de bazare a flotei (dinspre mare) în scopul de a descoperi și a preveni la timpul oportun forțele navale proprii despre apariția inamicului și a respinge încercările acestuia de a pătrunde în zona supravegheată prin lovituri executate în momentul trecerii pe anumite aliniamente. Se organizează în timp de pace și în situație de război. Se execută cu nave de suprafață, submarine, avioane, elicoptere, special destinate serviciului de supraveghere. Se realizează pe anumite aliniamente (zone) dinainte stabilite (intrarea în port, punctul de bazare, strâmtoare, radă etc.). În funcție de distanța față de obiectul asigurat poate fi apropiată sau îndepărtată, iar ca misiune poate fi antisubmarină, contra navelor de suprafață, antiaeriană, antivedetă, antirachetă, antimină.

**SURABAJA** Oraș -port și BMM a Indoneziei în SE Ins. Java (Djawa) pe țărmul st. al Fl. Mas la M. Java. Cca 1,5 mil. loc. Ad. pe căile de acces în port sunt limitate, iar în timpul mareelor înalte portul este accesibil navelor oceanice. Lung. frontului de cheuri 14 km cu ad. de 5,4–9,1 m. Traficul anual de mărfuri cca 7 mil. t. Import: mașini, ciment, îngrășămintă, cereale; export: cauciuc, cafea, chereștea, tutun, ceai, orez. La cheuri pot fi operate simultan 30 de nave. Șantierele de reparații navale dispun de un doc plutitor și 3 docuri uscate care asigură reparația navelor civile de mare tonaj și a celor militare, incl. Cr. Aeroport internațional. Legat printr-o linie de feribot cu Ins. Madura. BMM.

**SURCOUF, Robert** (1773–1827) Corsar francez. Matelot la 13 ani, căpitan la 20 de ani, folosind nave de dimensiuni mici, a dus un război de cursă în Oceanul Indian, a provocat pierderi considerabile comerțului maritim britanic.

„SURCOUF” Submarin-cruceșător francez (1929). Caracteristici: depl. 3256/4304 t; L 110 m; 19 m; vit. 18–10 Nd; autonomie 3 luni; 14 tuburi lansatorpale, două tunuri de 203 mm, cel mai mare calibrul folosit vreodată pe un

submarin. Vulnerabil în special din cauza manevrabilității reduse, a fost scufundat prin coliziune în cel de al doilea război mondial.

**SURFER, SURFIST** *spt.* Practicant al surfingului.

**SURFING** *spt.* Sport care folosește o scândură (acvoplan, planșă de surf, surfboard, surf) pe care surfer-ul (sau surfistul) stă în picioare în echilibru și „călărește” pe creasta unui val mare oceanic în deplasarea acestuia spre mal. Obiceiul practicat din timpuri imemorabile de către polinezieni, surfingul a devenit oficial sport în 1915 când s-a înființat în Australia primul club de acest profil. În condiții favorabile de vânt și de agitație a mării, planșa de surf sau o ambarcațiune ușoară puteau fi remorcate cu ajutorul unui „zmeu”, lucru atestat prin sec. XIII (v. KITESURF). Folosirea unei vele învergiate pe un catarg fixat de planșa de surf a dat naștere sportului numit WINDSURFING (v.)

**SURFING CU VELE** *spt.* Surfing care folosește pentru deplasare pe apă o scândură (acvoplan, planșă) prevăzută cu o velă; *sin.* windsurfing, planșă cu velă.

**SURIN** *ist.* Aerisire a hainelor și a rufăriei pe timpul carantinei (*termen folosit în marina noastră în prima jumătate a sec. XIX*).

**SURPLUS DE TONAJ** *MC* Efect economic pe piața transporturilor maritime, manifestat prin disponibilitate mare de nave față de cantitatea globală de mărfuri oferite pentru transport. Surplusul de tonaj de nave determină scăderea prețului navlurilor. Pentru evitarea crizei economice ce s-ar produce pe piața navlurilor, armatorii recurg temporar la scoaterea din exploatare a unui anumit număr de nave.

**SUS!** Comandă pentru a ridica pavilionul sau un semnal.

**SUS BINE! 1.** Îndemn pentru a ridica corect mânerul ramei atunci când pana acesteia intră în apă. **2.** Îndemn pentru a rama mai vioi.

**SUS GABIERII !** Comandă pentru urcarea gabierilor în arboradă.

**SUS RAMELE!** Comandă la care oamenii de la rame trec încheietura brațului din afară sub ramă și apasă cu mâna dinăuntru pe mâner, ridicând ramele vertical, cu penele orientate paralel cu axul bărcii, și ținându-le cu amândouă mâinile în această poziție. Comanda se dă pentru a saluta un șef de stat, un amiral și juriul pe timpul desfășurării concursurilor nautice. ♦ „A da S.R.” A comanda sau a executa S.R.

**SUS TRINCA/VELA MARE!** Comandă pentru a ridica trinca/vela mare a unei bărci.

**SUSMANTĂ** Manevră curentă la velele inferioare și la gabierii, servind la ridicarea burții velei pe vergă.

**SUSPANTĂ** Centură de lanț care susține o vergă în lipsa trojei.

**SUSPENSIE CARDANICĂ** Sistem format din două inele sau cercuri de alamă (materiale plastice) concentrice care permit compasului magnetic să-și mențină poziția orizontală, oricât de mari ar fi oscilațiile navei. În general, un sistem de suspensie cardanică asigură corpului pe care-l susține trei grade de libertate.

**SUVA** Principalul oraș-port din Arh. Fiji (fostă colonie britanică) la Oc. Pacific. Este situat pe țărmul de S. al Ins. Viti-Levu, pe C. Suva Point. Cca 120 mii loc. Prin port se

exportă: copra, banane, uleiuri vegetale, zahăr, țigarete, prod. forestiere.

**SVERDRUP, Otto** (1855–1930) Navigator și explorator polar norvegian. Împreună cu F. Nansen a traversat pe schiuri Ins. Groenlanda (1888). În 1893–1896, în expediția arctică în derivă, l-a însoțit pe Nansen în calitate de căpitan pe nava „Fram”, în încercarea de a atinge Polul Nord. În 1898–1902 a condus timp de 4 ani pe nava „Fram” cercetări în Arh. arctic Canadian unde a descoperit și trecut pe hartă mai multe insule și a navigat în jurul Ins. Groenlanda. În 1914–1915 a condus o expediție rusă cu care a explorat țărmul Pen. Taimăr și a fost primul care a pășit pe ins. care-i poartă numele din M. Kara, pe care a descoperit-o. Lucrării: **Four years in the Arctic regions** (1904) și **Under russisk flag** (1928).

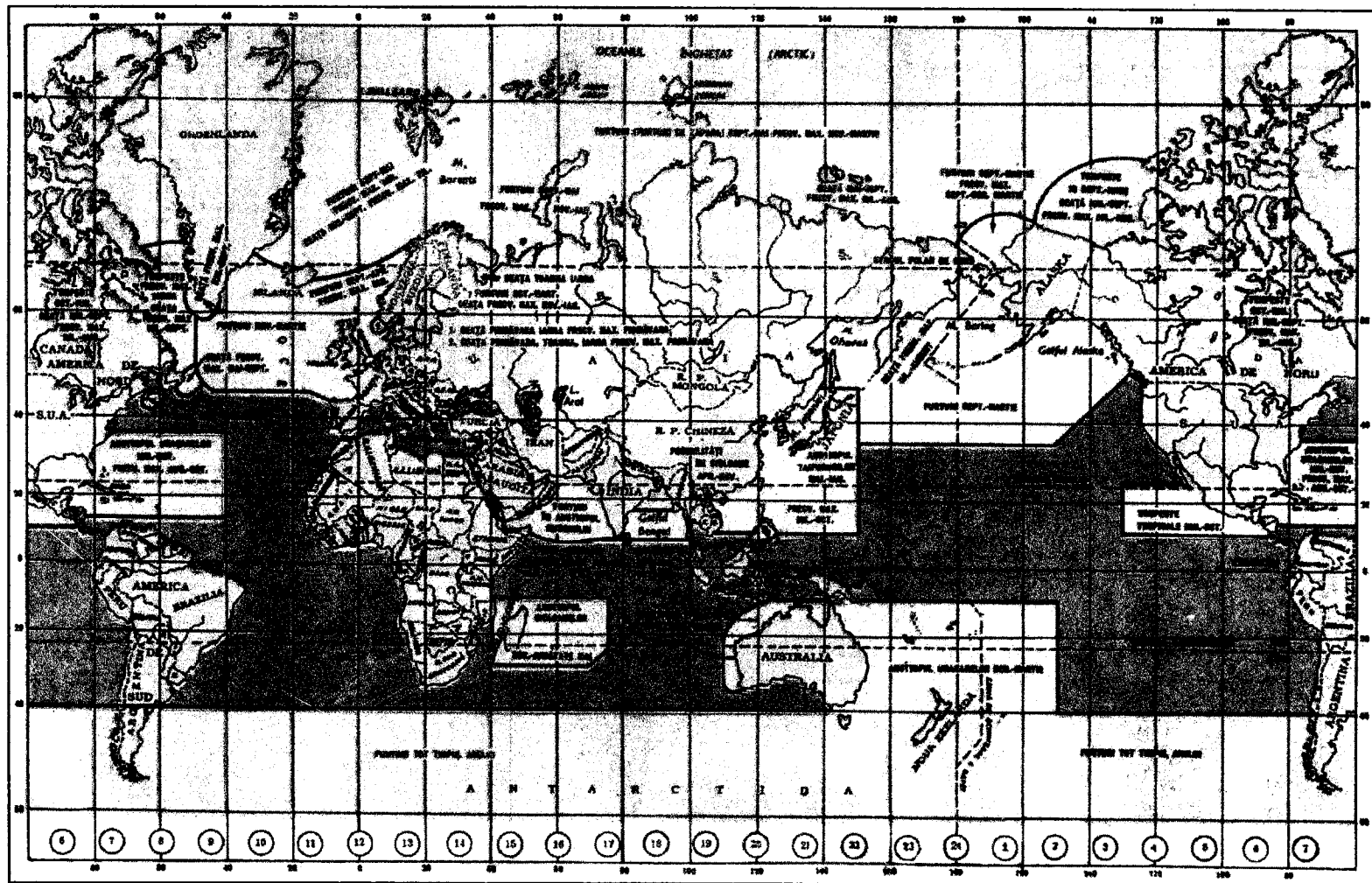
**SVERDRUP** Unitate de măsură pentru debitul curenților marini, egală cu 1 000 000 m<sup>3</sup>/s.

**SYDNEY** Oraș în SE Australiei, important port și principala BMM a flotei Australiei situată la M. Tasman din Oc. Pacific. Accesul în port se face prin două canale (de E și de V) cu ad. de 12,8 m și, respectiv, 13,7 m. Lung. principalului front de cheuri 20,6 km, cu ad. până la 13,5 m. Important centru industrial și comercial al țării: siderurgie, metalurgia neferoaselor, rafinării de petrol, ind. textilă. Traficul anual de mărfuri cca 22 mil. t. Prin port se exportă cărbuni, cereale, lână, piei, fructe; se importă: petrol, utilaje industriale, mărfuri generale. Portul este utilat cu 5 terminale de containere, 8 cheuri pentru prod. petroliere și 3 cheuri, pentru mărfuri în vrac. Șantiere navale dotate cu 3 docuri uscate și 3 docuri plutitoare care asigură orice reparații la navele civile de mare tonaj și la navele militare, incl. PA. Aeroport.

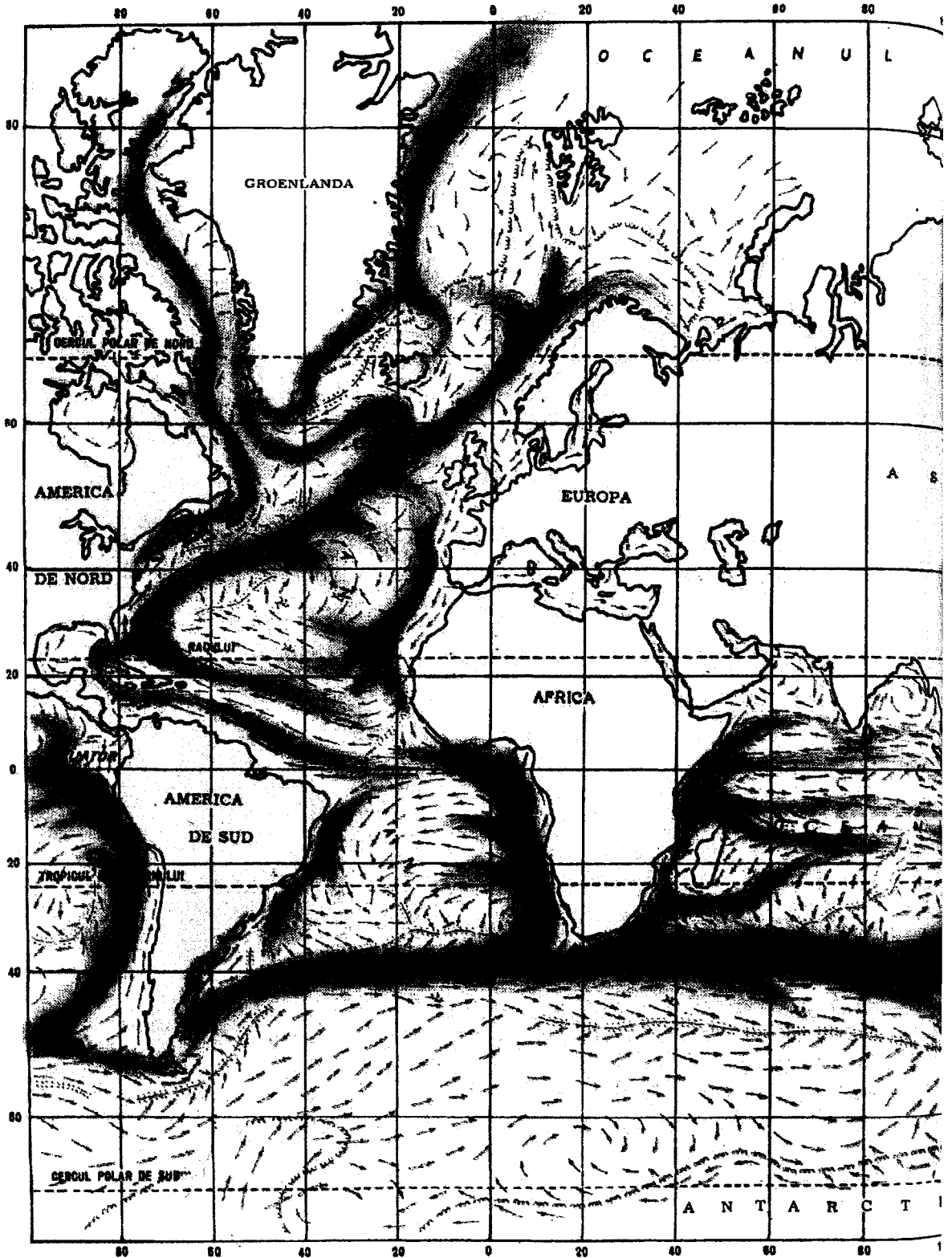
**SZCZEĆIN-SWINOUJSĆIE** Complex portuar polonez situat la S M. Baltice, având două părți: portul Szczećin așezat la Fl. Odra (Oder), la 67 km de mare și portul Swinoujsćie la ieșirea din G. Szczećin. Portul S. nu este accesibil navelor mari din cauza adâncimilor limitate, fiind folosit ca port de transbordare a mărfurilor de tranzit care afluesc din interiorul țării și, de asemenea, din Cehia, Slovacia și Ungaria. De aici ajung în portul Swinoujsćie, care este de fapt un avanport al portului Szczećin și este accesibil navelor cu un pescaj de până la 11 m. Lung. frontului de cheuri a portului S. 26 km, din care 7,5 km destinați navelor maritime. Portul S. este dotat cu utilajele cele mai moderne și dispune de unele din cele mai mari silozuri și șantiere navale din Europa. Portul Swinoujsćie are lungimea frontului de cheuri de 4 km și este dotat cu utilaje moderne de transbordare a mărfurilor. Tot aici se află baza navelor de pescuit oceanic și punctele de plecare pentru feriboturile care fac legătura cu Suedia și Anglia. Complexul portuar S.-S. operează anual peste 27 mil. t de mărfuri.

**SZEGHED** (*rom.* Seghedin) Oraș în SE Ungariei, în apropiere de granița cu Serbia. Port fluvial situat pe Tisa la confluența cu Mureșul. Cca 120 mii loc. Centru industrial și comercial. Ind. constr. de mașini, de prelucrare a lemnului, produse de bumbac, cânepă, iută, morărit, tricotate, îmbrăcăminte și încălțăminte, prod. alim. Atelier de reparații navale. *ist.* oraș vechi cu monumente arhitecturale din sec. XV–XVII. După inundațiile catastrofale provocate de revărsarea R. Tisa în 1879, care a distrus cea mai mare parte a clădirilor, orașul a fost reconstruit.

# HARTA ZONELOR DE MARE REA



HARTA CURENȚILOR MARINI (IARNĂ ÎN EMISF



# S

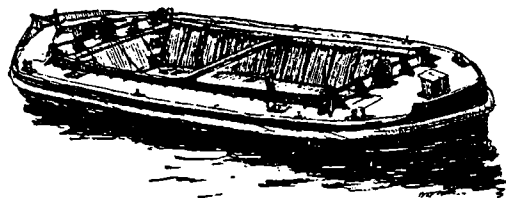
**ȘA 1.** Piesă cu care se prinde un gât de lebădă pe catarg; v. *fig. randă*. **2.** Ferță ce dublează tenda la mijloc, în locul în care freacă pe strajă. **3.** Partea cea mai joasă a crestei unui banc. **4. ist.** Scaun ridicat cu un palanc de capăt de vergă și adus în interiorul bordului cu ajutorul unui palanc de strai, care, pe timpul navelor cu vele, servea la ambarcarea pe mare rea. Se pare că onorurile cu sifleea derivă din semnalele de siflee ale șefului de echipaj pentru această manevră. De aici și comanda „Pe bord!” care se dădea în trecut și pe navele noastre odată cu salutul ofițerului ce urca la bord.

**ȘAICĂ** *ist.* Denumire provenită de la ceaică (v.), folosită în trecut pentru o mare varietate de tipuri de nave și ambarcațiuni. Sensul cel mai răspândit a fost acela de navă mijlocie, rapidă, cu două sau trei catarge, propulsată cu vele și/sau rame, utilizată pe Dunăre și mare pentru transport, paza porturilor sau luptă (în care caz era armată cu tunuri). În funcție de dimensiuni, au existat următoarele variante: șaică dublă (sau completă), jumătate de șaică (sau semișaică) și sfert de șaică (denumită și șalupă canonieră). A fost folosită în Moldova și Țara Românească până la jum. sec. XIX. Șaica mare de transport s-a încadrat în tipul denumit generic corabie, grementul ei fiind apropiat de acela al unui bric. *sin.* șeică.

**ȘAICĂ ZAPOROJEANĂ** v. Ceaică.

**ȘALANDĂ** Construcție plutitoare metalică sau de lemn, în general fără propulsie proprie, cu fundul plat, bordajul vertical, prova și pupa rotunjite. Are întrebuințări foarte variate în transporturile de material dragat, ale materialelor necesare lucrărilor hidrotehnice și de întreținere a porturilor, ca mijloc de plimbare etc.

**S. basculantă** S. punctată folosită la transportul mate-



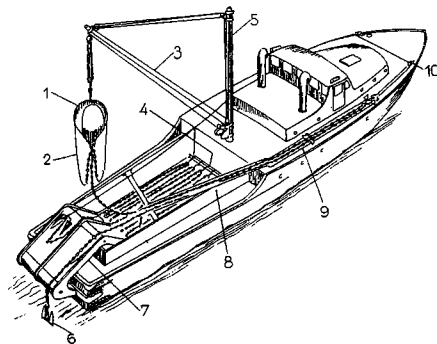
Șalandă

rialelor de construcție (piatră, blocuri de beton etc.) care se descarcă prin înclinarea într-un bord a S. inundând un compartiment lateral. După descărcare, nava revine pe linia de plutire normală. **S. cu clapete**, S. folosită în serviciul portuar pentru transportul materialului dragat. Descărcarea se face prin clapete (porți) cu deschidere în

jos, care se manevrează cu ajutorul unor vinciuri. De-a lungul bordajelor se află compartimente goale etanșe care asigură flotabilitatea navei.

**ȘALANDĂ PORT BLOCURI** Navă autopropulsată de construcție specială, care transportă, iar în unele situații montează, blocuri mari din piatră sau din beton pe timpul realizării construcțiilor hidrotehnice maritime sau fluviale.

**ȘALUPĂ 1.** Ambarcațiune cu propulsie mecanică, punctată parțial, care servește la transportul persoanelor și al mărfurilor. După destinație, distingem; **Ș. valală**, **Ș. de inspecție**, **Ș. hidrografică**, **Ș. de pus geamanduri**, **Ș. pentru hidroavioane** ș.a. **2. ist.** Barcaz cu rame.



Șalupă de pus geamanduri:

1 - geamandură de legare din cauciuc; 2 - atârănător; 3 - bigă; 4 - spate tare; 5 - catarg; 6 - ancoră de geamandură; 7 - rampă; 8 - jigheab; 9 - lanț în dublin; 10 - babale.

**ȘALUPĂ CANONIERĂ 1. ist.** v. Jumătate de șaică. **2. ist.** Ambarcațiune militară construită în Anglia și intrată în serviciul Marinei Militare Române în 1882 dintr-o serie de 3 unități similare: „Smârdan”, „Rahova” și „Opanez”. Caracteristici: depl. 45 t; dim.: 17 x 3,8 x 1,6 m; mașină cu abur 100 CP; vit. 8.5 Nd. Armament: 1/37 mm Hotchkiss, 1 mitralieră Nordenfeld 11,4 mm cu 5 fevi. Misiune principală: poliția pe Dunăre. În primul RM (1916-1918) au executat misiuni de pază și siguranță. „Opanez” a fost scufundat de artileria germană la Isaccea (5 ian. 1917).

**ȘALUPĂ DE POLIȚIE FLUVIALĂ** *ist.* Ambarcațiune militară destinată patrulării și supravegherii navigației pe Dunăre. În 1882 a intrat în serviciu un grup de 5 unități similare: „Poterășul”, „Sentinela”, „Veghiatorul”, „Pandurul”, „Grănicerul”. Caracteristici: depl. 15 t; dim. 15 x 3,2 x 0,75 m; mașină cu aburi vit. 7-8 Nd. Armament: 1/mitr. Nordenfeld 11,4 mm; doi școndri port-

torpile. Au executat paza porturilor în colaborare cu autoritățile portuare (căpitanii) pe timp de pace și în primul RM. Scoase din serviciu după 1918.

**ȘALUPĂ DE RADĂ** Barcă mare cu motor folosită în acvatoriul portului și în radă pentru transportul de persoane și mărfuri, operații de remorcare și alte activități.

**ȘALUPĂ MARITIMĂ DE 150 CP** Mică navă cu motor, având multiple întrebunțări, ca: transportul de persoane și materiale, control și inspecție, deservirea scafandrilor, remorcaje în porturi și rade ș.a. Comparativ cu șalupele fluviale, cele maritime au eșantionaj mărit, adică sunt dimensionate suplimentar pentru a rezista la condițiile hidrometeorologice specifice (valuri, vânturi, coroziune marină etc.).

**ȘALUPĂ RAPIDĂ DE SALVARE** Șalupă special construită (nescufundabilă), dotată cu motoare puternice și cu mijloace adecvate, destinată operațiunilor de salvare pe mare.

**ȘALUPĂ PENTRU STINGEREA INCENDIILOR** Șalupă de construcție specială, dotată cu instalații și mijloace adecvate pentru stingerea incendiilor la navele și mijloacele plutitoare aflate în porturi pe lacuri și alte ape interioare.

**ȘALUPĂ TORPILoare** *ist.* Navă militară folosită pentru pază și siguranță pe fluviu. În 1894 au fost achiziționate și au intrat în serviciu 4 șalupe torpiloare construite în Germania. Au fost botezate „Vedea”, „Teleorman”, „Argeș” și „Trotuș”. Caracteristici: depl. 32 t; dim.: 21 x 3 x 1,3 m; mașină cu aburi triplă expansiune de 140 CP; vit. 20 km/h. Armament: 1/tun 37 mm Hotchkiss, 1/mitr. Nordenfeld cu 10 țevi 11,4 mm, 2 școndri port-torpiloare. În primul RM șalupele au fost încadrate în flota de operațiuni, participând la acțiunile de luptă. După război au fost transferate corpului de nave grănicerești.

**ȘAMAL** (*arab.* Shamal) Vânt constant de NV (uneori se transformă în furtună) pe țărmurile M. Roșii și ale G. Persic. Mai frecvent în lunile dec.–febr. De obicei ziua este mai puternic iar noaptea mai slab. Adesea bate timp de 40 de zile și de aceea i se mai spune „al patruzecelua Schamal”. Pe țărmurile G. Persic ridică adesea nori de praf.

**ȘALUPĂ-REMORCHER** Ambarcațiune cu motor (35–150 CP), care efectuează mici remorcaje portuare sau fluviale.

**ȘANGAI** *ist.* A recruta echipajul cu forța sau îmbătănd marinarii și ducându-i la bord în stare de ebrietate, cu puțin timp înaintea plecării.

**ȘANHAI** (Shanghai) Oraș și mare port al Chinei pe Fl. Iantzi, la 50 de km de la vărsarea acestuia în M. Chinei de Est. Cca 12 mil. loc. Șenalul navigabil de pe fluviu are o ad. de 8 m și lățimea de 50 m, pe care pot intra în port nave cu un depl. de 10 000 t. Instalațiile portuare se întind pe malurile fl. pe o distanță de 60 km. Lung. frontului de cheuri 40 km. Traficul anual de mărfuri cca 100 mil. t. Centru industrial: ind. textilă, constr. de utilaj textil, aparataj electronic, ind. chimică, metalurgică. Import: utilaj industrial, oțeluri, cereale, cărbuni; export: mărfuri generale. Portul dispune de un terminal de containere, dane specializate pentru cărbuni, cereale ș.a. Șantierul naval dispune de 3 docuri plutitoare și 2 docuri uscate care asigură construcția navelor civile și a celor militare, incl.

Ds. BMM a flotei chineze. *ist.* Vechi oraș al Chinei, care în sec. XII a devenit unul din principalele porturi ale țării. În primele decenii ale sec. XX a devenit și un mare centru industrial. Ocupat de trupele japoneze (1937–1945), a fost eliberat de Armata populară chineză (1945).

**ȘANTIER NAVAL** Întreprindere complexă de construcție, reparație, modernizare și asamblare a navelor marinei civile și militare. Cuprinde: ateliere, docuri, cale, dane și numeroase instalații și mijloace tehnice capabile să desfășoare întregul proces de concepție, execuție și probe necesar realizării lucrărilor de construcții și reparații navale.

**ȘANȚ** 1. Orice săpătură lungă și îngustă făcută pentru scurgerea apei, irigații etc. 2. *mil.* tranșee. 3. *mil.* Fortificație de forma unui canal adânc și lat (uneori umplut cu apă) care în Evul Mediu împrejmuia o cetate, un castel ș.a.

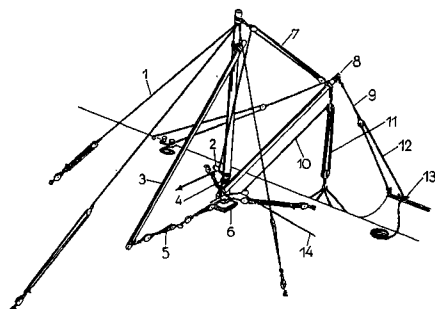
**ȘCOALA COPIILOR DE MARINĂ** *ist.* Prima școală militară de marină înființată în țara noastră în 1881, în care erau pregătiți copii în vârstă mai mare de 14 ani.

**ȘCOALA MILITARĂ DE MAÎȘTRI A MARINEI „AMIRAL ION MURGESCU”** Instituție militară de învățământ de nivel postliceal cu o durată de 3 ani înființată în anul 1997 în scopul pregătirii personalului Forțelor Navale, pentru cunoașterea, întreținerea, reparația și mănuierea tehnicii din înzestrare. Școala are un caracter practic, învățământul desfășurându-se în cabinete și laboratoare de specialitate și la bordul navelor. Absolvenții școlii se pregătesc în una din următoarele specialități: timonerie, artilerie, rachete, arme sub apă, radio, radiolocație, hidroacustică, motoare navale, instalații electrice.

**ȘCOALA NAVALĂ** Școală de ofițeri de marină înființată în 1920 și condusă multă vreme de contraamiralul Corneliu Buholțer. Ulterior a fost transformată în institut de învățământ superior; v. învățământul de marină.

**ȘCONDRU** 1. Stâlp cilindric sau țevă metalică ce se folosește în greement. 2. *fl.* Ș. (1) având la un capăt armătură metalică ascuțită, iar la celălalt, un gât la care se poate lega o parâmă pentru a ține pupa navei departe de mal. 3. Ș. (1) având un capăt ancorat vertical în apă ce se folosește la balizaj. 4. Ș. cu apărătoare, utilizat pentru a împiedica lovirea bărcii de grui.

**ȘCONDRU ÎN BĂTAIE** Instalație pentru manevre de forță constând dintr-un școndru (1) legat de un catarg și susținut de diferite manevre. Pe vremea marinei cu vele verva trincii în bătaie servea la arborarea bompresului.



Școndru în bătaie:

- 1 - șart; 2 - pastică; 3 - școndru de întărire; 4 - zbir; 5 - palancuri de picior; 6 - talpă; 7 - balansină; 8 - școndru în bătaie; 9 - braț; 10 - curent; 11 - palanc; 12 - mandarul brațului; 13 - tachtet; 14 - trăgător.



**ȘCONDRI, la** ~ Locul în care se păstrează Ș. de rezervă.  
**ȘCONDRI DE REZERVĂ** Un arboret și o vergă păstrate la bord pentru a improviza o arboradă în cazul rușii catargelor.

**ȘCOTĂ 1.** Manevră a unei vele pătrate, aurice sau latine, care întinde spre pupa colțul de Ș. **2.** Manevră curentă care trage ghiul în borduri. **3.** v. pavilion.

**ȘEBEC** (Cebec) *ist.* Navă mare și rapidă, folosită în M. Mediterană și M. Neagră pentru acțiuni de luptă, piraterie (în special în sec. XVI–XVII) sau transport. Avea trei arbori cu vele latine și/sau pătrate, eventual și bompres (cu un foc). Uneori, șebecul dispunea și de rame (9 perechi), fiind considerat urmaș direct al galerei. Ca navă de luptă avea în total la bord până la 300–400 de oameni, era înarmat cu 18–20 tunuri, iar prova era prevăzută cu un pinte. Pupa era înaltă și bogat ornamentată. Termenul șebec este de origine arabă și s-a răspândit în bazinul M. Mediterane prin dialectul venețian al limbii turce.

**ȘEF** Titlu ce se acordă celui mai vechi mastru din fiecare specialitate a bordului, de ex., Ș. timonier, Ș. tunar, Ș. mecanic etc.

**ȘEF DE ARBORE** Mastru care comanda manevra unui arbore.

**ȘEF DE BARCĂ** Persoană căreia îi revine comanda unei bărci.

**ȘEF DE CART** Gradat care îndeplinește funcția de șef al oamenilor de cart pe punte.

**ȘEF DE ECHIPAJ** Cel mai vechi mastru din specialitățile marinărești, având în sarcina sa arborada, velatura, ancorele, ambarcațiunile, parâmele. Este subordonat comandantului, secundului sau ofițerului de cart și comandă echipajul la toate manevrele de ansamblu; *sin.* boțman, lostrom, nostrom.

**ȘEF DE GABIE** Gradat care comandă gabierii unei vergi.

**ȘEF DE NAVĂ** *ist.* Mastru care comanda o navă (ofițerului care comandă o navă i se spune comandant).

**ȘEF DE RAMĂ** Marinar care ramează pe ultimul banc din pupa bărcii și care dă cadența ramării. Ș.d.R. tribord este și Ș.d.R. al întregii ambarcațiuni.

**ȘEF DE SECTOR PORTUAR MC** Ofițer portuar însărcinat cu supravegherea intrării sau ieșirii navelor dintr-un bazin obișnuit sau cu ecluze; cu controlul siguranței operațiilor portuare la navele dintr-un bazin sau de la un număr de dane; supraveghează și controlează operațiile de încărcare – descărcare și de mișcare a mărfurilor în sectorul său portuar.

**ȘEF DE VERGĂ** Gradat având sub comandă gabierii care lucrează pe o jumătate de vergă.

**ȘEF MECANIC** Ofițer maritim, șeful compartimentului mașini la bordul unei nave. Este subordonat comandantului navei. Are în subordine întregul personal de la mașini, inclusiv electricieni și mecanici auxiliari.

**ȘEF STIVUITOR MC** (*engl.* foreman) Șeful unei echipe de muncitori specializat în încărcarea, stivuirea, amararea și descărcarea navelor. Ajută pe comandant la întocmirea planului de încărcare și supraveghează încărcarea și stivuirea mărfurilor pe una sau mai multe nave. În porturile de destinație organizează și supra-

veghează destivuirea și descărcarea navelor; *sin.* șef stivator.

**ȘEICĂ** v. șaică.

**ȘELF** (*engl.* Shelf) **1.** Zonă marginală a continentelor prelungită sub apa mărilor și oceanelor de la linia de țărm la izobata 200. Suprafața este ușor înclinată (de la 0°07' la 0°08'); ad. de 0 la 200m m (în unele locuri 500 m), iar lățimea de la 1 km la 1500 km, med. 65 km. Suprafața totală a Ș. de pe glob 27,5 mil. km<sup>2</sup>, reprezentând 7,6% din supr. fundului Oceanului Planetar. **2.** v. Platformă continentală.

**ȘENAL** Porțiune navigabilă a unui fluviu, de regulă, balizată (*a nu se confunda cu canalul*).

**ȘERB, Aurel** (n. 1951, Belotint, Arad). Comandor, prof. univ. dr. Absolvent al Institutului de Marină „Mircea cel Bătrân” – Facultatea de Navigație (1974) și al Institutului Politehnic București (1980). În anul 1996 obține titlul de doctor cu teza *Contribuții în domeniul sistemelor de calcul tolerante la defectări*. Decan al Facultății de Comunicații, Sisteme Electronice și Informatică Militară din Academia Tehnică Militară (2000–2004). În anul 2004 este numit comandantul (rectorul) Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”. Desfășoară o bogată activitate științifică și tehnică. Este autorul a numeroase comunicări, studii, articole susținute și, respectiv, publicate în țară și în străinătate. Semnează 4 tratate și 5 manuale în domeniul calculatoarelor pentru învățământul universitar; 7 proiecte de cercetare științifică, realizate pentru beneficiari din țară și din străinătate; 4 lucrări brevetate ca inovații.

**ȘERPILOR, Insula** ~ (*gr. ant.* Fidonisi) Unica insulă nelitorală a M. Negre, situată la cca. 40 km E de Delta Dunării. Supr. 0,17 km<sup>2</sup>. Țărmuri abrupte. Pe ins. sunt instalate un far, o stație de radiolocație ș.a. Aparține Ucrainei după dezmembrarea fostei URSS. *ist.* În sec. XIV–XVI, ins. s-a aflat sub stăpânirea domnitorilor români Mircea cel Bătrân și Ștefan cel Mare. Prin tratatul ruso-turc de la Adrianopol (1829) I.Ș. revine Rusiei care instalează aici un far. În urma Războiului Crimeii, prin tratatul de pace de la Paris (1856), Turcia a primit Delta Dunării și I. Ș. obligându-se să întrețină farul existent pe ins. După războiul ruso-româno-turc (1877–1878), I.S. a revenit României. La sfârșitul celui de al doilea RM, prin Tratatul de pace de la Paris s-a stabilit ca I. Ș. să aparțină în continuare României. După 23 august 1944 ins. a fost predată URSS în baza unui protocol semnat de delegații ambelor părți, deși contestat de o parte din delegații români. În prezent a constituit un obiect de litigiu între Ucraina și România în problema stabilirii limitelor platoului continental aparținând celor două state.

**ȘERPUIRE 1.** *ist.* Legarea manevrelor fixe (sarturilor), două câte două, pentru a se susține reciproc în cazul când una din ele este ruptă de o ghiulea. **2.** Parâmă care leagă între ele două cercuri de parâmă sau două parâme paralele.

**ȘINĂ** Bară metalică ce se aplică în borduri pe mușamaua guri de magazie și se fixează cu pene din lemn.

**ȘINĂ DE TROȚĂ** Șină pe arboret, pe care alunecă troțele zburătorului și rândunicii.

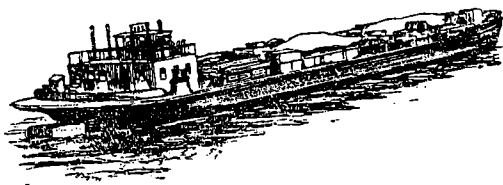
**ȘIPSANDRU MC** *sin.* Shiphandler.

**ȘIURMĂ** *ist.* Ansamblul galerienilor care ramau pe o galeră.

**ȘLAM** Substanță petrolieră în suspensie, care formează o peliculă pe suprafața apei, transformându-se treptat în aglomerări poluante dense, purtate timp nelimitat de vânturi și curenți.

**ȘLEP** Navă cu fundul plat, fără propulsie proprie, care servește la transportul mărfurilor, îndeosebi pe apele interioare. **Ș. grecesc** Ș. mare de circa 2 000 t.

**ȘLEP AUTOPROPULSAT** Navă metalică de ape interioare, cu fundul plat, propulsată prin motoare sau mașini cu aburi și folosită pentru transportul de cereale, cărbuni, minereu ș.a.



Șlep autopropulsat

**ȘLEP MOTOR** Navă cu propulsie mecanică, folosită pentru transportul de mărfuri pe fluvii sau pentru remorcare simple.

**ȘLEP-TANC** Șlep metalic, compartimentat în rezervoare asemănătoare cu cele ale petrolierelor, folosit pentru depozitarea și transportul încărcăturilor lichide (produse petroliere, apă etc.) în traficul fluvial și maritim costier. În porturi poate servi și ca depozit pentru furnizarea de combustibil și apă diverselor nave. **Ș-T.** autopropulsate au motorul în pupa.

**ȘLEPAR MC** Marinar calificat care îndeplinește funcția de conducător de șlep, mahonă, ceam sau șalandă.

**ȘLIȚ** Deschidere în corpul drăgii, prin care trece elinda cu cupe.

**ȘNILAI** *fl.* Parămă puțin mai groasă decât o saulă.

**ȘOLD** Porțiune a bordajului navei aflată înapoia traversului, sub linia de plutire.

**ȘOMAR** Rolă orizontală pe care poate aluneca o parămă.

**ȘOTROC** *sin.* carlingă de barcă.

**ȘPAN** Parămă suspendată în două puncte pentru a susține o greutate. Efortul într-un Ș. este cu atât mai mare, cu cât unghiul dintre brațe este mai mare.

**ȘPRAIȚUIRE** Arimarea butoaielor cu colțare.

**ȘPRANGĂ** *inv., sin.* edec (1).

**ȘPRING** Parămă de legare a navei, dată de la prova spre înapoi sau de la pupa spre înainte; *sin., fl.* ștrufă.

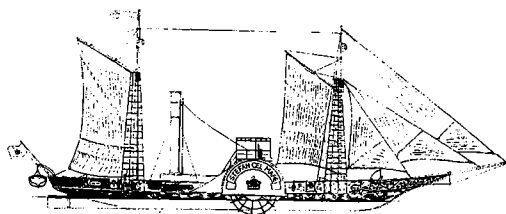
**ȘTABER** Sculă în trei muchii, folosită la găurirea pânzei de

vele; *sin.* ștabăr.

**ȘTANGĂ** *fl. (rar), sin.* traversă de ancoră.

**ȘTANȚĂ** Sculă de tăiat rondele dințate; v. și preducea.

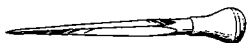
**„ȘTEFAN CEL MARE”** *ist.* 1. Navă de război prevăzută în programul naval aprobat de domnitorul Al. I. Cuza. Comandată în 1865 la Ș.N. „Mayer” din Linz (Austria) și adusă în țară în 1867. Caracteristici: dim. 58 × 9,8 × 1,1; vit. 14,8 km/h. Propulsie mixtă vele și zbuturi. În primul său drum spre Giurgiu (17 apr. 1867, nava neavând încă un nume) a fost abordată în aval de Cernavoda de nava austriacă „Szekeny” și s-a scufundat. O comisie mixtă internațională a stabilit în acest caz vinovăția comandantului român, Cpt. Ion Caralea. Ranfluată și reparată la șantierul naval din Pesta, nava a reintrat în serviciu în 1868 când s-a oficiat botezul său și a luat numele de „Ștefan cel Mare”. Nava a fost folosită ca yacht regal și în anii următori a executat mai multe voiaje pe Dunăre pentru instrucția echipajelor flotilei. În timpul Războiului de Independență (1877–1878) nava a fost atașată flotilei ruse și a executat transporturi de trupe și materiale. Reparată după război, a fost folosită în continuare pentru instrucție și transporturi de trupe și materiale. În 1894 a fost transformată în ponton-cazarmă. Casată în 1922. 2. *ist.* Navă de pasageri (ex. „Orient”) construită în 1870 pentru Soc. austriacă de navigație pe Dunăre. Toate părțile componente au fost fabricate în Anglia, iar asamblarea s-a făcut la Budapesta. În 1898 nava a fost cumpărată de statul român și folosită pentru cursele de pasageri pe linia Brăila–Galați, primind numele marelui voievod al Moldovei Ștefan cel Mare. În 1902 a fost reamenajată ca yacht regal, devenind cea mai elegantă navă ce naviga pe Dunăre la sfârșitul sec. XIX. Caracteristici: dim. 76,2 × 8,4 × 1,5 m; motor de 700 CP; vit. 20 Nd. Pe timp de război putea fi folosită pentru transportul a cca 1000 oameni. În primul RM nava a fost evacuată, odată cu întreaga flotă de Dunăre, la Chilia, iar apoi la Odessa. Aici, în timpul revoluției ruse din 1917, a fost luată de revoluționarii ruși iar apoi de marinarii germani de pe Cr. „Goeben” care au declarat-o captură de război. A reușit să revină în țară în 1918,



„Ștefan cel Mare” (1)  
(după Cristian Crăciunoiu)

devenind Yacht Regal și având ca port de domiciliu Galațiul. În 1924 a întreprins o singură călătorie cu familia regală după care a fost folosită ca navă de protocol până în 1938 când a fost scoasă din serviciu.

**ȘTEFAN, Ilie** (n. 1928 com. Turburea, Gorj) Viceamiral (r). Absolvent al Școlii Navale promoția 1949, al Cursu-

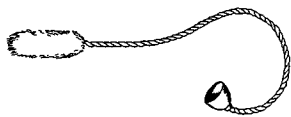


lui Academic Superior (1955) și al Inst. Politehnic București cu diplomă de ing. (1969). Funcții în MM: ofițer cu navigația pe escortor, ofițer secund pe dragor (1949-1952); comandant al Sm. „Delfinul” (1952-1955); comandant de divizion de VT și Sm.; șef de stat-major al Flotilei de Dunăre și comandant de brigadă (1955-1961); comandant al Școlii Superioare de Marină (devenită Institutul de marină „Mircea cel Bătrân”) (1961-1980); comandant al Centrului de scafandri (1981-1989); loțiitor al comandantului MM (1990). În rezervă din 1990. În paralel cu funcțiile îndeplinite în MM, a desfășurat o vie activitate de cercetare științifică în domeniul naval, activitate didactică și de răspândire a culturii marinărești. Membru fondator al Ligii Navale Române (LNR) reînființate și președinte al filialei LNR Constanța. (1990-apr. 2005) Președinte al Federației Române de Yachting și director al revistei Ligii Navale „Marea noastră”.

**ȘTEM** *inv., sin.* etravă.

**ȘTERGĂTOR** *inv.* Perie cilindrică cu peri aspri și cu coadă lungă (nadă) sau cu o saulă, folosită pentru a șterge țeava tunului.

Ștergător



**ȘTIUBEI, Dimitrie** (1901-1986 n. Bacău). Comandor. Cel mai reprezentativ pictor de marină român. Absolvent al Școlii Navale Constanța promoția 1921. Încadrat ca ofițer pe navele marinei militare, lucrează în paralel la șevalet. În 1926 se remarcă printr-o expoziție deschisă la Ateneul Român. La propunerea Regenței de atunci și cu acordul ministrului de război a urmat studii de artă la Școala de pictură Knirr Schule din München. În anii care au urmat a organizat peste 20 de expoziții în țară și străinătate. Lucrările sale, în afară de România (Muzeul Național de Artă, Muzeul Marinei Române ș.a.), sunt expuse în muzee din Elveția, Italia, Anglia,

SUA, Franța, Germania, Argentina, Turcia, Rusia, Suedia. A ilustrat numeroase cărți și reviste cu tematică de marină. Este apreciat ca unul din cei mai mari pictori ai mării. S-a stins din viață în Germania unde este înmormântat.

**ȘTORȚ** Smucitură bruscă a remorcii.

**ȘTRUFĂ** *fl., sin.* șpring.

**ȘTRUNĂ** *inv., sin.* legătură pentru arbori.

**ȘTUȚ** *fl.* Partea nerabatabilă a unui coș de navă.

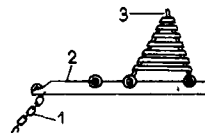
**ȘUȘTĂ** Manevră fixă care ține picul în borduri; *v. fig.* randă.

**ȘUVIȚĂ** *v.* parămă.

**ȘVED, Octavian** (n. 1921 Galați) Căpitan de port I. A absolvit Școala Medie de Ofițeri de Marină Comercială fluvială și o serie de cursuri de marinărie și drept maritim. Între anii 1950-1968 este lector la materiile de specialitate. Căpitan de port titular la Sf. Gheorghe, Gruia, Isaccea, Timișoara, Sulina și căpitan de port la Galați și Constanța. În al doilea RM participă în campania din Est. De-a lungul anilor a desfășurat o intensă activitate publicistică în domeniul marinei colaborând la numeroase reviste de specialitate.

**ȘVEMER** *fl.* 1. Școndru orizontal, aurorat, purtând eventual un număr, folosit pe Dunărea de Sus la balizajul șenalului. 2. Școndru (3) folosit pe Dunărea Maritimă pentru balizajul șenalului.

Șvemer:  
1 - lanț de ancoră; 2 - șvemer;  
3 - semn.



**ȘVERTBOT** Ambarcațiune cu fundul plat și pescaj redus prevăzută cu derivor și pana cârmei rabatabilă. Derivorul (*germ.* Schwert) servește pentru mărirea stabilității dar îndeosebi la mărirea suprafeței de rezistență la derivă.

# T

**T 1.** Pavilion din Codul internațional de semnale cu semnificația: „Mențineți-vă la distanță de mine; fac traulere pe perechi”. **2.** *MC* T. de ulaj; *sin.* prăjină de ulaj.

**TABLĂ DE LOCH** *ist.* Tăbliță pe navele cu vele, pe care erau înscrise drumurile și citirile lochului în cursul unui cart.

**TABLĂ DE PUNCT** Tablă nautică cu ajutorul căreia se pot calcula punctul navei (ținând seama de drum și de distanța parcursă), drumul de urmat între două puncte etc.

**TABLĂ LACRIMARĂ** Prima tablă a punții, aflată la îmbinarea cu centura.

**TABLE DE AZIMUT** Table cu ajutorul cărora se calculează azimutul și care sunt incluse uneori în tablele nautice.

**TABLE DE DISTANȚE** Table care conțin distanțele între porturi.

**TABLE DE ÎNĂLȚIMI** Table cu ajutorul cărora se calculează rapid înălțimea astrilor. Cele mai multe se bazează pe descompunerea triunghiului sferic de poziție în două triunghiuri dreptunghice.

**TABLE DE MAREE** Document nautic ce cuprinde diferite date privind marea: ora, înălțimea, curenții etc.

**TABLE DE MAREE ALE AMIRALITĂȚII** Document nautic întocmit anual de Departamentul hidrografic englez, care conține valorile zilnice ale elementelor mării pentru principalele porturi de pe glob și datele de calcul ale acelorași elemente pentru porturile secundare. Acest document este întocmit în trei secțiuni pentru: apele europene, incl. M. Mediterană, Oceanele Atlantic și Indian și Oceanul Pacific cu mările adiacente.

**TABLE NAUTICE** Culegere de table destinate executării calculelor nautice; conțin table matematice, astronomice, de navigație etc. și table de logaritmi, incluzând secanta, cosecanta și semiversus.

**TABLOU** Porțiune plată la pupa unei nave sau ambarcațiuni, pe care se înscriu numele navei comerciale și portul de înmatriculare al acesteia; *sin.* oglindă; *v. fig.* barcă.

**TABLOU DE LUMINI** Tablou metalic cu lămpi de semnalizare care indică funcționarea luminilor de navigație.

**TACADĂ** Suport pe care se sprijină o navă în doc. **T. de chilă** Suport pe care nava se așează cu chila. **T. de gurnă** Suport pe care se sprijină gurna; *v. fig.* doc.

**TACAN** *engl., mil.* Sistem de navigație hiperbolică, folosit pe portavioane pentru dirijarea avioanelor.

**TACAR** *sin.* tacadă.

**TACARISIRE** Așezarea navei pe tacade la andocare.

**TACHELAJ** Denumire generică pentru macarale, palancuri, chei, cârlige, parâme etc., care intră în compunerea manevrelor curente și servesc la diferite manevre de forță, manipulări, manevra velor etc. Uneori termenul include și velatura.

**TACHET 1.** Piesă în formă de T ce servește la voltarea unei saule sau unei parâme subțiri. Capetele T. se numesc coarne. **T. de capăt de vergă** T. pe capătul vergii ce servește la luarea împunsăturii la terțarole. **T. de ghiu** T. pe ghiu ce servește la luarea terțarolelor. **2.** Proeminență a clopotului cabestanului care împiedică alunecarea parămelor; *v. fig.* cabestan. **3.** *sin.* scareu.

**TACHIMETRU** Aparat electric care indică la comanda de navigație numărul de rotații pe minut al mașinilor principale ale navei, precum și sensul lor de rotire.

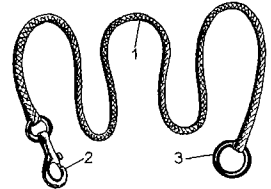
**TACLINĂ** Capăt de saulă împletită, cu lungimea de cca 2 m, având un inel la o extremitate și un cârlig de pavilion la cealaltă; este folosită pentru a separa două serii de pavilioane ridicate pe aceeași saulă.

**TACTICĂ- mil.** Teoria și practica ducerii luptei

în condiții de război, pe uscat, pe mare și în aer. Tactica include apropierea de inamic în vederea luptei, stabilirea dispozitivului de luptă a forțelor, folosirea diferitelor tipuri de armament, nave, aparate de zbor și executarea manevrelor necesare pentru atac și apărare.

**Tactica navală.** Parte constitutivă a artei militare care cuprinde teoria și practica pregătirii și desfășurării luptei navale cu forțe eterogene și a acțiunilor grupărilor navale în sprijinul armatei ce operează de-a lungul litoralului. Tactica navală include tactica armelor din compunerea forțelor navale: submarinelor, navelor de suprafață, aviației maritime, infanteriei de marină, artileriei și rachetelor de coastă. Tactica a evoluat și va evolua pe parcurs odată cu perfecționarea armamentului și a pregătii efectivelor, folosirea calculatoarelor și automatizării, folosirea armei nucleare ș.a.

**TAGANROG** Oraș din Federația Rusă, port la g. cu același nume din M. Azov. Cca 260 mii loc. Ind. siderurgică, constr. de utilaj minier, aparataj electronic, mașini agricole, prod. chimice și alim. Export: min. de fier, cereale. *ist.* Întemeiat în 1698 de țarul Petru I ca port militar și fortăreață la M. Azov. În sec. XVIII a devenit port comercial.



**Taclină:**

1 - saulă engleză; 2 - cârlig de pavilion; 3 - inel.

**TAHITI** ins. vulcanică în Oc. Pacific, cea mai importantă din Arh. Ins. Societății (Polinezia franceză), supr. 1000 km<sup>2</sup>; cca. 50 mii loc. Relief muntos (doi vulcani uniți printr-un istm) cu alt. max. de 2237 m (vf. Orohena). Climă tropicală umedă. Expl. de fosfați. Culturi de cocotieri, bananieri, lămâi, vanilie, trestie de zahăr. Pescuit. Centru ad-tiv: Papéete.

„**TAHITI-NUI**“ Plută cu care navigatorul Eric de Bishopp a parcurs în anul 1950, în 6 luni și jumătate, drumul invers străbătut de pluta KON-TIKI; v.

**TAIE MARE** Piesă fixată pe muchia prova a etravei, care, la navele din lemn, despică apa în timpul deplasării. La navele metalice T.M. reprezintă însăși muchia prova a etravei; *sin.* taie val.

**TAIFUN MN** *sin.* ciclon (în mările Chinei și în Pacificul de Vest).

**TAIWAN** (Formosa) **1.** Insulă în Oc. Pacific, despărțită de continentul asiatic prin str. cu același nume. Lung. 394 km, lățimea 140 km; supr. 36 mii km<sup>2</sup>; cca 13 mil. loc. Împreună cu Ins. Penhuledao (Pescadore) prov. chineză. Relief variat: în centru masivul muntos Yushan (alt. max. 3997 m) are versantul estic abrupt, iar cel vestic domol ce coboară în trepte către câmpia litorală. Seismicitate ridicată. Climă tropicală musonică cu taifunuri. Vegetație tropicală și subtropicală cu păduri veșnic verzi. În fâșia litorală vegetație de mangrove. Culturi de orez și cauciuc. Expl. de petrol, cărbuni, gaze, aur, cupru și bauxită. Centru ad-tiv: Taibei. **2.** Str. între țărmul de E al Chinei și Ins. Taiwan, care unește M. Chinei de Est cu M. Chinei de Sud. Lung. 360 km; lățimea min. 130 km; ad. mjin. 60 m. Curenții: iarna circulă spre S, vara spre N, cu vit. de 1 km/h.

**TAJO** (*sp.* Tajo, port. Tejo, pron. Taho) Cel mai mare fl. din Pen. Iberică (Spania și Portugalia). Lung. 1010 km; supr. bazinului hd. 81 mii km<sup>2</sup>. Izv. din M-ții Sierra de Cuenca de la 1600 m alt., străbate podișul Castilia Nouă și se varsă printr-un estuar în Oc. Atlantic în apropiere de Lisabona. Pr. afl.: Alagon. Navigabil pentru nave de mare tonaj până la Santarem (Portugalia). Lacuri de acumulare, hidrocentrale. Trece prin or. Toledo (Spania) și Lisabona (cap. Portugaliei).

**TALASOCRAȚIE** Putere maritimă dominantă. Cuvântul provine din gr. *thalassa* (care înseamnă mare, ocean) și nu trebuie confundat cu *talaz*, care are sensul de „val mare“ și este de origine turcă.

**TALAZ** Val mare stârnit de furtună pe mare sau ocean. Cuvântul provine din limba turcă, în care este atestat cu această formă și în același sens încă din sec. XV, fiind însă la origine grecesc.

**TALIAN** pesc. Unealtă de pescuit confecționată din plasă care se fixează pe pari sau se ancorează, formând o capcană cu o lungime de 80–120 m și cu o lățime de 23–33 m; odată intrat în această capcană, peștele nu mai poate ieși. Distingem: **T. cu șorțuri**; **T. cu leiți**; **T. cu pâlni înclinate**. T. se păstrează montate în tot timpul sezonului de pescuit, fiind verificate și scuturate de mai multe ori pe zi; *var.* dalian.

**TALIE** Lungimea unei ferțe; *v. fig.* velă.

**TALIMAN MC** Persoană calificată care ține pe o fișă de pontaj evidența mărfii ce se încarcă la navă; *sin.* pontator, epistat.

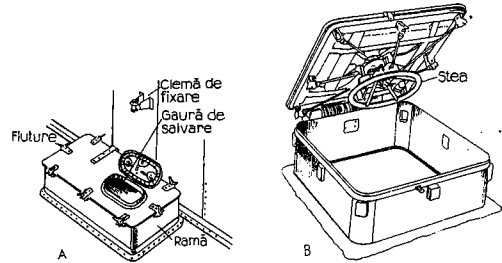
**TALOS** *mil.* Rachtetă tip navă-navă și navă-aer din dotarea marinei militare a SUA și altor state. Lungime 10 m; bătaia 70 Mm.

**TALPĂ 1.** Piesă pe chilă, în care se prinde piciorul catargului. **2.** Piesă în care se prinde piciorul furchetului. **3.** *inv., sin.* galbord. **4.** Piesă ce servește la amararea ancorei pe punte. **5.** Piesă din lemn sau beton, pe care se reazemă un școndru folosit la manevre de forță; *v. fig.* capră și școndru în bătaie.

**TALVEG** Linia care unește punctele cu cea mai mare adâncime ale albiei unui curs de apă sau ale unei văi; *sin.* firul apei.

**TAMATAVE** Oraș-port în Rep. Malgașă situat pe țărmul de E al Ins. Madagascar. Cca 50 mii loc. Ind. ușoară și alimentară. Export: zahăr, cafea, banane, grafit.

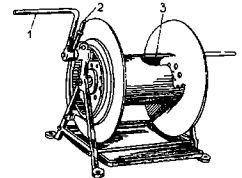
**TAMBUCHI** Deschidere în puntea navei pentru accesul oamenilor în încăperile de sub punte. Se închide cu un capac de T. care are uneori și o gaură de vizită. Sistemul de închidere poate fi manevrat central cu ajutorul unei stele.



**Tambuchiuri:**

A – cu gaură de salvare; B – cu acționare centrală.

**TAMBUR 1.** Mosor pe care se înfășoară saula lochului. **2.** Rolă metalică așezată pe un suport, pe care se înfășoară parâmele. **3.** Piesă cilindrică așezată pe un ax orizontal al vincului, pe care se înfășoară parâma. **4.** fl. Legătură la remorcarea șlepurilor. **5.** v. sextant. **6.** *sin., inv.* casa roții.



**Tambur:**

1 – manivelă; 2 – frână; 3 – locaș pentru asigurarea capătului parâmei.

**TAMISA** (*engl.* Thames) Cel mai mare fl. din Marea Britanie; lung. 332 km; supr. bazinului hd. 15,3 mii km<sup>2</sup>. Izv. din dealurile Cotswold, traversează spre E o câmpie cu teren accidentat, apoi un ținut deluros și se varsă în M. Nordului printr-un estuar cu o lățime de cca 16 km. Lățimea fl. inițială de la 40 la 60 m, crește la Oxford lângă Londra la 200 m. Malurile sunt întărite cu diguri. Nivelul apei este maxim iarna și minim vara. Mareele înaintază în amonte până la Teddington. La Londra atinge ampl. de 6–6,5 m.

Navigabil pentru navele oceanice de la vărsare la Londra. Este legat prin canale navigabile cu G. Bristol și M. Irlandei. Trece prin orașele Oxford și Londra.

**TAMPA** Oraș în SUA (Florida), port la G. Mexic. Cca 350 mii loc. Ind. textilă, îngrășămintă, tutun, prod. alimentare. Piață pentru tutun și citrice. Traficul anual de mărfuri cca 20 mil. t. Șantier navale. Aeroport.

**TAMPICO** Oraș-port în NE Mexicului (Vera Cruz) situat pe țărmul G. Mexic din Oc. Atlantic. Cca 170 mii loc. Centrul celei mai importante regiuni de extracție și prelucrare a petrolului. Întrepr. de chimizare a petrolului. Centru comercial. Traficul anual de mărfuri cca 9 mil. t. Export: produse petroliere, metale neferoase. Nod feroviar. Aeroport.

**TAMPON** fl. Proeminență cu suprafața plată la prova unui împingător și la pupa unei barje, prin intermediul căreia este împins convoiul; v. *fig.* împingere.

**TANC 1.** Rezervor pentru lichide. **T. adânc** T. pornind de la întrepunși și ajungând până la fundul navei. **T. de ape uzate** T. destinat colectării apelor uzate. **T. de balast** T. pentru apa de balast. **T. de buncăr** T. de combustibil pentru mașina bordului. **T. de decantare** T. pentru colectarea apei de spălare a altor T. sau balastului murdar de pe petroliere. **T. de marfă** T. pentru caric lichid. **T. de vară** T. lateral pe petroliere. **T. de ulei de furtună** v. calmarea valurilor cu ulei. **T. structural** T. care contribuie la sporierea rezistenței corpului navei. **2.** Rezervor în interiorul corpului rezistent al submarinelor, în care se introduce apă de mare. **T. de compensare** T. în care se introduce apă pentru a compensa greutatea pierdută prin lansarea torpilelor; v. *fig.* submarin. **T. de imersiune rapidă** T. de dimensiuni mari ce servește la intrarea rapidă a submarinelor în imersiune în caz de pericol. **3.** Rezervor cilindric pe cabliere, în care se transportă cablul submarin. **4.** *sin.* petrolier.

**TANC AMFIBIU** Vehicul de luptă care se poate deplasa atât pe apă, cât și pe uscat.

**TANC ANTIRULIU** Tanc de apă dispus într-un bord, în zona cuplului maestru, făcând parte din sistemul de amortizare a ruliului, folosit de unele nave, și care constă din două tancuri, câte unul în fiecare bord, cu comunicare între ele. Ca măsuri antiruliu se mai folosesc și amortizoare cu giroscop și întotdeauna chile de rului.

**TANC PETROLIER** Navă specializată în vederea transportului produselor petroliere în vrac. Are capacitate de încărcare foarte variată ajungând până peste 500 000 tdw. Prin natura încărcăturii T.P. sunt supuse unor reguli severe de exploatare privind evitarea poluării apei unde navigă, a pericolului de incendiu și explozie, în care scop se iau toate măsurile pentru evitarea oricăror surse de scântei. Poate fi destinat să transporte diverse alte substanțe lichide.

**TANGA, Enzo** (n. 1940 la Taranto, Italia) Contraamiral (r). I s-a conferit titlul onorific de „commendatore”, este doctor în științe și licențiat în istorie. A făcut serviciu pe submarine și pe nave de suprafață (inclusiv pe nava-

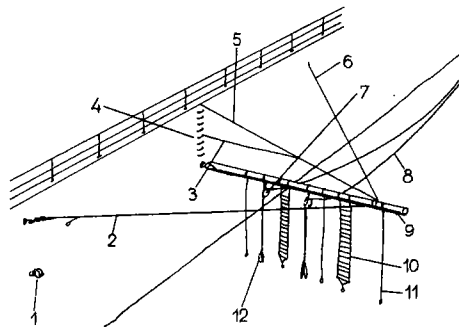
școală „Amerigo Vespucci”), precum și în state-majore și unități de litoral ale marinei. A publicat mai multe cărți și articole de specialitate în țară și în străinătate (inclusiv în România). Este membru fondator și secretar al Asociației Pictorial de marină, calitate în care a avut o contribuție remarcabilă în popularizarea picturii marine românești, ca și a marinei române în general, despre care a scris mai multe articole în presa italiană. **TANGĂ** (*despre navă*) A avea balans în jurul unei axe transversale.

**TANGAJ** v. balans al navei în jurul axului transversal.

**TANGANICA** (Tanganyika) Lac tectonic în Africa Orientală la 782 m alt., pe ter. Rep. Zair, Zambia, Tanzania, Burundi; supr. 32 mii km<sup>2</sup>; lung. 670 km, lățimea 22–72 km, ad. max. (în partea sudică) 1435 m (după Baikal, este cel mai adânc lac de pe glob). În perioada cu niveluri ridicate apele lacului sunt evacuate prin R. Lukuga în Fl. Congo. Faună ihtiologică: pești, crocodili, păsări acvatice. Navegație. Pr. porturi: Ujiji, Usumburu, Uviru, Albertville. Legat printr-o linie de CF cu portul Dar-es-Salaam de la Oc. Indian.

**TANGER** (*arab.* Tanja) Oraș în N Marocului, port la Str. Gibraltar. Cca 150 mii loc. Prod. alim., textilă, ciment. Export: prod. alimentare, plută, citrice, ciment. *ist.* Veche așezare cartagineză, apoi colonie romană (Tingis). Cucerit pe rând de vandali, arabi (sec. VII), portughezi (1471–1661), englezi (1662–1689). În urma convenției de la Paris (1923) T. este declarat zonă internațională sub autoritatea nominală a sultanului Marocului. Între 1940–1945 a fost administrat de Spania. În 1956, regimul internațional a fost desființat, T. revenind Marocului.

**TANGON 1.** Școndru fixat cu un capăt pe bordaj și ținut cu celălalt de o balansină, la care se leagă bărcile în port cu ajutorul unor atârănători sau unor brațe false



Tangon:

1 - brăjară de tangon descrușișat; 2 - braț pupa; 3 - țin-te bine; 4 - scară; 5 - balansină; 6 - braț prova; 7 - macara; 8 - braț fals; 9 - tangon; 10 - scară de piscică; 11 - boț; 12 - ochi de legare.

trecute prin macarale prinse pe T. Este prevăzut cu scări de piscică pentru coborârea și urcarea oamenilor în și din barcă. La plecarea navei T. se descrușișează, prinzându-se cu o brăjară pe bordaj; el se poate manevra cu ajutorul a două brațe (prova și pupa). T. se încrușișează odată cu fundarisirea ancorei. **2.** Școndru cu ajutorul căruia se întinde spinacherul pe ambarcațiunile de regată. **3.** Școndru cu ajutorul căruia se îndepărtează de bordaj sârma sondei mecanice.

**TANGONET** Tangon de dimensiuni mici, așezat la

pupe, având aceeași întrebuințare ca și tangonul, iar la navele cu vele fiind folosit pentru macaralele brațelor vergilor arborelui mare.

**TAPET** Acoperitoare de pânză în formă de U, de culoare albastru marin, cu bordură și ancore roșii la colțuri, cu care se acoperă banchetul din camera bărcii, atunci când în barcă se află un ofițer.

**TARANTO** Golf al M. Ionice la țărmul de SE al Pen. Italice, între Pen. Calabria și Salentina. Lățimea la intrare 133 km; ad. max. 2657 m; înaintează în uscat pe o distanță de 138 km. Marea semidiurnă cu ampl. de 0,3 m. În vârful G. este situat portul și BMM Taranto.

**TARANTO** Oraș-port și BMM din S Italiei (Apulia) situate pe țărmul de NE al g. cu același nume. Cuprinde bazinele exterior și interior legate între ele printr-un șenal navigabil. Bazinul exterior este accesibil navelor civile și militare de mare tonaj, incl. PA. Ad. bazinului interior 12 m. Lung. frontului de cheuri, peste 10 km cu ad. până la 25 m. Șantierul naval dispun de două docuri uscate și 6 docuri plutitoare care asigură construcția și reparația navelor militare, incl. PA și Sm. Centru comercial. Traficul anual de mărfuri cca. 40 mil. t. Import: petrol, minereuri, cărbuni, cherestea, fier vechi; export: ciment, țevi de oțel, mărfuri generale. Din port pleacă o conductă de petrol în N Italiei. *ist.* În al doilea RM, la 10–12 nov. 1940, flota britanică a desfășurat o operație de distrugere a navelor militare italiene bazate la T. În atac a fost folosită aviația purtată care pentru prima dată a executat lovituri asupra navelor aflate într-o bază. În urma atacurilor av. torpiloare (11 aparate) și av. de bombardament (10 aparate) au fost grav avariate 3 NL, 2 CrU și 1 Sm. Concomitent, o grupare de nave britanice a scufundat două transportoare italiene. În operație, britanicii au pierdut 2 avioane, doborâte de art. AA.

**TARSANĂ** *inv.* Merlin de calitate a doua (se mai folosea în anul 1881).

**TARTANĂ 1.** *ist.* Navă de luptă și de comerț folosită în Evul Mediu în M. Mediterană. Avea o singură punte și două sau trei catarge cu vele latine. **2.** *ist.* Navă ușoară de luptă, cu vele, având două catarge și câteva tunuri, folosită în sec. XVIII. **3.** Navă mică cu vele latine, folosită de turci. **4.** Navă de cabotaj italiană, cu vele de tip arab, triunghiulare.



Tartană

**TARTAR** Rachetă navă-aer pentru nave mici, aflată în dotarea marinei militare a S.U.A. Lungimea rachetei este de 5 m, iar bătaia de 15 Mm.

**TASMAN, Abel Janszoon** (1603–1659) Navigator olandez. A explorat mările australe (1642) unde a descoperit ins. care-i poartă numele (Tasmania) și Noua Zeelandă. Într-o a doua expediție (1644) a navigat de-a lungul coastelor Australiei descoperind G. Carpentaria. O pen. de pe coasta Australiei a primit numele de Țara lui Tasman.

**TASMANIA** Ins. în apropierea țărmului de SE al Australiei. Stat al Uniunii Australiene din care face parte Ins. T. și o serie de ins. mici din Str. Bassa. Țărmurile

dantelate formează mai multe golfuri. Supr. 68 mii km<sup>2</sup>, pop. cca. 450 mii loc. Relief format din podișuri vulcanice fragmentate cu alt. max. de 1617 m (vf. Ossa). Clima în N ins. subtropicală. În S. temperată umedă. Multe râuri și vegetație bogată cu păduri veșnic verzi în N și E insulei, iar în zonele înalte conifere. Bogate resurse minerale: cupru, fier, nichel, plumb, zinc, cobalt, volfram, aur, argint, cărbune. După al doilea RM s-au dezvoltat intens ind. metalurgică, de prelucrare a lemnului, hârtiei, chimică. Sunt, de asemenea, dezvoltate agricultura și creșterea vitelor. *Ist.* Descoperită în 1642 de navigatorul olandez A. I. Tasman, ins. a fost declarată în 1788 posesiune britanică. În 1853 a primit denumirea de T. După formarea Uniunii Australiene (1901) a intrat ca stat în compunerea acesteia.

**TASMANIEI, Marea** – Mare de bordură din Oc. Pacific între țărmul de SE al Australiei și Ins. Tasmania la E, Noua Zeelandă la V, iar la N și S ieșire deschisă în Oc. Pacific. Prin Str. Baas comunică cu Marele Golf Australian și Oc. Indian. Supr. 3336 mii km<sup>2</sup>; ad. med. 3280 m, max. 6015 m. Temp. apei în aug. +9°– +22° C, în feb. +15°– +25° C; salinitatea 35–35,5 ‰. Uragane în iul.–aug. Marea semidiurnă cu ampl. de 1,5–3,3 m.

**TATARSKII** (Tatarilor) Str. între continentul Asiatic și Ins. Sahalin. Leagă M. Japoniei de M. Ohotsk. Lung. 853 km, lățimea în partea de S 343 km până la 46 km. Punctul cel mai îngust: 7,3 km. Ad. min. a șenalului navigabil 7,2 m. Temp. apei vara: +10°– +12° C, iarna e acoperită cu gheață. Marea diurnă neregulată cu ampl. de 2,3 m. Trafic curent între M. Japoniei și M. Ohotsk. Pr. porturi: Alexandrovsk-Sahalinskii, Lesogorsk (Rusia). **TAURUS** Constelație având stelele nautice Aldebaran și Elnath.

**TAXĂ DE CHEU MC** Taxă pe care administrația portului o aplică navelor pentru staționare temporară în bazinele portului sau pentru folosirea danei în caz de acostare. De regulă, această taxă se calculează în raport de tonajul navei, avându-se în vedere și cantitatea de marfă încărcată sau descărcată. Navele fără încărcătură și cele de pasageri se bucură de reduceri. *sin.; livr.* Cheiaj, taxe de cheiaj.

**TAXE DE CHEIAJ MC** v. taxă de cheu, taxă de staționare la cheu.

**TAXĂ DE LEGARE MC** (a navei) Taxă portuară percepută pentru prestarea serviciului de legare a navei la cheu, mol sau la alte puncte de acostare și legare.

**TAXĂ DE PLATFORMĂ MC** Taxă aplicată asupra mărfurilor ce se manipulează, se transportă sau se depozitează temporar pe un cheu de descărcare sau pe o platformă. Modul de aplicare a taxei variază de la port la port.

**TAXĂ DE STAȚIONARE LA CHEU MC** Termen folosit ocazional pentru denumirea taxelor aplicate navelor ce staționează la o dană, unde nu desfășoară operații de încărcare/descărcare, ci sunt acostate pentru reparații, aprovizionare etc.

**TAXĂ DE TONAJ** Taxă aplicată de autoritățile portuare navelor ce fac escală într-un port spre a ambarca sau debarca mărfuri sau pasageri sau navelor care trec prin canale. Taxa se aplică asupra tonajului registru net al navei. Marea Britanie acordă o reducere de 20% acestei taxe dacă certificatul de tonaj este emis de autoritățile competente engleze.

**TAXE DE FAR** Taxe percepute de organele hidrografice sau de administrația portuară de la navele comerciale, în funcție de tonajul acestora, pentru folosirea în timpul navigației și la intrarea sau ieșirea din porturi a farurilor, semnalelor luminoase și a geamandurilor luminoase. Fondurile realizate prin „taxe de far” sunt folosite pentru întreținerea mijloacelor de marcare existente și pentru îmbunătățirea sistemului de balizaj.

**TAYLOR, David Watson** (1864–1940) Arhitect naval american care a construit primul bazin de probe pentru machete de nave în cadrul Șantierului Naval Washington al Marinei Militare a SUA și a formulat principiile de bază ale proiectării navei. Primind în 1899 răspunderea pentru Bazinul Experimental de Machete, T. a organizat experiențe pentru a afla ce caracteristici ale corpului navei afectează rezistența acesteia la deplasarea prin apă, printr-o metodă care din 1910 este cunoscută pe plan internațional ca metoda Taylor. În 1917 T. a devenit contraamiral, iar între 1914 și 1922 a răspuns de proiectarea și construcția de nave de suprafață, submarine și aparate de zbor pentru marina SUA.

**TĂCERE RADIO 1.** *mil.* Abținerea de la emisiunile radio a unei nave aflate în mare, în timp de război, pentru a nu fi descoperită de inamic. **2.** Interval de timp în care navele nu emit, ascultând pe frecvențe de pericol (500 kHz) eventuale semnale S.O.S., de două ori pe oră, în minutele 15–18 și 45–48; aceste intervale de timp sunt marcate printr-un sector colorat pe ceasornicele stațiilor radio.

**TĂIA DRUMUL PRIN PROVA** A trece prin prova unei nave aflate în mers. Manevră interzisă de Regulile pentru evitarea coliziunilor.

**„TĂIA LEMNE” arg.** A pune mașina, la o manevră, de prea multe ori când înainte, când înapoi (semn de slabă marinărie).

**TĂIETURĂ 1.** Deschidere în parapet sau balustradă în dreptul scării mari sau scării de Mediterana; *v. fig.* navă de 74. **2.** *v. macara.*

**TĂLPŌAIE** Triunghiuri de lemn ce formează partea inferioară a unei plute sau a unui șal.

**TĂU** (din maghiară) **1.** Lac glaciă, ieză, (*pop.*) ochi de mare. **2.** (*fig.*) Abis, prăpastie.

**TĂUTU, Eugen** (1873–1945 n. Bacău). Comandor; Căpitan de lungă cursă. Absolvent al Școlii de Ofițeri de Artilerie, Geniu și Marină (1894), cu gradul de Slt., este repartizat la Divizia Echipajelor Flotei. Efectuează în 1901 un stagiu de specializare în arma marinei la Pola, (Austro-Ungaria), în urma căruia va mai activa în cadrul MM până în anul 1905, când este detașat în marina comercială și avansat la gradul de căpitan. În primul an de activitate în SMR comandă cargoul „lași”, iar din

anul 1906, cu scurte întreruperi, comandă pasagerul maritim „România”, vreme de peste 20 de ani. În primul RM, comandă stația lans-torpile de la Turnu-Severin, organizează instalarea barajelor de mine de la ostrovul Corbului și Simion, execută lansări de mine și torpile și incursiuni pe malul drept al fluviului, luând prizonieri turci și bulgari. La 1 feb. 1917 se retrage din armată, continuând să funcționeze în marina comercială, pe navele SMR sau ca agent principal al acestui serviciu la Beirut (Beyrouth) și Alexandria.

**TEAGUN** Hulă staționară în porturile de pe coasta de Est a M. Negre.

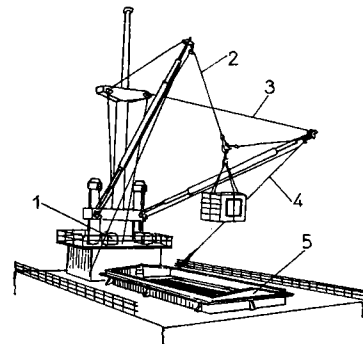
**TEANTZIN** (Tianjin) Oraș-port situat în E Chinei la țărmul G. Bohai din M. Galbenă; cca 4,5 mil. loc. Centru industrial și comercial: constr. mașini-unelte, locomotive, aparataj electrotehnic, mașini agricole, siderurgie. Export: prod. alim., chimice (sodă, îngrășăminte, coloranți).

**TEC** Lemnul arborelui tropical *tectona grandis* cu o rezistență de cca trei ori mai mare decât cea a stejarului, fiind folosit la construcțiile navale.

**TEHUANTEPECER** Vânt ce bate cu violență din Nord în Golful Tehuantepec (Mexic).

**TEL-AVIV-JAFFA** Cap. statului Israel, port la M. Mediterană. Cca. 450 mii loc. Pr. centru industrial și comercial al țării: uzine constr. de aparataj electrotehnic, montaj automobile, fabrici textile, încălțăminte. Export: prod. ale ind. ușoare, alim., citrice. Aeroport. *ist.* Întemeiat în 1909 ca o suburbie a or. Jaffa. Din 1948 este cap. statului Israel.

**TELEFON MC** Mod de încărcare/descărcare cu două bigi, ale căror cureni sunt legați la un cârlig comun; cu ajutorul acestuia se ridică, se trage sau se coboară coșada, virând un curent și filându-l pe celălalt.

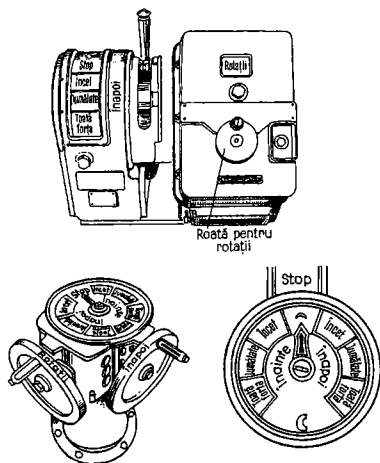


**Telefon:**

1 – vinci; 2 – curent; 3 – balansină; 4 – gai (braț); 5 – gură de magazie.

**TELEGRAF** Aparat de semnalizare optică și acustică pentru a transmite ordine în compartimentul aparatului propulsor. Discul telegrafului este împărțit în șapte, nouă, unsprezece sau treisprezece sectoare corespunzător gamei de viteză la marș înainte și marș înapoi. Sectorul central la toate tipurile de telegraf are obligatoriu înscris STOP. În centrul discului este un limb de confirmare, manevrat cu ajutorul unui mâner denumit corn. Telegraful se află montat în comanda navei, în comanda compartimentului aparatului propulsor, pe puntea etalon, în comanda de rezervă, iar la





Telegraf electric

**TELEMOTOR ELECTRIC** Aparat electric instalat între timonă și servomotorul cârmei cu scopul de a transmite acestuia din urmă, automat și de la distanță, comenzile date de timonier. Pe discul de contacte există 14 butoane, câte 7 în fiecare bord corespunzând unghiurilor de cârmă de 3, 6, 9, 14, 24, 34 și 44 grade. Timona obișnuită este, de regulă, înlocuită cu o manetă.

**TELESCOP** Lunetă marină telescopică.

**TELEVIZIUNE SUBMARINĂ** Instalație compusă din camere de luat vederi și corpuri de iluminat montate pe un cadru mobil care se manevrează de la bordul navei și un monitor pe care se urmărește imaginea transmisă. Se folosește pentru controlul opereii vii a navelor, a părților imerse, a construcțiilor portuare, a pilonilor de la poduri, pentru pescuit etc.

**TELUKBETUNG** Oraș-port în Indonezia (Ins. Sumatra) la Str. Sunda; cca 340 mii loc. Nod de comunicații. Piață pentru cauciuc natural și cafea. Ind. alim. și textilă.

**TEMA** Oraș în Ghana, port la Oc. Atlantic. Cca 35 mii loc. Nod de comunicații. Ind. de prelucrare a petrolului, textilă, alim. F-că de ciment. Traficul anual de mărfuri 2 mil. t. A fost inaugurat în 1962.

**TEMISTOCLE** (gr. Themistokles); (525–460 î.Hr.) Om politic și general ateniian. A pus bazele puterii maritime ateniene, construind o flotă militară cu care a obținut victoria în bătălia navală de la Salamina (480 î.Hr.) asupra flotei persane. Ostracizat de către oligarhi s-a refugiat în 471 î.Hr. în Imperiul persan unde a și murit.

**TEMPEST** Clasă internațională de ambarcațiuni de regată cu următoarele caracteristici: dim. 9,754 × 1,909 × 1,35 m; suprafață velică 28 m<sup>2</sup>.

**TEMPESTĂ** Vânt de forță 10 pe scara Beaufort. Înainte de 1956 se numea furtună deplină. **T. violentă** Vânt de forță 11 pe scara Beaufort.

**TENDALET** Apărătoare împotriva razelor solare,

confectionată din pânză de vele, așezată în borduri și ținută cu bastoane de tendalet; v. fig. baston de tendalet.

**TENDAR** Grindă din lemn, așezată travers pe bastoanele de tendă pentru a susține tenda.

**TENDĂ** Apărătoare (prelată) din pânză de vele, care protejează puntea împotriva razelor solare și ploii. Se confecționează din ferțe traversale pe navă, având la mijloc (în axul navei) o ferță longitudinală, denumită șa. Uneori șaua este întărită cu o parămă longitudinală ce poartă denumirea de nervul tenzii. În borduri T. are o grandee și ochiuri cu sacheți cu care se prinde pe strajă. T. nu se întinde și nu se strânge, ci „se face” și „se desface”.

**TENDER DE BARCĂ** Grindă longitudinală mobilă care, așezată în planul diametral pe o barcă de salvare, servește ca sprijin pentru capot și-i asigură pante laterale pentru scurgerea apei.

**TENDINȚĂ BAROMETRICĂ** Variația presiunii atmosferice într-un interval de 3 ore.

**TENERIFE** Ins. vulcanică aparținând Spaniei. Cea mai mare ins. din Arh. Canare; supr. 2,3 mii km<sup>2</sup>; cca 350 mii loc. Relief muntos cu alt. max. de 3719 m (vulcanul activ Pico de Teyde). Climă tropicală uscată. Păduri veșnic verzi; culturi de banane, citrice, viticultură, cereale. Pescuit. Pr. oraș: Santa Cruz de Tenerife.

**TEODOLIT PENTRU BALOANE** Teodolit cu dispozitiv de menținere în poziție verticală, folosit la bordul navelor pentru urmărirea baloanelor meteorologice.

**TEODORESCU, Traian** (1841–? n. Constanța) Inventator român. Ing. absolvent al Politehnicii din Zürich (Elveția). Din 1867 s-a preocupat de ideea construirii unui submarin după un proiect original. Și-a brevetat invenția la Londra. Pentru a obține fondurile necesare realizării submarinului, invenția sa a fost prezentată în Camera Deputaților de deputatul Pantazi Ghica. Fondurile nu au fost aprobate dar a fost stabilită o comisie (Col. I Murgescu, Cpt. Izvoranu) pentru pregătirea unui proiect de lege prin care să se acorde creditele necesare. S-au dat următoarele date: imersiune 30 m pe Dunăre, 100 m pe mare; durata de stat în imersiune 12–14 ore cu posibilitatea de a mai primi aer printr-un tub ce putea fi scos la suprafață. Despre soarta invenției ing. T.T. nu avem date sigure. Dintr-un ziar elvețian (L'intransigeant – 1883) aflăm că în atelierle Escher Wyp Comp. se construiește un „vapor de un gen cu totul nou” construit din fier și care va putea manevra sub apă la orice adâncime, inventatorul fiind un inginer român T.T. din Constanța.

**TEODORU, Radu** Scriitor și navigator temerar român. A întreprins croaziere pe Marea Neagră, Marea Marmara, Marea Egee, Marea Mediterană și Oceanul Atlantic, la bordul ambarcațiunilor „Hai-hui”, „Hai-hui 2”, „Decebal” și „Decebal 2”.

**TEORIA DEVIĂȚIEI COMPASULUI MAGNETIC** Disciplină ce cuprinde cunoștințele de bază în domeniul influenței asupra elementului sensibil al

compasului magnetic a câmpului magnetic al navei (avionului) și a procedeele de compensare a acesteia; v. deviația compasului magnetic.

**TEORIA NAVEI** Știința care se ocupă cu aplicarea legilor mecanicii și hidromecanicii teoretice la nave, static sau dinamic, sub influența forțelor care acționează asupra acestora. Primul curs de teoria navei la noi a fost elaborat de locotenent-comandor N. Negrescu din marina militară.

**TEREDO NAVALIS** Moluscă cu o lungime de 4–6 cm, ce atacă opera vie a navelor din lemn.

**TERILEN** Material plastic din care se confecționează parâme.

**TERITORIU MARITIM DM** Zonă a mării aflată de-a lungul coastelor unui stat sau mai multor state, care, în dreptul maritim internațional, nu este considerată ca mare teritorială, deoarece prin ea trec principalele drumuri de navigație. În categoria acestor teritorii maritime intră: Strâmtoarea Dardanele, Strâmtoarea Solent, Marea Interioară a Japoniei ș.a.

**TERMINAL** Instalație de încărcare/descărcare/manipulare de mărfuri specializate (petrol, containere etc.).

**TERMINAT CU MAȘINILE!** Comandă prin care se dă liber la mașini. În acest scop se manevrează de câteva ori, înainte și înapoi, coarnele telegrafului mașinii, readucându-le apoi la stop; *sin.* liber la mașini.

**TERMINOLOGIE NAUTICĂ** Denumire generică în care se include nu numai vocabularul marinăresc, ci și cel legat de alte domenii de activitate a omului pe apă: navigație, astronomie, construcții navale, oceanografie, meteorologie, hidrotehnică, pescuit industrial, sporturi nautice, geografie maritimă și marinărie în general etc; v. și limbaj marinăresc.

**TERMIT** Amestec inflamabil alcătuit din pulbere de aluminiu cu alte adaosuri inflamabile (combustibil) și oxizi metalici (oxidanți), care produc la ardere temperaturi de 2500–2700° C. Arde fără accesul aerului și aproape fără flacără. Cu T. se încarcă proiectile de artilerie, bombe de aviație ș.a.

**TERMOCLINĂ** Strat de apă în care temperatura scade mai repede decât în masele de apă aflate deasupra și dedesubt. Acest strat se află, de regulă, la o adâncime de 10–500 m. T. influențează transmiterea sunetelor, transparența apei, răspândirea biomasei etc.

**TERMOMETRU DE APĂ DE MARE** Termometru cu armătură de protecție și dispozitiv pentru reținerea apei de mare în jurul bulbului; v. *fig.* ghiordel pentru T.d.A.d.M.

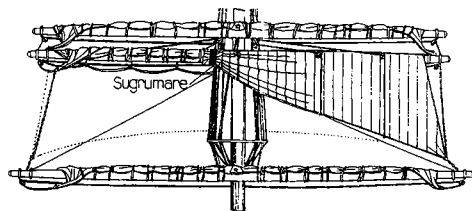
**TERRIER** Rachetă navă-aer din dotarea marinei militare a SUA. Lungimea rachetei este de 9 m, iar bătaia, de 20 Mm.

**TERȚAROLĂ** *sin.* a lua terjarole.

**TERȚAROLĂ 1.** Porțiune a unei vele pătrate, cuprinsă între marginea de învergare și prima fâșie de T. sau între două fâșii de T. **2.** Porțiune a unei vele aurice sau latine, cuprinsă între marginea de întinsură și fâșia de T. ♦ „A lua T.” A reduce suprafața velei, legând

sacheții de T. pe filiera de învergare și luând împuntătura cu baierale de T. La velele cu rulou, T. se ia rotind ruloul. **T. de goană** Ultima T. **T. spaniolă** T. luată la o velă latină prin înnodarea colțului de fungă. **T. sugrumată** T. luată prin strângerea unei jumătăți a velei; v. și *fig.* velă și velatură.

Terjarolă sugrumată



**TESALONIC** (Thessaloniki) v. salonic.

**„TESSERA CONTERA”** Prima navă gigant din istorie construită în Egiptul antic în timpul lui Ptolemeu Philopator (203–201 î.Hr.). Caracteristici: lungime 150 m; lățime 28 m; echipaj 8000 de persoane, din care 4000 trăgători la rame, 3000 de luptători și 1000 marinari și personal auxiliar.

**TETRAPOD** v. stabilopod.

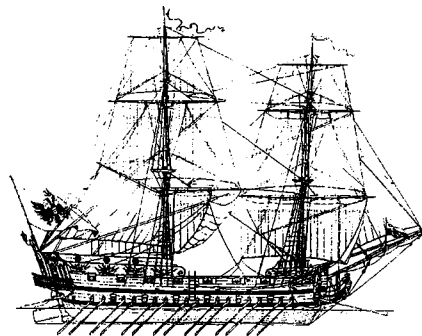
**TEU** (*engl.* Twenty-foot Equivalent Unit) Container etalon cu lungimea de 20 picioare engleze (6 m).

**TEUGĂ** Suprastructură la prova navei; v. *fig.* corpul navei și navă de 74.

**THALAMAGOS** Navă fluvială de tip catamaran folosită de egipteni pe Nil între anii 221–203 î.Hr.; proprietate a lui Ptolemeu. Avea o lungime de 100 m, lățimea de 15 m și un pescaj de 1,8 m. Cu o suprastructură înaltă, era un adevărat palat plutitor.

**THASOS** Ins. grecească în N M. Egee, separată de continent prin str. cu același nume. Relief muntos cu alt. max. de 1203 m. Supr. 398 km<sup>2</sup>; cca 20 mii loc. Climă și vegetație mediteraneene. Expl. de minereu de fier, cupru. Culturi de măslini, viticultură, pomicultură. Ruine antice.

**„THERESIA”** Ultima navă mare de luptă cu vele și rame, tip fregată, care a existat pe Dunăre (1768–1791). Pr.



Fregata austriacă „Theresia”

dimensiuni: 26,36 × 8,53 × 1,66 m. Datele asupra navei au fost prezentate, în urma cercetărilor efectuate, de către dipl. ing. dr. Kurt Schaefer din Austria.

„**THERMOPYLAE**” Velier tip cliper cu trei arbori sub pavilion portughez. Nava a fost construită în anul 1868 în Anglia pentru armatorul Bernard Waymouth, cu destinația transport mărfuri. În anul 1890 este vândută companiei Rice Milling Company din Montreal pentru a face linie în Birmania. Este apoi vândută Portugaliei, care o modernizează și o transformă în navă-școală. Funcționează ca navă-școală sub numele de Pedro Nuñez până în anul 1907 când este reformată. Caracteristici: depl. 1970 t; dim. 63,60 × 9,80 × 6,30 m. Echipaj 35 oameni.

„**THOMAS W. LAWSON**” Velier tip goeletă cu șase arbori sub pavilion SUA. A fost construit în anul 1902 la șantierul naval Fore River Shipbulldid Company din Quincy-Massachusetts pentru armatorul M. Crownshield din Boston. Destinat transportului de cărbune, este apoi transformată pentru transport de produse petroliere, fiind una din primele nave de acest tip. În anul 1907 este surprins de o puternică furtună în Canalul Mânecii și se scufundă. Echipajul a fost salvat. Caracteristici: depl. 7500 t; dim. 132 × 16,60 × 8,10 m. Echipaj 27 oameni.

**THOMSON, sondă** ~ v. sondă mecanică.

**TIBRU** (*it.* Tevere, *lat.* Tiberis) Fl. în Pen. Italică. Lung. 405 km; supr. bazinului hd. 17 mii km<sup>2</sup>. Izv. din M-ții Apeninii Toscano-Emilieni, străbate câmpia Romei și se varsă printr-o deltă în M. Tireniană. Creșteri ale nivelului apei în perioada nov.–mart. Navigabil de la vărsare până la Roma.

**TIERCE MC** Butoi cu capacitatea de 190 l. Într-o stivă pot intra șapte panioluri.

**TIFON** Aparat folosit în navigație pentru producerea semnalelor acustice cu ajutorul vaporilor sau al aerului comprimat. Se compune dintr-o diafragmă de bronz fixată de o ramă, pusă în vibrație la frecvența ei naturală de către vapori sau aer comprimat. Produce un sunet înalt, cu o frecvență de 225-300 vibr./s, care este difuzat în atmosferă de un cornet.

**TIGHEL** Cusătură înaintea acului, făcută între două alte cusături ale velei.

**TIGRU** (Dijlah) Fl. în Orientul Apropiat (Turcia, Siria, Irak); lung. 1950 km; supr. bazinului hd. 375 mii km<sup>2</sup>. Izv. din M-ții Taurus, străbate câmpia Mesopotamiei și se unește cu Eufratul formând Fl. Shatt al Arab care se varsă în G. Persic. Nivelul apei crește simțitor iarna și îndeosebi primăvara. De la vărsare și până la Bagdad au acces navele cu un pescaj de 1,4 m, iar la nivelul scăzut al apei cca 1 m., până la Mosul. Apele T. sunt folosite pentru irigații. Trece prin orașele: Diarbekir (Turcia), Mosul, Bagdad (Irak).

**TIME-SHEET MC** (*engl.* contul timpului, foaia timpului) Document de evidență a timpului de încărcare/descărcare a navei.

**TIMONĂ** Roată prevăzută cu cavile, cu ajutorul căreia se acționează cârma. Pe T. se înscrie, de regulă, pe o bandă de alamă, numele navei. **T. dublă/triplă** Dispozitiv compus din două/trei T. ce servește la guvernarea cu cârma în mână pe veliere sau pe nave cu propulsie mecanică.

**TIMONERIE 1.** Încăpere în prova comenzii, cu vizibilitate bună, în care se află timona, telegrafele și

alte aparate sau instalații de comandă ale navei. 2. Știința și arta timonierului.

**TIMONIER** Marinar care ține cârma și îi ajută pe ofițeri la navigație. În țara noastră primul „Manual al timonierului” a fost editat în 1898. **T. sub vânt:** a) Pe navele cu vele, T. ajutor care stătea la o timonă dublă sau triplă sub vânt, în timp ce T. calificat stătea în vânt; b) T. necalificat.

**TIMONIERĂ** Spațiu dintre spatele și tabloul bărcii, în care stă șeful de barcă; v. *fig.* barcă.

**TIMOR 1.** Ins. în Arh. Malaez la S de Ins. Flores. Supr. 33,2 mii km<sup>2</sup>; cca 1,5 mil. loc. Partea de SV aparține Indoneziei, iar cea din NV este posesiune portugheză. Relief muntos cu podișuri și vulcani stinși. Alt. max. 2020 m (vf. Ramelon). Seismicitate ridicată. Climă subecuatorială. Culturi de orez, manioc, cafea, cauciuc, tutun, cocotieri. Expl. forestiere. Pr. port: Dili (posesiune portugheză) **2.** Mare de bordură din Oc. Indian între ins. cu același nume și țămurile de NV ale Australiei. Supr. 432 mii km<sup>2</sup>; ad. med. 435 m, max. 3310 m. Vânturi puternice (alizee și musoni) în apr.–nov. și mai slabe în anotimpul ploios dec.–mart. Cicloane mai frecvente în dec.–apr. Curenții dominanți în direcția SV, vit. 0,5–1 Nd. Temp. la suprafață +25° la +29° C; salinitatea 34–37‰. Marea neregulată semidiurnă cu ampl. de 2–9 m.

**TIMP** În navigație, unghiul orar al unui astru sau al unui punct al sferei cerești. În funcție de astrul sau punctul folosit, distingem: T. (solar) adevărat, T. (solar) mediu, T. lunar, T. planetar, T. sideral (al punctului vernal), T. stelar. După origine, distingem: **T. astronomic.** Până în 1925, T. măsurat de la meridianul superior; în prezent prin T.A. se indică numai modul în care se contează orele de la 00.00 (miezul nopții) la 23h 59m 59s; **T. civil** T. măsurat de la meridianul inferior. **T. fusului** T. meridianului central al fusului, valabil pentru tot fusul. **T. locului** T. unui loc dat. **T. universal:** a) T. mediu la Greenwich; b) T. dat de ceasornicele atomice pentru navigator; este practic egal cu timpul mediu la Greenwich (TMG).

**TIMP LA GREENWICH** (Greenwich Time) Unghiul orar al oricărui astru, contat de la meridianul inferior al Observatorului Greenwich. Poate fi: solar, stelar, sideral, lunar, planetar, după cum astrul luat în considerare este respectiv Soarele, o stea, punctul vernal, luna sau o planetă. Numit în prezent timp universal.

**TIP DE CALCULE** Mod de a dispune un calcul nautic astfel încât operațiunea să fie cât mai scurtă și mai ușor de executat. Primul T.d.C. datează în țara noastră din anul 1901, fiind elaborat de comandorul Cătuneanu din marina militară.

**TIRENIANĂ, Marea** ~ (*lat.* Tyrhenum mare, *it.* Mare Tirreno) Parte a M. Mediterane cuprinsă între Pen. Italică și Ins. Sicilia, Sardinia și Corsica. Comunică prin str. Messina, Tunis, Bonifacio și Corsica cu alte părți ale M. Mediterane. Supr. cca. 214 mii km<sup>2</sup>; ad. med. 1519 m, max. 3890 m. Temp. apei la supr. vara +22–+25° C,

iarna +13—+14,5° C. Salinitatea 37–38‰. Curent circular cu vit. de 1 km/h. Pescuit. Pr. porturi: Napoli, Salerno, Palermo, Cagliari (Italia).

**TIRPITZ, Alfred von** ~ (1849–1930) Grossadmiral german. În flotă din 1865. În 1877–1878, în calitate de inspector, a coordonat lucrările de armare a navelor cu torpile. În 1890, șef de stat-major al flotei din M. Baltică. Între 1892–1895, în calitate de șef al statului-major principal al flotei germane, a participat la elaborarea tacticii flotei în largul mării. În 1896–1897 este comandant al esc. de Cr. din Oc. Pacific. A fost unul din inițiatorii ocupării portului chinez Tindao și transformării acestuia într-o BMM germană. În preajma primului RM a inițiat programul de construcție a unei puternice flote ofensive de nave de suprafață. Deși inițial a subestimat rolul submarinelor, în decursul războiului a opinat pentru un război submarin fără limite. În 1919 a publicat „Memorii de război”.

„**TIRPITZ**” Navă de linie a Germaniei naziste construită la Wilhelmshaven și intrată în serviciu în 1941. Caracteristici: depl. 52 600 t; vit. 30 Nd (55,6 km/h); tunuri: VIII × 381 mm, XII × 150 mm, XVI × 105 mm, XVI × 37 mm, XII × 20 mm automate; 2 × 3 tuburi lanstorpilor, 4 hidroavioane. Între 1942–1943 a acționat în M. Norvegiei și M. Barents împotriva convoaielor aliate care se îndreptau din Anglia în portul sovietic Murmansk. S-a retras în baza sa din Norvegia după ce a fost descoperită și atacată de Sm. sovietic „K-21”. Pentru a-și proteja comunicațiile maritime împotriva unor noi atacuri ale NL „T”, amiralitatea britanică a hotărât să distrugă nava pe locul ei de staționare. Au urmat succesiv atacuri asupra navei aflate în baza de la Alta-fjord de către submarinele de buzunar (sept. 1943), de aviația purtată (apr. 1944) și de către avioanele grele de bombardament (sept. 1944). Fiind avariată, nava nu a mai putut lua parte la acțiunile de luptă și a intrat în reparații. Atacată din nou de aviația britanică în rada portului norvegian Tromsø (12 nov. 1944) și lovită de mai multe bombe de aviație în greutate totală de 4,5 t, nava s-a scufundat.

**TISA** (ung. Tisza) Cel mai mare afluent al Dunării. Lung. 960 km; izv. din Carpații Păduroși (Ucraina), formează pe 62 km granița comună cu Ucraina, străbate E Câmpiei Panonice (Ungaria) și se varsă în Dunăre în amonte de Belgrad (Serbia). Pr. afluenți: Someșul, Crișul, Mureșul (România). Pe teritoriul Ungariei T. este îndiguită pentru a preveni inundațiile, iar la Tiszalök alimentează o hidrocentrală. Trece prin or. Szeged. Navigabil de la vărsare și până la Tiszafured. Irigații *ist.* În al doilea RM, Armata I română, în urma unor lupte grele, a reușit să forțeze T. (11–28 oct. 1944), obligând trupele germano-horthyste să se retragă spre V, obținând o importantă victorie.

„**TITANIC**” Pasager britanic de lux care în noaptea de 14/15 apr. 1912, la prima sa cursă de la Southampton (Anglia) spre New York (SUA) la 400 Mm (640 km) de Terra Nova (Newfoundland) s-a scufundat în urma ciocnirii de un aisberg ce i-a provocat o spărtură de mari dimensiuni prin care apa a inundat compar-

timentele navei. Și-au pierdut viața 1515 persoane din 2224 câte erau la bord. Numai sosirea la locul catastrofei după o oră și jumătate a navei „Carpathia” a liniei Cunard a împiedecat pierderea a unui număr și mai mare de vieți omenești. Anchetele făcute de englezi și americani au stabilit că pierderile de vieți omenești ar fi fost mult mai mici dacă și nava „Californian”, care s-a aflat la 20 Mm (32 km) de locul sinistrului ar fi avut radiooperator de serviciu care să fi primit semnalele S.O.S. ale „Titanicului” și deasemenea dacă ar fi avut suficiente bărci de salvare (la bord se aflau în bărci 1178 de locuri pentru 2224 de persoane). Catastrofa „T” a determinat constituirea la Londra a primei Convenții pentru siguranța vieții pe mare, care a elaborat reguli cerând ca fiecare navă să aibă bărci de salvare pentru toate persoanele ambarcate și cu care să facă exerciții de salvare; navele să aibă asigurat un cart radio 24 de ore din 24. A fost deasemenea înființat Serviciul Internațional de patrulare pentru semnalizarea deplasării aisbergurilor pe căile de navigație din Atlanticul de Nord (International Ice Patrol). La 1 sept. 1985 epava „T” a fost reperată pe fundul oceanului ruptă în două bucăți la o adâncime de 4000 m în punctul  $\varphi = 41^{\circ}46' N$ ,  $\lambda = 50^{\circ}14' V$ . A fost explorată de un submersibil fără echipaj sub conducerea unor specialiști din Franța și SUA.

**TITICACA** Lac tectonic în Anzii Cordilieri, la granița dintre Peru și Bolivia. Situat la 3812 m alt.; supr. 8290 km<sup>2</sup> (cel mai mare lac de mare alt. de pe glob). Ad. max. 304 m. Temp. apei +11° C. Pescuit. Navigație.

**TOANĂ fl., pesc.** Locul în care o unitate pescuiește cu năvodul, având lungimea de cca 300–400 m și lățimea egală cu 2/3 din lățimea cursului de apă.

**TOATĂ LUMEA PE PUNTE!** Comandă pentru ca personalul, echipajul, pasagerii etc. să iasă pe punte.

**TOATĂ SONDA fl.** Formulă prin care sonatorul raportează că nu a găsit fund; *sin.* (la mare) fără fund.

**TOBAGO** Ins. făcând parte din Arh. Antilele Mici, situată la NE de Ins. Trinidad din Oc. Atlantic. Face parte din statul Trinidad-Tobago. Supr. 301 km<sup>2</sup>; cca 40 mii loc. Climă ecuatorială umedă. Păduri ecuatoriale. Culturi: trestie de zahăr, arbori de cacao, cafea, cocotieri, tutun. Expl. forestiere. Pr. port: Scarborough.

**TOBRUK** Oraș în Libia, port la M. Mediterană; cca 25 mii loc. Ind. ușoară. Aeroport. *ist.* Aici s-au dat lupte grele în al doilea RM. Cucerit la 22 ian. 1941 de trupele anglo-australiene, a fost recucerit la 21 iun. de către armata germană. La 13 nov. 1942 a fost definitiv eliberat de trupele aliate conduse de mareșalul Montgomery.

**TOC** v. macara.

**TOGO, Heihachiro** (1847–1934) Amiral de flotă japonez. Studii navale în Marea Britanie (1871–1878). A participat la războiul chino-japonez (1894–1895) în calitate de comandant de Crs. sub conducerea amiralului Yuko Ito. În războiul ruso-japonez (1904–1905) s-a aflat la comanda escadrei I (1904), iar apoi comandant al flotei japoneze (1904–1905). A condus atacul asupra escadrei ruse de la Port Artur și asupra navelor rusești bazate la Cemulpo (febr. 1904) și acțiunile flotei în lupta navală din M. Galbenă soldate

cu o victorie niponă. Și-a îndreptat apoi atenția asupra escadrei ruse din M. Baltică trimisă urgent în Extremul Orient pentru a veni în sprijinul escadrei de la Port Artur, pe care a interceptat-o și a scos-o din luptă în bătălia navală de la Tsushima (mai 1905) despre care amiralul italian G. Pioranzo a scris că „se poate compara cu bătălia de la Trafalgar”.

**TOKELAU** (Tokelau, Union) Arh. în Oc. Pacific făcând parte din Polinezia (8–10° lat. S și 171–173° long. V). Administrativ ține de Noua Zeelandă. Se compune din trei insule (atoli) de corali: Atafu, Nukonono și Fakaofu. Supr. 10 km<sup>2</sup>. Climă și vegetație tropicale. Pescuit.

**TOKIO** (Tokyo) Cap. și important port al Japoniei (Ins. Honshu) pe țărmul g. cu același nume din Oc. Pacific. Important centru industrial și comercial: constr. de automobile (uzinele „Toyota”). Intr. mecanică de precizie, prelucrare a petrolului (30 mil. t anual), materiale de construcție, textile, alim. Portul este împărțit în sectoare: pentru mărfurile de export, terminal de containere, pentru traficul de cabotaj, pentru prod. forestiere și dane specializate pentru: cărbuni, cherestea, petrol, gaze lichefiate, ciment, metale, celuloză, cereale, sare, făină. Lung. frontului de cheuri 17 km cu ad. de la 5 la 13 m. Traficul anual de mărfuri cca 80 mil. t. În medie trec prin port anual 64 mii de nave. Portul este dotat cu cele mai moderne utilaje pentru operarea navelor. Șantierul naval dispune de 4 docuri uscate și 5 cale de lansare și pot asigura construcția și reparația navelor civile și militare, incl. Cr. *ist.* Menționat în sec. XII, T. a cunoscut o intensă dezvoltare în sec. XVI–XVII (sub Șogunii Tokugawa). Din 1868 este cap. Japoniei. În al doilea RM puternic distrus în urma bombardamentelor, fiind complet refăcut după război

**TOLĂ DE SEPARAȚIE** Tolă verticală instalată în sens longitudinal în diptancuri și în picuri spre a reduce efectul suprafețelor libere.

**TOLERANȚA DE PESCAJ** Afundarea admisibilă a navei peste linia de încărcare normală, atunci când se încarcă în apă dulce (pe un fluviu) și urmează a se naviga în apă sărată.

**TOMA, Matei** (1899–1965 n. Pantelimonul de Jos, Constanța) Contraamiral. Absolvent al Școlii Navale promoția 1922 și al Facultății de Drept (1929). Ambarcat succesiv pe navele „Mircea I”, „Ghiclescu”, „Lepri” ca ofițer cu navigația și secund, apoi pe Pmin. „Durostor”, Mon. „Catargiu” și Ds. „Mărășești” în calitate de comandant. Activează în cadrul învățământului de marină ca profesor, director de studii și comandant. În al doilea RM la comanda Ds. „Mărășești” (1943–1944) participă în misiuni de escortare a convoielor destinate aprovizionării frontului terestru din Est și în acțiunile de evacuare a trupelor române din Crimeea. A publicat numeroase lucrări și studii: **Istoria navigației** (curs 1943); **Drept și forță** (1942); **Disciplina, factor de putere națională și progres** (1942) ș.a. precum și traduceri din l. franceză a unor studii de marină. Pensionat în 1946, apoi rechemat în activitate (1948) și avansat Contraamiral.

**TOMESCU, Constantin** (n. 1922 Galați) Contraamiral ing. Absolvent al Școlii Navale promoția 1943.

Îndeplinește diferite funcții la bordul navelor marinei militare și participă la misiunile flotei maritime în ultimii ani de război. Absolvent al facultății electromecanice a Institutului politehnic București. Între 1949–1966 îndeplinește diferite funcții în MM, între care pe cea de locțiitor tehnic al comandantului marinei militare. Între 1975–1983 este director al Institutului Român de Cercetări marine. Se pensionează în 1983.

**TOMIS 1.** Denumirea antică a orașului Constanța. Oraș-port, T. a fost întemeiat în sec. VII î.Hr. de către coloniștii greci din Milet. A avut un rol important în dezvoltarea economică a zonei, în răspândirea culturii elene și în schimbul de valori culturale cu triburile geto-dace. În sec. I–III d.Hr., când era reședința guvernatorului roman al prov. Moesia Inferioară, orașul a cunoscut o importantă creștere economică și politică. **2.** Port turistic și pescăresc situat la N de Cazinoul din Constanța.

„**TOMIS**” Primul mineralier românesc de mare tonaj, construit de Șantierul Naval Constanța și lansat la 29 aprilie 1975. Caracteristici: depl. 55 000 tdw; dim. 220 × 32,20 × 12,8 m; vit. 15,6 Nd; raza de acțiune 12 000 Mm.

**TOMIS** Revistă culturală tomitană. Apare la Constanța din 1966 cu menirea de a reflecta specificul cultural dobrogean dimpreună cu zonele limitrofe, integrându-l în circuitul valorilor culturale naționale și universale. Alături de arte, beletristică, poezie etc. revista abordează și tematica de marină având chiar rubrici precum: Enigmele mării, Istorie navală, Civilizația mării etc. O lungă perioadă revista a editat un supliment în exclusivitate cu tematică de marină. Ca directori de-a lungul anilor și până azi au condus revista George Mihăescu, Ioanichie Olteanu, Ion Bădică, Constantin Novac, Ovidiu Dunăreanu, Ion Țițoiu, (din 2002) bucurându-se de sprijinul unui mare număr de colaboratori, oameni de cultură din diferite domenii și din marină.

**TONAJ** MC Volumul spațiilor interioare ale unei nave, stabilit după norme naționale sau pe baza unor reguli adoptate prin convențiile internaționale în vigoare, T. reprezintă capacitatea spațială și nu trebuie confundat cu „deplasamentul” sau „capacitatea de încărcare”. T. se determină prin calcul, în urma măsurătorilor, și se exprimă printr-o cifră obținută pe baza unor formule stabilite prin regulile Convenției Internaționale asupra măsurării tonajului navelor (Londra 1969) la care România a aderat în 1976 (Decret Cons. de Stat 23/76). În înțelesul Convenției, expresia „tonaj brut” redă dimensiunile maxime ale unei nave, determinate conform dispozițiilor acesteia, iar expresia „tonaj net” reprezintă capacitatea de utilizare a unei nave determinată în același fel. Determinarea TB și TN se face de către organele abilitate sau autorizate de administrație (guvernul țării de pavilion) care eliberează navei un certificat internațional de tonaj (model 1969) în care se specifică aceasta. Unele state (exemplu Marea Britanie și administrațiile unor canale internaționale – Suez, Panama ș.a.) aplică regulile de măsurătoare a

tonajului cu anumite particularități. Dacă unele caracteristici ale navei sunt modificate și rezultă o mărire a tonajului net determinat anterior trebuie ca TN al navei, corespunzător noilor caracteristici, să fie stabilit și aplicat în cel mai scurt timp. Primul regulament de măsurare a tonajului a fost elaborat în țara noastră de Cdr. Emanoil Koslinski din marina militară. *Sin.* (impropriu) folosit în mod curent pentru deplasamentul navelor de război ca în expresiile: „T. flotei”, „T. submarinului”, „Lupta pentru tonaj” etc.

**TONAJ BRUT** *MC* Tonajul brut al unei nave se calculează cu următoarea formulă:  $TB = K_1 V$  în care:

$V$  = volumul total al tuturor spațiilor închise ale navei exprimat în metri cubi (v. spații închise),  $K_1 = 0,2 + 0,02 \log 10 V$ .

**TONAJ DEADWEIGHT** *MC* (tdw) Capacitatea totală de încărcare a unei nave comerciale, exprimată în tone-greutate. T.D. reprezintă greutatea totală ce se poate încărca pe o navă până la pescajul maxim permis are valoare constantă și este egal cu diferența dintre deplasamentul navei încărcate la linia de încărcare de vară în apă de mare și deplasamentul navei goale, măsurându-se în tone lungi (1016,047 kg) sau în tone metrice (1 000 kg.). Capacitatea totală de încărcare cuprinde: greutatea mărfurilor, combustibilului și lubrifianților, apei (pentru mașini, de băut și de spălat), balastului, echipajului și bagajelor, proviziilor și materialelor de întreținere, greutăților fixe (ancore, elice de rezervă, piese etc.); *sin.* capacitate deadweight. **T.D. net** Cantitatea de marfă exprimată în tone lungi sau în tone metrice, pe care o poate încărca o navă până la linia de încărcare de vară în apă de mare. Se determină scăzând din capacitatea totală de încărcare a navei greutatea însumate ale combustibilului și lubrifianților, apei de la bord, balastului, echipajului și bagajelor, proviziilor și materialelor de reparații, precum și greutățile fixe, toate acestea fiind exprimate în tone; *sin.* capacitate de încărcare marfă, T.D. cargo.

**TONAJ GLOBAL** Termen utilizat pentru indicarea capacității totale de încărcare a navelor unei flote sau a navelor destinate unui anumit transport.

**TONAJ INTERNAȚIONAL** Tonaj recunoscut de toate țările globului.

**TONAJ NET** *MC* Tonajul net (TN) al unei nave se calculează cu formula:

$$TN = K_2 V_c \left( \frac{4d}{3D} \right)^2 + K_3 \left( N_1 \frac{N_2}{10} \right) \text{ în care}$$

a) factorul  $\left( \frac{4d}{3D} \right)^2$  nu trebuie să fie mai mare decât 1;

b) termenul  $K_2 V_c \left( \frac{4d}{3D} \right)^2$  nu trebuie să fie mai mic

decât 0,25 TB;

c) TN nu trebuie să fie mai mic decât 0,30 TB și unde  $V_c$  = volumul total al spațiilor de încărcare exprimat în metri cubi;

$$K_2 = 0,2 + 0,02 \log 10 V_c;$$

$$K_3 = 1,25 \frac{TB + 10\ 000}{10\ 000};$$

$D$  = înălțimea de construcție la mijlocul navei exprimată în m;

$d$  = pescajul în afara coastelor măsurat la mijlocul navei în m;

$N_1$  = numărul de pasageri în cabine cu nu mai mult de 8 cușete;

$N_2$  = numărul de pasageri alții decât cei din cabine cu mai mult de 8 cușete;

$N_1 + N_2$  = numărul de pasageri pe care nava este autorizată să-i transporte (când  $N_1 + N_2$  este mai mic decât 13, suma lor este egală cu zero);

TB = tonajul brut al navei.

**TONAJ REGISTRU CANAL PANAMA** Tonajul registru al unei nave, determinat după regulile speciale ale Administrației Canalului Panama și în funcție de care se percep taxele de trecere prin canal. Ca regulă practică generală, tonajul registru brut Canal Panama este mai mare cu aproximativ 10%, iar tonajul registru net cu aproximativ 25% decât tonajele registru engleze corespunzătoare pentru aceeași navă.

**TONAJ REGISTRU CANAL SUEZ** Tonajul registru al unei nave, determinat după regulile speciale ale Administrației Canalului Suez și în funcție de care se percep taxele de trecere prin acest canal. Tonajul registru Canal Suez este cu aproximativ 5% mai mare, iar tonajul registru net cu 30% mai mare decât cele engleze.

**TONAJ TAMISA** Tonaj măsurat după regula empirică, potrivit căreia  $T = l^2 \frac{L-l}{188}$ . Se aplică numai

ambarcațiunilor de regată.

**TONAJUL CORIDOARELOR** Volumul spațiilor inter-punților situat între puntea de tonaj și puntea superioară. Intră în compunerea tonajelor brut și net. În cazul navelor shelter-deck spațiul coridorului shelter intră în calculul tonajului registru net numai în varianta de exploatare cu shelter-deck închis.

**TONAJUL ÎNTREPUŢILOR** Volumul cuprins între puntea de tonaj și puntea superioară.

**TONĂ 1.** Unitatea de măsură pentru deplasament (greutate), egală cu 1 000 kg (**T. metrică** sau **T. deplasament**) sau cu 1016,047 kg (**T. engleză**). **2.** Unitate de măsură pentru capacitatea cubică, egală cu 35 de picioare cubice.

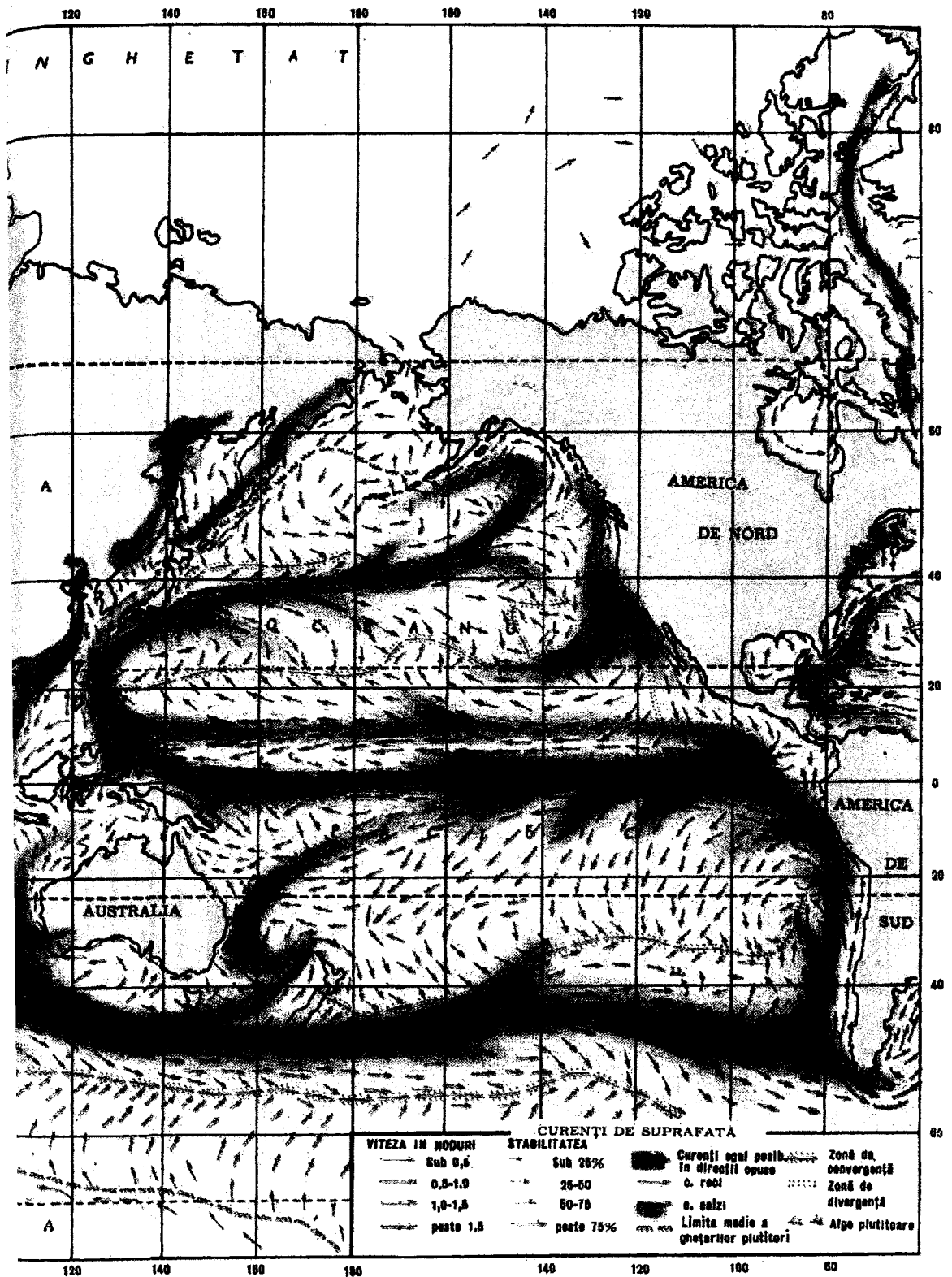
**TONĂ AMERICANĂ** Unitate de măsură pentru deplasament, egală cu 2 000 de livre sau cu 907,18 kg; *sin.* T. scurtă.

**TONĂ DE CAPACITATE 1.** Unitate de măsură, egală cu 42 de picioare cubice sau cu 32,72 busheli englezi sau cu 33,75 busheli SUA. **2.** Unitate de măsură pentru capacitatea de încărcare, egală cu 2 240 de livre.

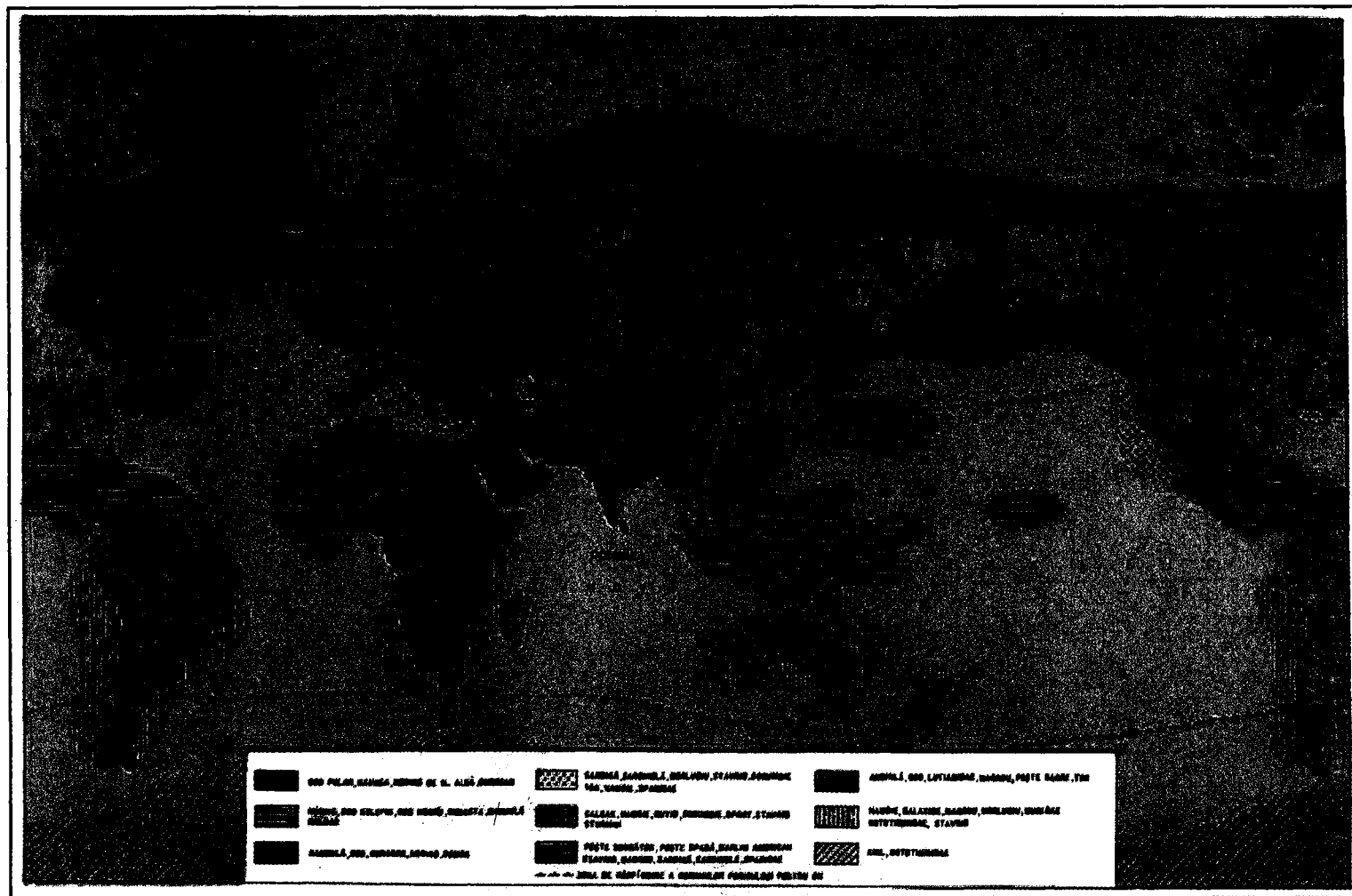
**TONĂ DE NAVLU** Unitate de măsură a greutății și volumului, egală cu 1,12 m<sup>3</sup> sau cu 2 240 de livre; se folosește pentru calcularea navlului.

**TONĂ DEADWEIGHT** Raportul dintre capacitatea cubică a navei exprimată în picioare cubice și capa-

ERA NORDICĂ, VARĂ ÎN EMISFERA SUDICĂ)



# HARTA PRINCIPALELOR ZONE DE PESCUIT OCEANIC





citarea deadweight exprimată în tone; reprezintă indicele de stivuire al mărfii. La navele moderne valoarea T.D. depășește 70 p.c.

**TONĂ ENGLEZĂ** Unitate de măsură pentru greutate, egală cu 1 016,047 kg; *sin.* T. lungă.

**TONĂ REGISTRU** Unitate de măsură pentru volum, egală cu 100 de picioare cubice sau cu 2,8312 m<sup>3</sup>. A fost adoptată de toate țările pentru măsurarea tonajului registru al navelor.

**TONĂ SCURTĂ** *sin.* T. americană.

**TONĂ VAMALĂ** Unitate de măsură pentru mărfuri în porturile SUA.

**TONGA** Arh. vulcanic și coraligen în S Oc. Pacific situat la 2 200 km NE de Ins. Noua Zeelandă. Format din 200 ins. Cca 95 mii loc; supr. totală 697 km<sup>2</sup>; relief muntos cu numeroși vulcani, alt. max. 1 029m. Climă tropicală oceanică. Păduri tropicale. Culturi de cocotieri, bananieri, citrice, ananas, copra. Export: banane, copra; import: textile, prod. alim. Pescuit. Pr. oraș: Nuku'olofa (Ins. Tongatapu). *ist.* Descoperit în 1642 de navigatorul olandez A. I. Tasman. Din 1845, sub protectorat britanic. Din 1970, stat independent.

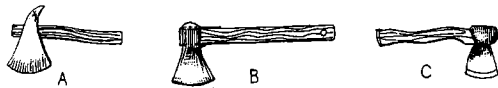
**TONKIN** (Tongking, Bac Bo) Golf în M. Chinei de Sud, între țămurile Chinei și R.D. Vietnam, separat de largul mării prin Ins. Hainan. Ad. max. 82 m; marea cu ampl. 5,9 m.

**TONNAGE 1969** MC Convenție internațională elaborată în anul 1969 asupra măsurării tonajului navelor. Intră în vigoare pe plan internațional la 18 iulie 1982, iar în România la 3 feb. 1976. A fost ratificată în 109 țări.

**TOPENANT** pesc. Curent longitudinal de parămă, pe care se fixează plasa traulului; *v. fig.* traul.

**TOPO** Navă de cabotaj cu vele aurice, folosită în apele ce scaldă coastele Italiei.

**TOPOR T. de abordaj** *ist.* Armă veche pe care gabierii o foloseau în lupta la abordaj. **T. de barcă de salvare** Obiect de armament cu care se taie, la nevoie, barbeta. **T. de gheață** T. special pentru tăiat gheața. **T. de marangoz** T. folosit de marangozi la construcția navelor din lemn.



Topoare:

A – de abordaj; B – de barcă de salvare; C – de gheață.

**TORENT** Cours de apă temporar care apare de obicei în urma unor ploii abundente, având o mare viteză și putere de eroziune și care acționează pe pantele înclinate; *sin.* șuvoi.

**TORNADO** MN Denumire dată în America trombelor de vânt, iar în Africa de Vest, vârtejurilor de vânt care însoțesc o furtună. Se produc de obicei în perioadele de trecere de la anotimpul ploios la cel uscat și invers.

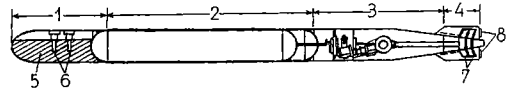
„**TORNADO**” *spt.* Tip de catamaran sportiv construit din lemn și mase plastice armate cu fibre de sticlă. Prototipul a fost proiectat de Rodney Marsh din Teynham (comitatul Kent, Marea Britanie) în 1966 în cadrul unei competiții de selecționare a unui catamaran de curse cu echipaj de două persoane conform regulilor stabilite de Uniunea de Yachting de Regată pentru clasa

„B”. Selecționarea sa pentru regatele internaționale s-a făcut în anul 1976. Atingând viteze de până la 25 de noduri, „Tornado” s-a dovedit a fi cea mai rapidă ambarcațiune participantă la regata de la Jocurile Olimpice.

**TORONTO** Oraș-port în Canada la lacul Ontario. Din 1959, după regularizarea Fl. St. Laurențiu, a devenit accesibil navelor oceanice. Cca 2,5 mil. loc. Important centru industrial: ind. constr. de automobile, vagoane și aparataj electrotehnic, prelucrarea petrolului, metalurgia aluminiului. Centru comercial și financiar. Nod de comunicații. Aeroport.

**TORPILĂ** A lovi o navă sau un alt obiectiv lansând o torpilă sau o jerbă de torpile.

**TORPILĂ 1.** mil. Armă submarină destinată distrugerii operei vii a navelor adversarului. A apărut în marina militară americană în timpul războiului civil sub denumirea de **T. de școndru**. A fost înlocuită în 1890 cu T. autopropulsată clasică (inventată încă din 1867). Se



Torpilă cu vapori și gaze:

1 – con de război; 2 – rezervor; 3 – motor; 4 – coadă; 5 – încărcătură de exploziv; 6 – încărcătură de amorsaj; 7 – elici contrarotative; 8 – cârmă.

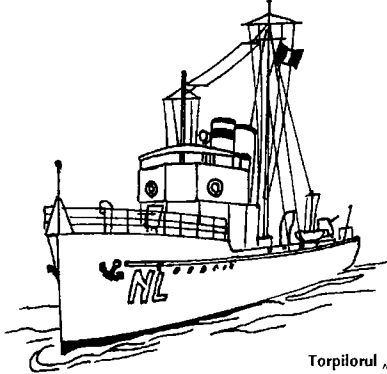
compune din conul de război (cu exploziv) ce poate fi înlocuit cu un con de exercițiu fără exploziv, rezervorul de aer, motorul, instalația pentru menținerea la adâncimea reglată, giroscopul pentru menținerea drumului și cârmele verticale și orizontale. T. au fost perfecționate în timpul celui de al doilea război mondial când au apărut **T. cu vapori și gaze**, **T. electrice**, fără siaj, **T. acustice**, **T. magnetice**, **T. ghidate prin cablu**, **T. antisubmarine** ș.a. **2. ist.** Prima denumire dată minei. **T. automobilă** *ist.* Prima denumire dată T. pentru a o deosebi de T. fixă și de **T. de școndru**. **T. divergentă** *ist.* Armă submarină (1870–1890) constând dintr-o încărcătură de exploziv remorcată, care trebuia trecută prin prova navei inamice. Nu a fost folosită în război. **T. fixă** *ist.* Denumire dată minei la apariția T. automobile.

**TORPILĂ AUTODIRIJATĂ** Torpilă dotată cu un sistem de autodirijare care descoperă ținta, determină poziția acesteia față de axul longitudinal al torpilei și elaborează comenzile necesare sistemului de dirijare. Sistemul acustic de dirijare, activ, asigură dirijarea torpilei asupra țintei după impulsurile sonore reflectate de aceasta; *sin.* torpilă autoghidată.

**TORPILĂ-OM** *ist., mil.* Armă submarină sistem torpilă condusă la țintă de 1–2 persoane cu scopul de a distruge nave mari sau instalații hidrotehnice inamice. Era o torpilă obișnuită prevăzută cu un scut hidrodinamic și aparat de respirat sub apă pentru protecția conducătorilor sau un aparat construit special în acest scop la care se atașa torpila. În al doilea RM, T-O. au fost folosite în flotele militare ale Angliei, Germaniei, Italiei și Japoniei, fiind transportate în zona de acțiune de către Sm. Din construcție, aparatul era

prevăzută cu un sistem de desprindere de încărcătura explozivă și de întoarcere la Sm. după executarea misiunii. În flota japoneză s-au folosit T-O. cu echipaje de sacrificiu care-și pierdeau viața în momentul producerii exploziei.

**TORPILOR 1. mil.** Navă militară cu un deplasament de 250-1 500 t (apărută către 1880). Destinată inițial torpilării navelor mari; după apariția submarinelor, T. a fost folosit și pentru combaterea acestora. Ulterior, T. a fost înlocuit cu



Torpilorul „Năluca“

distrugătorul. În perioada interbelică au reapărut T. de 600-1 000 t, care însă au fost abandonate după cel de al doilea război mondial. Flota noastră a fost dotată după Războiul de Independență cu trei T. – Năluca, Sborul și Zmeul – care au intrat în serviciu în 1888; ele au servit în flotă și în primul război mondial. După încheierea păcii, s-au primit, ca despăgubiri de război din flota austro-ungară, trei T. (1918) care au fost botezate cu vechile nume – Năluca, Sborul, Zmeul; după cca 40 de ani de serviciu ele au fost radiate de pe lista flotei (1962). **T. ambarcat mil.** T. de dimensiuni reduse ce era transportat la locul acțiunii la bordul unei nave de transport torpiloare. **2.** Marinar specializat în reglare, întreținerea și lansarea torpiloare.

**TORPILOR-MINER** *ist.* Marinar specializat în executarea de distrugerii.

**TORRES** Str. între Pen. York (Australia) și Ins. Noua Guinee care leagă apele M. Coralilor (Oc. Pacific) cu cele ale M. Arafura (Oc. Indian). Lățimea min. 85 km, max. 170 km.; ad. min. 9 m; ad. șenalului navigabil 14 m. Puternici curenți de maree. Presărată de numeroase ins. coraligene. Poartă numele descoperitorului str. (1606), navigatorul spaniol Luis Vaez Torres.

**„TOULONNAISE“** Velier tip goeletă cu doi arbori sub pavilion francez. Nava a fost construită în anul 1823 la șantierul naval din Toulon, Franța. A fost prima navă de acest tip armată de luptă și folosită de marina militară. Participă la numeroase confruntări cu navele flotei spaniole și la misiuni militare în zone îndepărtate, ca cea din Port Royal-Martinica. În anul 1834 este retrasă în portul în care a fost construită, Toulon, și casată. Caracteristici: deplasament 112 t; dim. 25,30 x 6,40 x 2,77 m; echipaj 32 oameni; armament VIII tunuri.

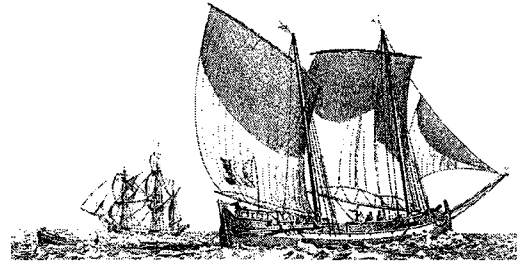
**„TOVARIȘCI I“** (Ex. „Lauriston“) Velier tip barc cu patru arbori sub pavilion rusesc. A fost construit în 1892

pentru un consorțiu anglo-rus, destinat transportului de mărfuri. A efectuat curse pe linia Liverpool – Calcutta – Rangoon. În 1926-1927, după reparații capitale, a intrat în proprietatea statului rus fiind rebotezată „Tovarișci“. A navigat pe linia Murmansk – Montevideo – Buenos Aires. În 1944 a fost scufundat de aviația germană. Caracteristici: depl. 2472 t; dim: 88 x 12,9 x 8,1 m; echipaj: 30 oameni.

**„TOVARIȘCI II“** (Ex. „Gorch Fock“) Navă-școală cu vele cu trei arbori de tipul „Mircea II“ construită în anul 1933 la ȘN Blohm & Voss din Hamburg (Germania); a servit ca navă-școală în flota germană până în 1945 când s-a scufundat în largul portului Stralsund de la M. Baltică. Sovieticii au ranflat nava în 1948, au reparat-o, iar din 1951 au folosit-o sub numele de „Tovarișci“ pentru marina lor comercială, având baza la Odessa. A participat la numeroase ceremonii navale și regate obținând câteva premii importante. Caracteristici: depl. 1784 t; dim: 89 x 12 x 5,20 m; echipaj 250 oameni.

**TOWNSVILLE** Oraș în NE Uniunii Australiene (statul Queensland). Port la fărâmul M. Coralilor. Cca 65 mii loc. Centru al zonei agricole și de minerit. Ind. siderurgică, metalurgia neferoaselor, ind. chimică. Export: min. de zinc, plumb, cobalt și cupru, piei, zahăr, bumbac, lână, carne.

**TRABACOL** Navă de cabotaj cu vele aurice, folosită în M. Adriatică.



Trabacol

**TRABZON** Oraș în N Turciei și important port la M. Neagră. Cca 89 mii loc. Ad. la intrarea în port 10 m. Portul este specializat în traficul mărfurilor în vrac: minereu de fier, cărbuni, cereale. Lung. frontului de cheuri 1500 m, cu ad. de 10 m. Traficul anual de mărfuri cca 3 mil. t. Export tutun, mărfuri generale. Asigură tranzitarea unor mărfuri către Iran. Ateliere reparații pentru nave de mic tonaj. *ist.* Întemeiat în jurul anului 750 î.Hr. de coloniști greci. Important port în estul Imperiului Roman. Centru comercial al Imperiului Bizantin (sec. V-XIII). Cap. Imperiului Trapezund (1204-1261). Cucerit de turci în 1461. S-a numit și Trapezunt (Trebizonda).

**TRAFALGAR** *geogr.* Cap situat în extremitatea de SV a Spaniei, între porturile Algeiras și Cadiz, imediat la N de ieșirea din Str. Gibraltar. *ist.* În apele din apropierea C. Trafalgar a avut loc la 2 oct. 1805, în timpul războaielor napoleoniene, celebra bătălie navală cu același nume a flotelor cu vele în care escadra britanică (27 nave de linie) sub comanda Am. Nelson, folosind o tactică manevrieră, a câștigat victoria asupra flotei franco-spaniole (18 nave de linie franceze și 15

spaniole) comandată de VAm Villeneuve. În urma bătăliei, esc. franco-spaniolă a pierdut 18 nave și 7000 de oameni, iar englezii 1700 de oameni, printre care și Nelson însuși. Bătălia de la Trafalgar a asigurat Angliei dominația mărilor pentru o lungă perioadă de timp.

„**TRAFALGAR**” H.M.S. (Her Majesty's Ship) Submarin de atac britanic cu propulsie nucleară, primul dintr-o serie de șapte intrate în serviciu în perioada 1983–1991. Lung. 85,4 m; deplasament 4700/5200 t; vit. în imersiune 32 Nd; atinge adâncimi de peste 300 m. Echipaj cca 130 oameni. În afară de armamentul obișnuit al Sm. minero-torpiloare, ele dispun de rachete antinavă de tip „Sub Harpoon” și pot fi înarmate cu avioane-proiectil (numite și „rachete cu aripi” sau „rachete de croazieră”) **Tomahawk**, a căror bătaie maximă permite lovirea unor obiective situate în adâncimea teritoriului inamic. Torpilele folosite sunt de tip „Spearfish” (533 mm), cu dirijare prin cablu.

**TRAFIC** Frecvența operațiunilor de transport efectuate de anumite mijloace de transport, în condițiile date și într-un anumit interval de timp. **T. naval** Numărul total al navelor de transport care s-au deplasat dintr-un port pe fluviu, canal, mare sau ocean, precum și cantitatea de marfă (pasageri) transportată într-o unitate de timp.

**TRAGĂ** *sin.*, *inv.* picior al unei manevre.

**TRAGE 1. mil.** A executa foc. ♦ „**T. în goană**” A T. în sectorul prova în timp ce se dă goană unei nave inamice. „**T. în retragere**” A T. în sectorul pupa asupra inamicului care dă goană navei proprii. „**T. în plin lemn**” *ist.* A T. în corpul unei nave inamice. „**T. la desarborare**” *ist.* A T. în catargele unei nave inamice. **2.** „**Epava de la kilometrul ... trage**”. Curentul merge către epavă.

**TRAGE ÎN PARÂME**, a se ~ A deplasa o navă de-a lungul cheului, virând parâmele cu ajutorul cabestanului sau al vinciului.

**TRAGE LA EDEC** A deplasa o navă, trăgând-o cu ajutorul unei parâme de pe mal.

**TRAGE LA RAME** *sin.* a rama.

**TRAGE PE ANCORE**, a se ~ A manevra o navă în port, dând o ancoră cu barca sau cu remorcherul și virând lanțul sau cablul.

**TRAGE PE USCAT/PLAJĂ** A scoate o barcă pe plajă/uscă, trăgând-o cu un palanc a cărui macara fixă se leagă la ancora bărcii înfiptă în mal, rostogolind-o apoi pe școndri așezați sub chilă. Vikingii își transportau astfel drakarele între două cursuri de apă.

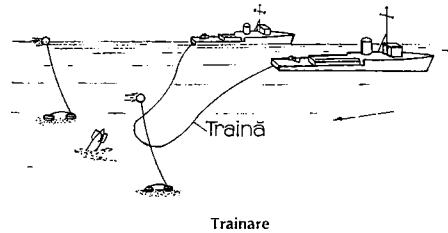
**TRAGERE DIN MURĂZI** Tragerea mărfurilor de lângă murada hambarelor până în dreptul guri de magazie, sub cârligul bigii.

**TRAGERE REDUSĂ** *mil.* Trageră de exercițiu executată cu un tun redus.

**TRAIECTORIE** *mil.* Linia continuă descrisă în spațiu de mișcarea masei unui corp mobil (proiectil, rachetă, torpilă, bombă) din punctul de plecare și până în punctul de impact cu ținta. **T. proiectilului**, **T. centrului de greutate al proiectilului de artilerie** după ieșirea din canalul țevii tunului și până la impactul cu ținta. **T. torpilei** **T. centrului de greutate al torpilei** din momentul plecării din instalația de lansare (ieșirii din tubul lanstorpile) și până la punctul de impact. **T. rachetei**,

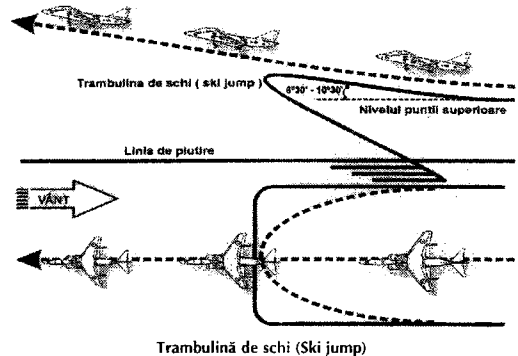
curba complexă în spațiu descrisă de centrul de greutate al rachetei a cărei formă depinde de destinația și tipul rachetei, sistemul de comandă, metoda de ghidare etc.

**TRAINARE** Procedeu de căutare a obstacolelor, obiectelor pierdute etc. cu ajutorul unei parâme metalice remorcate la capete de două ambarcațiuni, formând astfel o buclă care se târâște pe fundul mării.



**TRAINĂ** Parâmă de sârmă, lanț sau o combinație a acestora, trasă prin apă de ambele capete de către două nave (ambarcațiuni), formând o buclă care, alunecând pe fund, permite descoperirea prin agățare a obiectelor scufundate (ancore, torpile de exercițiu, epave etc.).

**TRAMBULINĂ DE SCHI** (*engl.* „Ski Jump”) Punte de decolare-apunare a avioanelor terminată spre prova cu o rampă arcuită în sus ca o trambulină de schi. Parcurgând această trambulină cu motoarele în plin, avionul se desprinde de navă și își ia zborul după un rulaj foarte scurt. Metoda a fost pusă la punct în Marea Britanie în anul 1980, fiind răspândită în prezent în mai multe țări. Trambulina este arcuită cu un unghi între 6°30'–10°30'. La început, trambulina a fost montată pe nave mari existente (crucișătoare, portavioane mici), trecându-se apoi la construirea de unități prevăzute prin proiect cu o asemenea instalație. Navele prevăzute cu trambulină folosesc avioane speciale cu decolare și apunare scurtă și pe verticală (V/STOL). Cele mai cunoscute avioane de acest tip folosite în flote sunt „Sea Harrier” și Jak-38 „Forger”.



**TRAMONTANA** Vânt de Nord în M. Mediterană.

**TRAMP** Cargou care nu are linie (rută) fixă, transportând mărfuri pentru orice port; v. navă-tramp.

**TRAMPING MC** Transport efectuat în orice parte a lumii cu nave angajate, de regulă, prin contract fără a fi

subordonate unei linii regulate sau a urma un itinerar anumit (nave tramp).



Tranchet

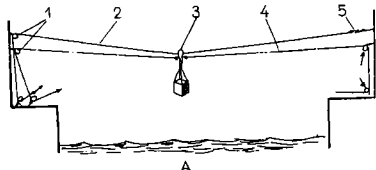
**TRANCHET 1.** Apărătoare constând dintr-o piesă cilindrică din lemn, înfășurată cu pară și învelită, eventual, cu pânză de vele; T. este menținut în poziție verticală sau orizontală cu ajutorul unor barbete. **2.** Apărătoare fixă de cheu constând dintr-un școndru orizontal.

**TRANSATLANTIC** Navă mare de pasageri, care traversează Oceanul Atlantic.

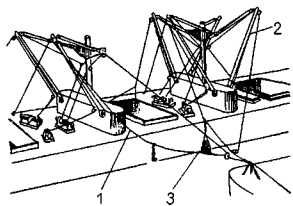
**TRANSBORDARE** v. transfer (1).

**TRANSCONTAINER** Container construit conform recomandării R 688 a Organizației internaționale de standardizare, având secțiunea standard de 8 x 8 picioare; poate fi folosit în efectuarea transporturilor combinate: navă-tren-autovehicul.

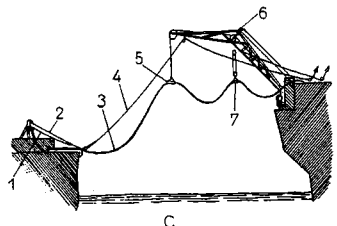
**TRANSFER 1.** Manevră executată în mare de transbordare a oamenilor, materialelor, muniției, combustibilului. Se execută cu ajutorul unui du-te-vino prevăzut cu un



A



B



Transfer:

A - cu filieră simplă: 1 - pastică; 2 - filieră; 3 - călător; 4 - trăgător; 5 - zbir.

B - cu filieră dublă: 1 - trăgător; 2 - bigă; 3 - încărcătură. C - la făcut păcură

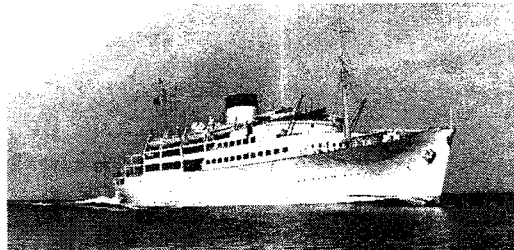
în mers: 1 - atârănător de furtun; 2 - sârmă de suspendare; 3 - furtun;

4 - pară de recuperare; 5 - jgheab lucrător; 6 - cranic; 7 - jgheab fix.

călător, de care se suspendă scări de T., scaune de T. sau containere cu muniție, materiale etc. Plinul de combustibil în mare se face printr-un furtun susținut de jgheaburi. Pentru efectuarea T. de oameni și de materiale, navele se așază paralel, iar pentru facerea plinului de combustibil ele merg în paralel sau una în pupa celeilalte; *sin.* transbordare. **2. sin.** deplasare laterală.

**TRANSFILAJ** *sin.* firuială.

**„TRANSILVANIA“** Cea mai mare navă de pasageri românească. Construită la Copenhaga în 1938, a intrat în serviciu în același an pe linia Constanța - Istanbul - Pireu - Alexandria - Tel Aviv - Salonic. Caracteristici: depl 7 077 t; dim. 128,55 x 17,60 x 9,22 m; vit. 22 Nd. Total echipaj și pasageri 562 oameni. A fost scoasă din serviciu în 1975.



Transilvania

**TRANSPARENȚA APEI DE MARE** Calitatea apei de mare de a fi transparentă. Transparența depinde de prezența în apă a particulelor de natură minerală și organică în suspensie, de intensitatea luminii și de unghiul de incidență a acesteia pe suprafața apei. Pentru măsurarea T. se folosește discul lui Secchi. (*v.*)

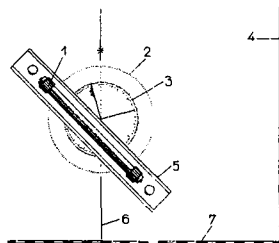
**TRANSPORTOR DE AVIOANE** *mil., ist.* Navă pentru transportul și lansarea hidroavioanelor. După primul război mondial, odată cu apariția portavioanelor, T.d.A. au ieșit din compunerea flotelor.

**TRASĂ 1.** A trage cu un creion pe hartă un drum sau un relevment. **2.** A desena în sala de trasaș planul de forme al unei nave. **3.** A desena planul unei vele.

**TRASAJ NAVAL** Operația de trasare a planului de forme în general și a elementelor componente ale acestui plan, în sala de trasaș, precum și operația de trasare în ateliere speciale a formelor elementelor structurale ale corpului navei, la dimensiunile lor reale, în vederea executării șabloanelor după care se construiesc aceste elemente.

**TRASARE** Acțiunea de a trasa (1).

**TRASATOR NAVAL** Tehnician specializat în transpunerea pe planșeta (podeaua) halei de trasaș sau direct pe



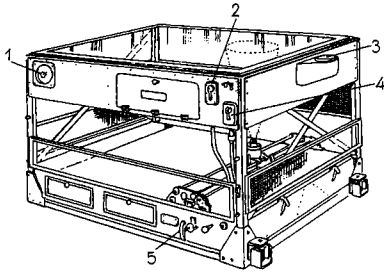
Trasarea drumului cu linii paralele cu rulou:

1 - rulou; 2 - roză adevărată; 3 - roză magnetică; 4 - scara latitudinilor; 5 - linii paralele cu rulou; 6 - meridian adevărat; 7 - scara longitudinilor.

materialul de construcție a diverselor linii și forme ale unei nave, la dimensiuni reale, extrase din planurile de construcție elaborate de serviciul proiectării al șantierului constructor.

**TRASOR DE DRUM** Aparat care trasează pe hartă drumul navei pe baza datelor transmise electric de la

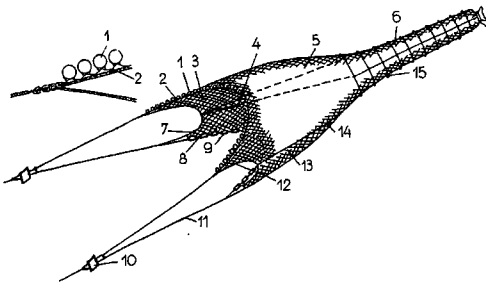
compas și loch. Pe navele de luptă poate trasa atât drumul, cât și viteza unei ținte; *sin.* masă trasoare.



Trasor de drum:

1 – obscurator; 2 – reglare manuală E-V; 3 – ceas; 4 – reglare manuală N-S; 5 – schimbător de scară.

**TRAUL pesc.** Unealtă de pescuit în formă de sac, confecționată din plasă cu ochiuri de diferite mărimi și remorcată prin apă de către traulere cu ajutorul a două remorci metalice, denumite vaere. Distingem: **T. pelagice**, **T. semipelagice** și **T. de fund**. T. se compune din aripi, matiaș și sac, precum și din capac, talpă și două laterale. Plasa este susținută de un schelet format din parâme longitudinale sau topenanți și din parâme transversale sau centuri. Parâma de la gura T., care are o formă eliptică la deplasarea prin apă, poartă denumirea de hedlain pentru partea de deasupra și de grundrop pentru partea de dedesubt. Gura T. este menținută deschisă pe verticală cu ajutorul flotoarelor montate pe hedlain și al greutateților de diferite forme, montate pe grundrop, iar pe orizontală cu ajutorul unor panouri. ♦ „Funda T.!” Comandă la care începe operațiunea de lansare a T.



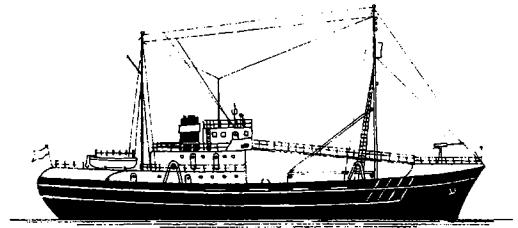
Traul:

1 – flotor din aluminiu; 2 – hedlain; 3 – aripă traul; 4 – topenant; 5 – matiaș; 6 – sac; 7 – hedlain lateral; 8 – grundrop; 9 – panou; 10 – parâma interemediară inferioară; 11 – parâma interemediară superioară; 12 – aripă traul; 13 – topenant; 14 – centuri-sac.

**TRAUARE** Pescuit cu traulul în bord sau prin pupa. Se poate executa și cu două traulere.

**TRAUER** Navă de pescuit care folosește traulul. **T.-uzină** Navă modernă de pescuit în larg, cu traulare prin pupa; este echipată cu sisteme mecanizate de pescuit, prelucrare, congelare și depozitare a produselor de pește (pește congelat, făină și ulei de pește) în spații răcite. Caracteristici: 1500–2000 tdw; dim. 80–95 × 14–16 × 5 m; vit. 13 Nd; autonomie 60–90 zile. Primele

traulere-uzină românești, destinate pescuitului oceanic, au intrat în producție în 1964.



Trawler

**TRAULIST pesc.** Pescar care manevrează un traul pe trauler.

**TRAVERS** Direcție care face un unghi de 90° cu axul navei ♦ „La T. babord/tribord” Perpendicular pe axul navei în babord/tribord.

**TRAVERSĂ 1.** A prinde ancora cu cârligul de traversieră și a o așeza orizontal. **2.** A așeza o vergă travers pe punte pentru a o încrucșa apoi în arboradă. **3.** (*despre valuri*) A aduce o ambarcațiune între valuri. **4.** A pune la post traversa ancorei. **5.** *sin.* a ambosa. **6.** (*despre remorcher*) A fi tras travers de nava remorcată. Dacă nu molează imediat remorca, remorcherul traversat se răstoarnă. ♦ „A se T.” (*ra*) A cădea între valuri.

**TRAVERSADĂ 1.** Marșul unei nave între două porturi situate pe malurile opuse ale unei mări sau ale unui ocean. **2.** *fl.* Mers oblic pe fluviu.

**TRAVERSAREA ECUATORULUI** Intersectarea de către o navă în marș a liniei ecuatorului terestru. Evenimentul este sărbătorit prin tradiție de către marinari, organizându-se o serbare simbolică pentru cei de la bord care trec pentru prima dată ecuatorul.

**TRAVERSĂ 1.** Legătură la cheu sau la altă navă, dată perpendicular pe axul navei; *sin.*, *fl.* tresă. **2.** Grindă transversală între două coaste ale osaturii navei. **T. seacă** T. care nu susține o punte. **T. deviată** Grindă radială la boltă, care susține puntea. **3.** Tub din masă plastică umplut cu aer, folosit ca întăritură transversală a unei plute pneumatice. **4.** Tijă transversală pe un obiect, de ex.: **T. de hamac** T. care ține hamacul deschis; **T. de scară** T. de care se prind lanțurile scării și palancul gruiei de scară. **5.** v. ancoră.

**TRAVERSIERĂ** Lanț care are la capăt un cârlig de T. cu ajutorul căruia se traversează ancorele tip amiralitate; v. *fig.* grui de ancoră.

**TRAVERSINĂ** *sin.* semitraversă.

**TRĂGĂTOR 1.** Capătul de care se trage al curentului unui palanc. **2.** Manevră care trage în afara bordului (**T. exterior**) sau în interiorul acestuia (**T. interior**).

**TREAPTĂ DE VITEZĂ** Viteză stabilită în prealabil pentru fiecare gradație a telegrafului mașinii, variind de la navă la navă. Astfel, viteza corespunzătoare aliorii „Toată forța” în cazul unui corgou este mai mică sau cel mult egală cu aliura „Încet” ce caracterizează un distrugător.

**TRECERE 1.** v. matiseală. **2.** v. încărcare.

**TRECEREA DE NORD-EST** v. Pasajul de Nord-Est.

**TRECEREA DE NORD-VEST** v. Pasajul de Nord-Vest.

**TRECERE LA MERIDIAN** *sin.* culminație.

**TRECHANDIRI** (Trehandiri, Trihandin) **1.** Tip de cocă specific grecească, având prova și pupa ascuțite, etrava arcuită, iar etamboul (de regulă drept) ușor înclinat spre exterior. **2.** Navă cu corp de tip **trehandiri** și cu greement de diferite forme (de regulă brațieră) folosită în Levant mai ales pentru cabotaj.

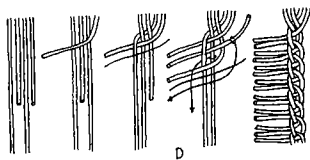
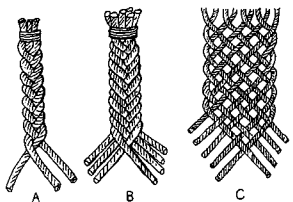
**TREI ARBORI** *sin.* navă cu trei arbori. **T.A. pătrat** Navă cu T.A. cu greement pătrat. **T.A. barc** Navă cu velele pătrate la trinchet și arborele mare și velele aurice la artimon.

**TREI INSULE** Navă prevăzută cu teugă, castel central și duneță, reprezentând tipul obișnuit de cargou; v. *fig.* cargou.

**TREIME** **1.** A treia parte din membrii echipajului, în cazul organizării serviciului la bord pe trei schimburi. **2.** v. velă la treime.

**TREI PUNȚI** *ist.* Navă cu T.P. folosită, în general, ca navă-comandant.

**TRESĂ** **1.** Împletitură plată folosită la chingi, sacheți etc. Distingem: **T. simplă**, **T. lată**, **T. franceză**. **2.** *fl., sin.* traversă (1).



Trese:

A - din trei; B - din șapte; C - franceză; D - confecționarea unei trese late.

**TRIANGULUS AUSTRALIS** Constelație având steaua nautică Atria.

**TRIATIC** v. Strai triatic.

**„TRIBAL“** *ist.* Distrugător englez, prima navă din lume cu turbine și cu căldări ce folosea păcură.

**TRIBORD** (nu are plural) Partea dreaptă a unei nave sau ambarcațiunii și direcția în spațiu corespunzătoare acestei părți (antonim **babord**); pentru evitarea confuziilor, în comenzile la cârmă nu se spune **tribord** (respectiv **babord**), ci **dreapta** (respectiv **stânga**).

**TRIBORDEZ** Marinar care, în organizarea serviciului la bord pe două schimburi („doimi“), face parte din doimea numită **bordul tribord** (antonim **abordez**).

**TRIBUNAL DE PRIZE** Tribunal național specializat, instituit de statele beligerante în timp de război, cu scopul de a judeca legalitatea capturării și a confiscării

navelor comerciale inamice sau a celor neutre care au călcat legile neutralității. Tribunalul de prize aplică în hotărârile sale atât principiile de drept internațional, cât și legile naționale; v. priză.

**TRIBUNAL MARITIM** Tribunal în competența căruia intră judecarea cazurilor legate de probleme maritime.

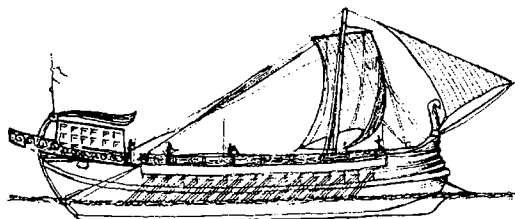
**TRIBUȚ, Vladimir Filipovici** (1900–1977) Amiral sovietic. În flota rusă din 1918. După absolvirea Școlii Superioare de Marină a început serviciul pe nave de linie. Între 1939–1947 este șef de stat-major, apoi comandant al flotei din M. Baltică. În al doilea RM a condus operațiunile flotei din M. Baltică în sprijinul trupelor de uscat ce acționau în zona litoralului și împotriva navelor inamice pe mare, atât în defensivă, cât și în ofensivă (1941–1945) în condiții extrem de grele din cauza superiorității aeriene germane. Între 1949–1960 este șef al Direcției Hidrografice a FMM și inspector pentru marină în cadrul Ministerului Apărării.

**TRICOU DE MARINAR** Tricou alb cu dungi horizontale albastre, introdus la sfârșitul sec. XVIII sau începutul sec. XIX.

**TRIDENT** **1.** „Arma“ lui Neptun. **2.** Simbolul puterii maritime.

**TRIERARH** *ist.* Comandant de trieră.

**TRIERĂ** *ist.* Nava de luptă de bază în Grecia Antică. Depl. 230 t; dim.: 40–45 × 6 × 2,3 m; echipaj. 150–170 trăgători la rame, 18–50 luptători, 12–16 marinari. Ca



Trieră greacă cu vele  
(reconstituire făcută de Academia navală din Herculane)

mijloc principal de propulsie se foloseau ramele (150–170 rame cu o lungime de 4–4,5 m) dispuse în ambele borduri pe trei rânduri suprapuse (de unde și numele navei). Ca mijloc auxiliar de propulsie serveau velele. Arma principală a T. era pintenul. *sin.* tiremă.

**TRIEST** (Trieste) Important oraș-port în NE Italiei (Friuli Venezia Giulia) situat în extremitatea g. cu același nume din M. Adriatică. Cuprinde 4 bazine, fiecare având propria denumire. Lung. frontului de cheuri 16,5 km cu ad. până la 17 m. Traficul anual de mărfuri cca 35 mil. t. Import: petrol, cărbuni, fosfați, bumbac, metale; export: cherestea, prod. petroliere, ciment. Prin portul T. se tranzitează mărfuri pentru Austria, Ungaria, Cehia și Slovacia. În port se află o rafinărie cu o capacitate de 5,2 mil. t/an, legată de o conductă de petrol transalpină ce vine din Germania având lung. de 464 km. Trei ȘN care dispun de 5 docuri uscate unde se construiesc petroliere până la 200 mii tdw și se execută reparații la toate tipurile de nave civile și militare, incl. Cr.

**TRIESTE** (*it.* Golfo di Trieste) G. interior al G. Veneției la țărmul de NE al M. Adriatice. Ad. max. 20 m; marea neregulată cu ampl. de 1,2 m. Pe malul g. este așezat portul Trieste. (v.).

„**TRIESTE**” Batiscaf construit de Auguste și Jacques Piccard pentru Italia. A atins adâncimea de 3 150 m (1953). Devenit proprietatea marinei S.U.A., batiscaful a atins, la 23 ianuarie 1960, în groapa de lângă Ins. Mariane, adâncimea de 10 916 m.

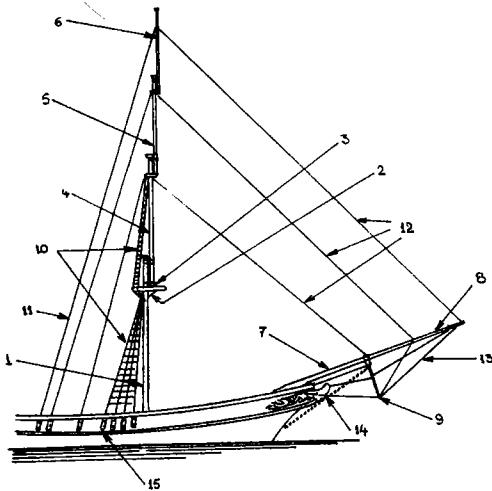
**TRIHANDIN** Navă de cabotaj cu doi arbori cu vele la treime, folosită în Levant. v. și **TRECNANDIRI**.

**TRIMARAN** Ambarcațiune cu trei corpuri legate între ele printr-o punte; v. și **catamaran**.

**TRINCARIN** *inv.*, *sin.* stringher.

**TRINCĂ 1.** Velă pătrată (prima de jos) pe arborele trinchet; v. *fig.* velatură. **2.** Velă aurică pe arborele trinchet al goeletelor sau ambarcațiunilor cu doi arbori.

**TRINCHET 1.** *sin.* arbore trinchet, arborele mic. **2.** Aparținând arborelui trinchet, de ex., gabierul T.; *sin.* gabierul mic.



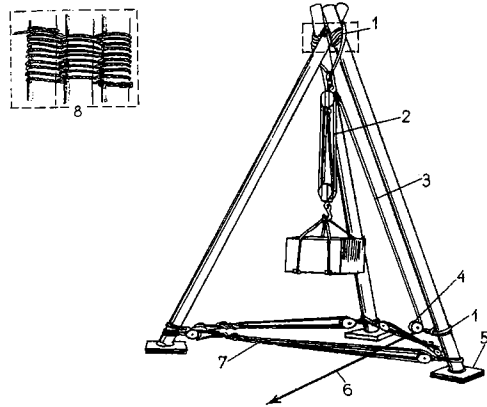
Manevrele fixe ale trinchetului:

1 – coloană; 2 – furcă; 3 – gabie; 4 – arborele gabier; 5 – arborețul zburătorului; 6 – arborețul rândunicii; 7 – bompres; 8 – bastonul bompresului; 9 – martingală; 10 – sarturi; 11 – patașajine; 12 – straiuri; 13 – subarbe; 14 – subarbă de lanț; 15 – ponsart.

**TRINCHETIN** Velă latină învergată pe straiul coloanei arborelui trinchet.

**TRINIDAD** (*sp.* Trinidad – treime. Pe insulă se văd din depărtare 3 piscuri drepte) Ins. în Oc. Atlantic situată în dreptul coastei Venezuelei la NE de delta Fl. Orinoco. Pr. ins. a statului Trinidad și Tobago. Supr. 4,5 mii km<sup>2</sup>; cca 1,2 mil. loc. Țărmuri slab dantelate. Relief muntos în N, alt. max. 940 m, în S vulcani noroioși, iar în E teren mlăștinos. Climă subecuatorială umedă, păduri veșnic verzi. Culturi de trestie de zahăr, cacao și alte culturi tropicale. Expl. de petrol, asfalt natural, forestiere. Aeroport internațional. Pr. oraș: Port of Spain. *ist.* Descoperite de Cr. Columb în 1498, Ins. Trinidad și Tobago au devenit în 1532 posesiune spaniolă. Ocupate de englezi, au devenit în 1888 posesiuni britanice. Din 1962 T. și Tobago și-au câpătat independența rămânând membre ale Commonwealth-ului.

**TRIPOD 1.** *sin.* catarg tripod. **2.** Instalație pentru manevre de forță, constând din trei școndri ce formează o piramidă asigurată de o legătură la vârf și de palancuri de picior.

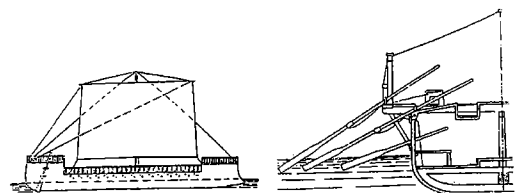


Tripod:

1 – zbir; 2 – aparat; 3 – curentul aparatului; 4 – pastică; 5 – talpă; 6 – trăgător; 7 – palanc de picior; 8 – legătură de tripod.

**TRIPOLI** (*arab.* Tarabulus ash-Sham) Oraș-port în N Libanului la țărmul M. Mediterane. Cca. 200 mii loc. Port petrolier; punct terminus al conductei de petrol de la Kirkuk (Irak). Ind. bumbacului și alim. Export: petrol și prod. petroliere (peste 15 mil. t/an), mătase, citrice, lână.

**TRIPOLI** (*arab.* Tarabulus al-Gharb) Cap. și principalul port comercial al Libiei situat la țărmul unui mic golf din M. Mediterană. Cca. 250 mii loc. Lățimea intrării în port între două moluri 300 m. Lungimea frontului de cheuri 2 km cu adâncimea de 12 m. Pot acosta simultan până la 60 de nave. Traficul anual de mărfuri cca 6 mil. t. Import: prod. petroliere, mașini, cereale; export: ulei de măsline, prod. de pielărie, tutun, prod. meșteșugărești. Nod de comunicații rutiere și de caravane. Șantier de reparații cu 5 cale de lansare unde se pot repara nave cu un depl. până la 1000 t. Aeroport. Bază Militară Maritimă a flotei Libiene. În apropiere de T. se află ruine din epoca romană. *ist.* Veche colonie feniciană, apoi cartagineză și romană. Cucerită succesiv de vandali, bizantini, arabi (643) și turci (1551). În Evul Mediu, important centru de pirajii. În 1911, ocupat de italieni. În al doilea RM, eliberat de trupele engleze. Din 1969 este cap. Republicii Arabe Libia.



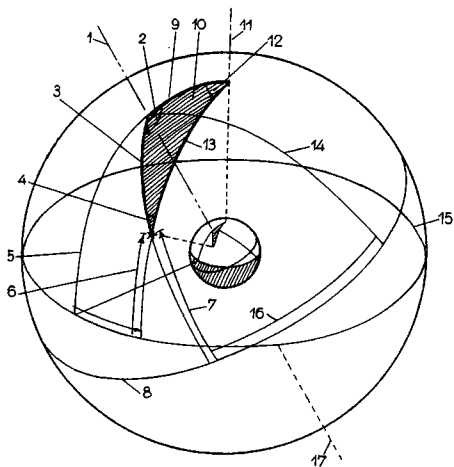
Triremă

A – Triremă; B – așezarea ramelor pe o triremă

**TRIREMĂ** *ist.* (lat. triremis, remus – ramă) Navă militară în lumea antică (Roma, Cartagina) cu trei rânduri de rame, construită după modelul trierei grecești; v. trieră.

**TRIUNGHI** Pavilion triunghiular la care raportul dintre înălțime și bază este de cca 1,5/1; v. fig. pavilion.

**TRIUNGHI SFERIC DE POZIȚIE** Triunghi ce rezultă din combinarea sistemelor de coordonate orizontale și ecuatoriale. În vârfurile sale se află astrul, zenitul și polul ridicat. Se folosește pentru a face punctul astronomic.



Triunghi sferic de poziție:

1 – Polul Nord; 2 – unghi la pol; 3 – distanță polară; 4 – unghi paralictric; 5 – vertical; 6 – înălțime; 7 – declinație; 8 – ecuator ceresc; 9 – colatitudine; 10 – triunghi sferic de poziție; 11 – zenit; 12 – unghi la zenit; 13 – distanță zenitală; 14 – meridian ceresc Greenwich; 15 – orizont ceresc; 16 – unghi orar; 17 – Polul Sud.

**TRIUNGHIUL BERMEDELOR** Zonă întinsă din Oc. Atlantic cu o formă vag triunghiulară, între coasta sudică a SUA, Arh. Bermudeilor și Antilele Mari, ale cărei limite sunt încă în discuție, în care se presupune că au dispărut misterios 50 de nave și 20 avioane fără un motiv aparent. Cercetările oamenilor de specialitate nu au descoperit nimic concludent care să susțină presupusul pericol pentru navigația navelor și zborul avioanelor în zona respectivă. De altfel, marinarii și piloții continuă să se aventureze în „triunghi”.

**TRISTAN DA CUNHA** Arh. vulcanic britanic format din 4 ins., situat în S Oc. Atlantic. Supr. 117 km<sup>2</sup>; cca 350 loc. Relief muntos. Până în 1961 pr. ins. (locuită); reprezenta un con de vulcan stins cu alt. de 2060 m. În 1961 s-a declanșat brusc erupția vulcanului și întreaga populație a fost evacuată. S-a înapoiat în 1963. Poartă numele navigatorului portughez care a descoperit aceste insule.

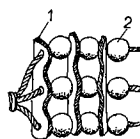
**TROMBĂ DE CEĂȚĂ** *sin.* corn de ceăță.

**TROMBĂ DE VÂNT** Tub metalic vertical, curbat la partea superioară în formă de pipă, servind la aerisirea spațiilor de sub punte, prin rotirea pipei spre vânt sau spre prova.

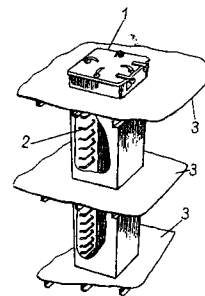
**TROMBĂ MARINĂ** Vârtej de aer cald și umed, mai rece spre exterior, având forma unei pâlnii care, trecând deasupra mării, antrenează particule de apă pe verticală sau pe o traiectorie curbă, la o înălțime de cca 100–1000 m; diametrul T.M. este de la câteva zeci de m la sute de m, viteza de deplasare a T.M. la o vit. a vântului de 100 km/h este de 30–40 km/h. Durează de la câteva minute la câteva ore. Prezintă pericol pentru ambarcațiunile mici, putând produce avarii chiar la navele mari.

**TROMP, Maarten Harpertzoon** (1598–1653) Amiral olandez. În flotă din 1607. A parcurs toate treptele ierarhiei militare navale de la locotenent la comandant șef al Flotei olandeze (1622–1653). A luptat împotriva piraților în Africa de Nord (1617–1619); în războiul purtat de Provinciile Unite împotriva Spaniei a reușit să surprindă și să nimicească flota condusă de Antonio de Oquendo la Beachy Head (15 sept. 1629) asigurând supremația Olandei pe mare. A curățat M. Mănecii de pirați. În cursul primului război naval anglo-olandez pentru stăpânirea mării (1652–1654) a înfrânt escadra amiralului R. Blake în bătălia de la Dungeness (30 mai 1652), dar a pierdut bătălia de la Gabbard Bank (2–3 iun. 1653). Încercând să străpungă blocada instituită de forțele de sub comanda amiralului englez G. Monck, a angajat bătălia de la Terheijde, cunoscută sub numele de Texel, unde a fost grav rănit după care a decedat. A fost o grea pierdere pentru guvernul Provinciilor Unite care apoi au semnat pacea cu Anglia. Maarten Tromp a fost un maestru al tacticii liniare a navelor cu vele pentru a pune în valoare forța de lovire a artileriei navale.

**TROJĂ 1.** v. cărmă. **2.** Capăt de saulă, care transmite mișcarea echei rotunde de barcă; v. fig. eche. **3.** Dispozitiv de suspensie a unei vergi, compus din furcă și cercurile trojei. **4.** Idem, compus din mai multe capete de parâmă cu ochiuri, pe care se află mere de lemn separate prin niște piese, denumite scoarțe.



Trojă de vergă:  
1 – scoarță; 2 – măr.



Trunc:  
1 – tambuchi; 2 – scară interioară; 3 – punți.

**TRUNC** Puț de acces de pe punte în diverse compartimente și magazii ale navei, care se află la o distanță mai mare de 9% din lățimea navei, în raport cu unul din borduri.

**TRUSA MARANGOZULUI** Lădiță din dotarea tuturor navelor, care conține sculele necesare șefului de echipaj pentru executarea lucrărilor curente la bord: dălți și ciocane de călăfăit, cavile pentru matisit, ace și guardamane pentru cusutul velor etc.

**TRUSĂ DE PESCUIT** Unul din obiectele de armament



ale bărcii de salvare.

**TRUST PORTUAR** Monopol de stat sau privat, instituit în vederea administrării și exploatării complexului de instalații hidrotehnice, de depozitare și manipulare a mărfurilor, dintr-un port sau al unei părți din port.

**TSUGARU** (Sangar) Str. între Ins. Honshu și Hokkaido (Japonia), care leagă M. Japoniei de Oc. Pacific. Lung. 55 Mm (101,8 km), lățimea 9,7–59,4 Mm (18–110 km), ad. părții navigabile 110–491 m. Curentul de suprafață spre est se deplasează cu vit. de 6,4 Nd (11,8 km/h). Str. este liberă pentru trecerea navelor tuturor statelor. Sub Str. T. a fost construit un tunel (1984) cu o lung. de 53 850 m. Iarna, str. nu este supusă înghețului; în lunile aug.–sept. băntuie taifunuri. Pr. porturi: Hako-date (Ins. Hokkaido), în același timp și BMM; Aomori (Ins. Honshu).

**TSUNAMI** Val de origine seismică având înălțimea de numai câțiva centimetri la apă adâncă, dar care atinge zeci de metri înainte de a se sparge pe plajă. Invadând coasta, provoacă uneori mari distrugerii; v. și Țunami, cutremur submarin.

**TSUSHIMA** (Țușima) Arh. în Str. Coreei. Terit. japonez. Supr. totală 700 km<sup>2</sup>; cca 70 mii loc. Pr. insule: Kamidzima și Simodzima. Alt. max. 664 m; climă temperată, temp. med. în ian. +4,5° C, aug. +20° C. Pescuit.

**TSUSHIMA** (Țușima) Strâmtoare între Arh. Tsushima și Ins. Japoniei; parte a Str. Coreei. Lățimea min. 46 km; ad. șenalului navigabil 93 m. Este străbătută în direcția NE de curentul cald cu același nume. Cunoscută și sub numele de pasajul Krusenstern. *ist.* În perioada războiului ruso-japonez (1904–1905) în strâmtoare, la E de Arh. Tsushima, s-a desfășurat "Bătălia navală de la Tsushima" între escadra a 2-a rusă condusă de viceamiralul Rojestvenskii (12 cuirasate, 9 Cr, 9 Ds. și 8 nave aux. dispunând de 228 guri de foc, din care 54 de 205 și 305 mm) și flota japoneză condusă de amiralul Togo (12 cuirasate, 16 Cr, 6 Can, 24 CrU, 63 Ds., dispunând de 910 guri de foc, din care 60 de 203 și 305 mm). Escadra rusă a ieșit din M. Baltică spre Extremul Orient și după un marș de 220 de zile, unic în istorie, a ajuns în Str. Tsushima unde a fost interceptată de flota japoneză și la 14/27 mai 1905 s-a desfășurat una dintre cele mai mari bătălii navale între nave purtătoare de artilerie, soldată cu o grea înfrângere a escadreii ruse, care poate fi comparată cu bătălia de la Trafalgar. De la această bătălie s-au tras ulterior multe învățăminte privind dezvoltarea flotei și a tacticii navale.

**TUAI** Operațiunea de tractare a navelor în sectoarele de fluviu cu pante mari (repezișuri, cataracte) unde viteza curentului poate atinge 18 km/h. Sunt trase spre amonte îndeosebi convoaiele de șlepurii și tancuri; *sin.* tuiaj.

**TUAMOTU** (*fr.* Touamotou) Arh. în Polinezia Franceză (Oc. Pacific) format din numeroși atoli, ins. de corali și recife. Mai poartă denumirea de Low (jos) datorită înălțimii joase a atolilor. Supr. 914 km<sup>2</sup>; pop. cca. 12 mii loc. Climă tropicală umedă. Frecvente uragane. Expl. fosforite. Culturi de cocotieri, palmieri, bananieri. Pescuit; pescuit de perle.

**TUAPSE** Oraș în Federația Rusă (reg. Krasnodar), port la M. Neagră; cca 50 mii loc. Intrepr. constr. de mașini,

exploatarea petrolului, rafinării de petrol. Șantier de reparații navale. Export petrol.

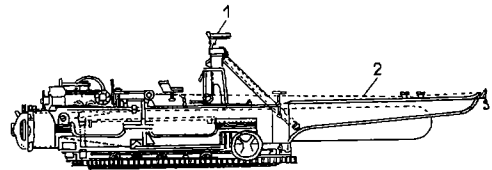
**TUB DE DEGAZARE** Conductă verticală care străbate puntea unei nave petroliere permițând evacuarea în atmosferă a gazelor degajate de produsele petroliere din interiorul tancurilor. Are extremitatea superioară curbată „în gât de lebădă” și prevăzută cu capac de aerisire pentru evacuarea automată a vaporilor inflamabili.

**TUB DE SONDĂ 1.** *înv.* Tub de sticlă închis la unul din capete, al cărui interior este acoperit cu o substanță ce se decolorează în contact cu apa de mare. Este folosit la sonda Thomson. **2.** Tub metalic prin care se introduce sonda într-un tanc.

**TUB DE ULAJ** Tub vertical de oțel sudat sau nituit cu flanșă deasupra gurii de ulaj practică în puntea unei nave petroliere. La partea superioară tubul este prevăzut cu un capac etanș. Servește la introducerea în interiorul tancului a instrumentelor de măsurare a ulajului și a temperaturilor și uneori a prelevării de mostre din marfă.

**TUB ETAMBOU** Tub metalic prin care arborele elicei iese din bordaj. La peretele pupa este etanșat cu o presetupă, iar în interior, cu bușe de gaiac.

**TUB LANSTORPILE** Tub metalic în care se introduce torpila pentru lansare. Capătul prin care se introduce torpila este închis cu un capac, iar celălalt are o prelungire sau o lingură la partea superioară; în interior există o șină de ghidare (T-ul torpilei), de care se lovește în momentul lansării o pârghie ce pune în mișcare motorul torpilei. T.L. pe navele de suprafață pot fi duble, triple sau cvadruple; ele sunt, de regulă, pivotante, dar există și tuburi fixe, mai ales pentru torpilele anti-submarine. TL montate pe submarine sunt fixe și au capace etanșe la ambele extremități, putând fi manevrate din interior.



**Tub lanstorpilă:**

1 – aparat de ochire; 2 – lingură.

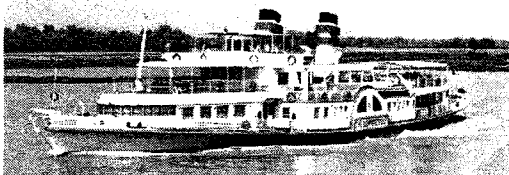
**TUBULATURĂ** Ansamblul țevilor aparținând unei instalații, de ex.: T. de incendiu, T. de santină etc. În funcție de destinație, T. se picturează în culori distincte.

**TUBULATURĂ DE BALAST** Sistem de conducte din țevi de oțel zincate, prin care se face umplerea sau golirea tancurilor de balast ale navei, inclusiv a picurilor și diptancurilor. Apa de balast se introduce în tubulatură prin valvule de fund Kingston. Viteza de circulație a apei trebuie să fie de 2–2,5 m/s, astfel încât umplerea sau golirea tuturor tancurilor să fie făcută în 4–5 ore.

**TUCIDIDE (THUKYDIDES)** (460–396 î. Hr.) istoric și om politic atenian. A scris *Istoria războiului pelopo-*

nesiac în care înfățișează lupta pentru supremație în lumea greacă dintre Sparta și Atena între anii 431–411 î. Hr. El este cel care a afirmat că „avem pământ și patrie atunci când avem nave pe mare”.

„TUDOR VLADIMIRESCU” Pasager fluvial cu zburari, construit în 1854 la Budapesta, ca remorcher fluvial pentru flota austro-ungară. S-a numit inițial „Croația”. În primul RM a fost folosit în scopuri militare. În 1919 nava a fost preluată de autoritățile române în contul despăgubirilor de război și transformată la ȘN Turnu-Severin în pasager fluvial. A fost rebotezată primind succesiv numele de „Sarmizegetusa” (1919), „Grigore Manu” (1927) și „Tudor Vladimirescu” (1957). Caracteristici: capac. de cazare 250 pasageri; dim.: 59,44 × 7,50 × 1,70 m; motor cu aburi în doi cilindri 600 CP; vit. 18,5 Nd. În perioada interbelică a fost folosit ca navă de lux deservind și Casa regală. În 1957, după o nouă reparație capitală, când a fost botezat „T.V.”, a devenit una din cele mai frumoase nave de pasageri a Companiei de turism pe Dunăre. Între 1965–1981 „T.V.”, decanul de vârstă al flotei fluviale române, a parcurs cca 200 000 km transportând cca 240 mii călători. Retras din circuitul turistic pentru reparații capitale, în 2003 nava a fost refăcută de Compania de Navigație fluvială NAVROM Galați, păstrându-se stilul de epocă, și redat circuitului turistic. Este un caz unic în Europa ca o navă de 150 de ani vechime să redevină funcțională. Este supranumit „veteranul valurilor Dunării”.

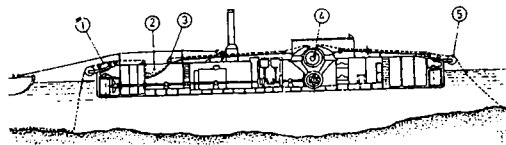


Tudor Vladimirescu

**TUDORICĂ, Andrei** (1914–1994 n. Slobozia) Comandor. Absolvent al Școlii Navale promoția 1936. A îndeplinit serviciul ca ofițer pe diferite nave ale MM. În al doilea RM, ambarcat la bordul Ds. „Mărășești” (1942–1944), participă la misiunile executate cu acesta. Trecut în rezervă în 1958, se încadrează în marina comercială unde parcurge treptele ierarhiei din marina civilă până la comandant-instructor principal al flotei maritime. În 1972 este șef de catedră în Institutul de marină „Mircea cel Bătrân”. În 1977 este expert maritim al Portului Constanța. Coautor la Lexiconul Maritim englez-român (1971).

**TUEUR** Navă ce se deplasează pe fluviu în amonte trăgându-se pe un lanț sau cablu fixat pe mal. De ea sunt legate navele care cu mijloace proprii sau remorcate nu pot înainta împotriva curentului. Pe navă este instalat un troliu mecanic pe care se înfășoară cablul de tracțiune ghidat de o serie de role. Tuiajul a fost utilizat în

sectorul Greben pe Dunăre unde înainte de construcția complexului hidroenergetic și de navigație Porțile de Fier erau trase spre amonte (vit. curentului 18 km/h) îndeosebi convoaie de șleपुरi și tancuri; *sin.* tuer, tuior; v. și salmuț.



Schema unui Tuer:

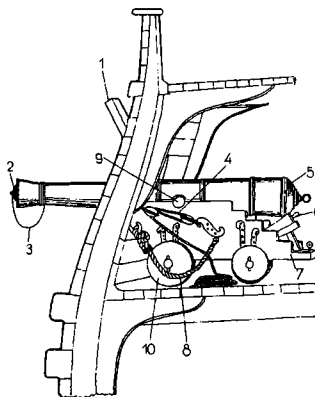
1 – lanț de tuaj; 2 – puțul lanțurilor; 3 – role; 4 – troliu; 5 – rolă de ghidaj.

**TULCEA** (*lat.* Aegyssus) Oraș-port fluvio-maritim, reședință a jud. Tulcea, situat la Mm 38–39 pe malul dr. al brațului cu același nume al Dunării, în amonte de ceatalul unde are loc defluența brațelor Sulina și Sf. Gheorghe. Cca 50 mii loc. Fabrici de conserve de pește, legume și fructe. Exploatarea stufului. Cuprinde: zona portului industrial cu un front de cheuri de 230 m, unde se descarcă minereuri pentru combinatul siderurgic; zona portului comercial, cu un front de cheuri de 970 m, cu dane de pasageri, de mărfuri în vrac, de balast; zona portului Flotei de pescuit oceanic, cu un front de cheuri de 360 m destinat navelor de pescuit oceanic. Toate zonele portuare sunt dotate corespunzător cu macarale, platforme de descărcare, depozite etc. Șantierul naval este dotat cu un sincrolift, cale pentru nave de 15 000 tdw, unde se repară toate tipurile de nave fluviale. *ist.* Orașul se află pe locul unei așezări străvechi geto-dace, apoi al unei cetăți romane, iar mai târziu al unei așezări bizantine.

**TUMBAZ** Tombaz *sin.* Dubas

**TUMBĂ** *fl.* Întoarcerea unei nave sau a unui convoi remorcat cu prova în curent.

**TUN 1.** Gură de foc de artilerie cu țeava relativ lungă, care realizează o traiectorie razantă și o bătaie relativ mare. A constituit timp de câteva sute de ani arma principală a flotelor cu vele și vapor. În prezent este înlocuit în mare măsură cu rachete, iar T. destinate apărării apropiate sunt, de regulă, automatizate. ♦ „T. în ax” T. aflat în poziție normală în axul navei sau paralel cu acesta. **T. redus** Țeavă de calibru mic ce se introduce în interiorul unui T. pentru a executa trageri de exercițiu. **T. de regată** T. de



Tun naval (sec. XVI–XVIII):

1 – capac de sabord; 2 – dop; 3 – saulă; 4 – palanc de readucere în baterie; 5 – culată; 6 – pană de ochire; 7 – cărucior; 8 – frâu de recul; 9 – umăr pentru fixarea țevii pe cărucior; 10 – roată.

dimensiuni reduse pentru semnale de regată. **T. de salut** T. de calibru mic cu care se execută salutul. **T. de semnale:** a) T. pregătit pentru transmiterea semnalelor de alarmă; b) T. folosit pentru semnale de ceață la uscat. **T. port-bandulă** T. de calibru mic cu ajutorul căruia se aruncă bandulele la distanțe mari; este înlocuit în prezent cu pistolul sau cu racheta port-bandulă. **T. port-harpon pesc** T. instalat în prova balenierelor, al cărui proiectil reprezintă o lance legată de o pară lungă și rezistentă; este folosit la vânarea balenelor și altor vietăți marine mari. **2. v. siflee. 3. sin.** lovitură de salut, ca în expr. „Un salut de 19 T.“

**TUN DE APĂ/INCENDIU** Cioc de barză de dimensiuni mari, montat pe un afet, care se folosește pentru stingerea incendiilor, mai ales pe navele de salvare sau de PCI.

**TUNEL 1.** Spațiu închis în jurul axului elicei între camera mașini și presetupă. **2.** Canal semicircular pe fundul navelor fluviiale, în care se rotește elicea pentru a reduce pescajul.

**TUNEL TRANSVERSAL** Tunel la prova, în care se află elicele de manevră.

**TUNELUL ARBORELUI PORT-ELICE** Partea din tunelul liniei de arbori care protejează și permite vizitarea arborelui port-elice.

**TUNELUL PE SUB MAREA MÂNECII (EUROTUNEL)** Tunel pentru traficul rutier și feroviar între Franța și Marea Britanie situat la o adâncime de 40 m sub fundul M. Mânecii. Construit între anii 1987–1994, are o lungime totală de 50 km între Folkestone (Anglia) și Sangatte (lângă Calais, Franța), dintre care 39 km sub apă. Se compune din 3 tuneluri: două pentru trafic și un tunel central de serviciu. Tunelul de serviciu (singurul de acest gen existent în lume) funcționează ca „zonă de siguranță” fiind ferit de fum și gaze. Este cel mai lung tunel submarin din lume. Între 1994 și 2000 au călătorit prin tunel cca 57 milioane de oameni în afară de traficul de mărfuri.

**TUNIS** (*lat.* Tunes) Cap. Tunisiei, port la g. cu același nume din M. Mediterană; cca 750 mii loc. Principala poartă maritimă a țării. Centru economic: ind. constr. de mașini, siderurgică, chimică, a cimentului, textilă. Traficul anual de mărfuri cca 3,5 mil. t. Export: minereu de fier, fosfați, plumb, ulei de măsline, vin, fructe. Nod feroviar. Aeroport internațional. *ist.* Întemeiat prin sec. X î.Hr.; cucerit de cartaginezi (sec. VII î.Hr.), apoi de romani (sec. II î.Hr.). În sec VII d.Hr. a fost ocupat de arabi, iar în 1574 de turci. Protectorat francez din 1881; din 1956 este cap. Rep. independente Tunisia. La 12 km NV de T. se află ruinele Cartaginei.

**TUNIS, Canalul** ~ v. Siciliei, canalul ~ (strâmtoarea) ~ **TUNULEȚ** *fl.* Sobă mică de formă cilindrică, instalată pe șleperi.

**TURBINĂ MARINĂ** Turbină construită special pentru propulsia navelor. Poate fi instalată în unul sau mai multe grupuri de antrenare, deservind 1–4 linii de arbori. Condițiile sale de funcționare impun prescripții mai severe decât cele pentru turbinele de uscat, ceea ce implică numeroase dispozitive de siguranță (limitatoare de suprațea, deconectare automate, uscătoare

pentru paletură etc.), cât și materiale înnobite anticoroziv pentru paleți.

**TURCOPOLIER** *ist.* Demnitar al Ordinului de Malta, care avea comanda trupelor acestui ordin.

**TURELĂ 1. mil.** Turn cuirasat, rotativ, care adăpostește până la patru tunuri. T. de artilerie grea se compun din T. propriu-zisă, barbete (turn cuirasat pe care se rotește T.), camera intermediară în care se află mașinile și o mică cantitate de muniție, elevatoarele de muniție, magazia de muniție sau, la navele mari, magazia de pulbere și magazia de obuze. În prezent T. adăpostesc unul-două tunuri antiaeriene automatizate și legate cu radiolocatele de artilerie. **2.** Suprastructură pe care se află comanda submarinului.

**TURISM CU VELE** Folosirea în scop turistic a antice nave cu pânze în variantă modernă. Agențiile de voiaj au recurs la acest mijloc datorită caracterului silențios și nepoluant al navigației cu vele și posibilității de a efectua călătorii în diferite părți ale lumii fără a pasagerii să suporte trepidările, zgomotul și gazele emanate de motonave. Primele două nave de turism cu vele au fost construite în Belgia în 1991–1992 pentru Agenția de voiaj „Star Clipper” din Bahamas și botezate „Star Flyer” și „Star Clipper”. Cursa inaugurală a avut loc pe traseul Southampton–Ins. Azore–Miami (Florida) în iunie 1991. Caracteristici: 2298 TRB, 106 m lungime, 15 m lățime, capac. de cazare 182 pasageri. Cele 15 vele dispuse într-un greement numit „barchentină cu patru arbori”, cu o supr. velică de 1000 m<sup>2</sup>, asigură o viteză de 17 Nd.

**TURKU** Port și BMM în SV Finlandei. Accesul în port este asigurat de 4 intrări cu ad. de la 7,16 la 10 m. Deschis navigației tot timpul anului. Lung. frontului de cheuri 6,4 km, cu ad. de până la 10 m. Traficul anual de mărfuri peste 2 mil. t. Import: prod. petroliere, cărbuni, minereu, mărfuri generale; export: celuloză, hârtie, prod. forestiere, prod. alim. Gară maritimă, dane specializate pentru petroliere cu un pescaj până la 9 m, pentru nave port-containere, nave Ro-Ro. Șantier de construcții și reparații navale cu 2 docuri uscate și 2 plutitoare. BMM asigură bazarea permanentă a navelor militare cu depl. mediu.

**TURNICHET** Rolă metalică pivotantă din compunerea unei urechi cu turnichet; *v. fig.* ureche.

**TURNU MĂGURELE** Port fluvial situat pe malul stâng al Dunării la km 479. Cheul are o lungime de 610 m și este dotat cu o macara de 5 tf și două de 16 tf. Mai are în dotare benzi transportoare pentru încărcarea îngrășămintelor chimice. Portul are o dană pentru operarea cerealelor, lungă de 120 m și un siloz cu o capacitate de 6 000 t. Cheul de pasageri are o lungime de 100 m. Platforma portului are o suprafață de 660 mp, iar depozitele au o suprafață de 500 mp. În port pot opera nave de până la 1 500 t. Capacitatea tehnologică de trafic a portului este de 800 000 t/an.

**TURNU-SEVERIN** v. Drobeta Turnu-Severin.

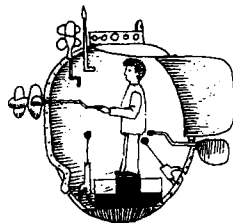
**„TURNU SEVERIN“** *ist.* Cargou din seria primelor cinci vapoare care au intrat în dotarea SMR, înființat în 1897. Construit la Kiel (Germania), a intrat în serviciu în 1898.

Caracteristici: depl. max. 5 000 t; capcit. max. 3 050 tdw; dim.: 86,6 × 12,2 × 5,1 m ; vit. 9 Nd. A funcționat cu precădere pe linia maritimă Galați–Rotterdam. După intrarea României în primul RM (1916), nava a fost închiriată guvernului Rusiei pentru transporturi de război. În perioada interbelică nava și-a reluat activitatea pe relația M. Neagră – M. Nordului. La 5 ian. 1925, din cauza furtunii, a eșuat pe un banc de nisip în fața portului francez Boulogne sur Mer. În timpul încercărilor de dezeșuare nava s-a rupt în două și nu a mai putut fi recuperată.

**TURNUS MC** Ciclu de transport al unei nave într-o unitate de timp (de regulă, într-o săptămână, o lună), pe o anumită distanță. Cu cât numărul de T. în unitatea de timp este mai mare, cu atât crește productivitatea navei.

**„TURTLE“** (engl. Broască țestoasă) Primul submarin din lume inventat de americanul David Bushnell. Era un aparat submarin rudimentar construit din scânduri de stejar legate cu benzi de fier și călăfătuite cu smoală. Avea forma de sferă alungită asemănătoare corpului unei broaște țestoase, cu lest metalic pentru echilibrare sub apă, două cârme, una pentru direcție și alta pentru adâncime, două elici de lemn,

una pentru scufundare și alta pentru ieșire la suprafață, care se manevrau de un singur om aflat în interiorul aparatului. Putea transporta două mine pe care le plasa sub carena navei atacate. În 1778 a avut loc o tentativă de atac, nereușită însă, asupra unei nave britanice; v. Bushnell.



„Turtle” (Broasca țestoasă)

**TUTUILA** Cea mai mare ins.

din Arh. Samoa aflat în posesiunea SUA. Supr. 105,4 km<sup>2</sup>; cca. 18 mii loc. Relief muntos vulcanic cu alt. până la 700 m. Culturi de banane, batate, papaia (plantă medicinală). Pr. oraș: Pago-Pago.

**TUVALU** Arh. v. Ellice.

**TYLFT** *ist.* Unitate vikingă pentru distanțe, egală cu 72 Mm.

**TYNE** Fluviu în N Angliei. Format prin confluența Râurilor T. de N și T. de S. Lung. 120 km. Izv. din M-ții Cheviot și se varsă în M. Nordului printr-un estuar îngust, lung de 10 km. Navigabil pe cursul inferior pentru navele maritime. Aici este situată o zonă industrială cu orașele: Newcastle upon Tyne, Sunderland, Gateshead și South Shields.

# T

**JAPAN** v. Sapan

**ȚAPAPIE** (nu Țapap) Parămă întinsă sub o vergă sau sub bompres și sugrumată din loc în loc de sugrumători, pe care stau gabierii cu picioarele în timp ce lucrează la întinderea, respectiv strângerea velelor. Termenul, de origine venețiană, apărut la mijlocul sec. XVII, atestă vechimea marinăriei la români. **Ț. de vârf** *ist.* Ț. scurtă, întinsă sub capătul vergii, pe care stătea un gabier de luptă; v. *fig.* vergă.

**ȚAPARINĂ** Unealtă de pescuit sportiv, folosită la mare, cu mai multe cârlige, având ca momeală fulgi de călifar.

**ȚARA DE FOC** (*sp.* Tierra de Fuego) Arh. în S Americii de Sud de care este despărțit de Str. Magellan. Partea de E aparține Argentinei, iar cea de V statului Chile. Cuprinde Ins. Ț.d.F. și un număr mare de ins. mici, incl. Ins. Horn cu C. având același nume cel mai sudic punct al Americii de Sud. Supr. totală 71,2 mii km<sup>2</sup> (Ins. Ț.d.F. 48 mii km<sup>2</sup>). Cca 40 mii loc. Relief glaciatic, în SV muntos, vulcanic cu ghețari, alt. max. 2469 m (vf. Vogan), iar în NE câmpie. Coasta, în afară de cea de E, este crestată de fiorduri și băi. Climă temperată oceanică; temp. în ian. +10° C, iul. +1° C. Vegetație de stepă în câmpie, de tundră în S și păduri subantarctice în munți. Numeroase mlaștini de turbă. Centru ad-tiv și port: Ushuaia, cea mai sudică așezare permanentă de pe Pământ.

**ȚARĂLUNGĂ, Ion** (1928–2000 n. Focșani) Pictor marinist. Absolvent al Institutului de Arte Plastice „Nicolae Grigorescu” din București, al cărui cadru didactic a fost mulți ani. A îmbrățișat cu deosebit talent pictura marină și aviatică. A deschis numeroase expoziții personale și colective. Deținător a numeroase premii pentru pictură. Membru activ al Ligii Navale Române, a fost desemnat președinte al corpului pictorilor mariști ai LNR.

**ȚĂRM** Fâșie de uscat de-a lungul unei întinderi de apă; *sin.* coastă.

**ȚĂȚĂ** Dispozitiv de aprindere electrică a minelor de contact, care constă dintr-un înveliș de plumb având în interior o fiolă cu electrolit. În momentul în care o navă lovește Ț., aceasta se deformează, spărgând fiola, iar electrolitul ajunge într-o baterie electrică ce se activează și aprinde încărcătura de exploziv; v. *fig.* mină.

**ȚĂȚĂNĂ 1.** Cui metalic care, intrând într-o balama, fixează cârma pe etambou sau ghiul pe catarg; v. *fig.* balama. **2.** Articulație care permite rotirea; v. și cheie cu țâțână; *sin.* vârtej.

**ȚEAPĂNĂ** (*despre navă*) Care reacționează lent la solicitările exterioare. O navă Ț. are stabilitate de

platformă bună, dar osatura, bordajul și catargele obolesc repede.

**ȚEST** Piesă rotundă sau ovală, confecționată din lemn, având un șanț la exterior pentru zbir și canale în interior pentru fixarea a două părți ale unei manevre sau a capătului unei manevre.

**ȚEST CU RAI** Macara simplă cu fețele mai scurte decât macaraua obișnuită.

**ȚIGĂNAȘ, Emanoil** (1935–2000 n. Sireți, Rep. Moldova). Contraamiral. Absolvent al Școlii Superioare de Marină promoția 1957 și al Academiei Militare secția Marină (1965). Din 1957 a îndeplinit funcțiile de la comandant UL artilerie la comandant de navă. Lector la Școala Superioară de Marină (1964–1966). Șef al Bir. Operații în CMM, iar între anii 1990–1995 este șeful Facultății de comandă, stat-major și tehnică militară în cadrul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”. Fiind un pasionat susținător al sporturilor nautice, a devenit primul amiral al Flotei de Iahting a României. Anual se organizează în amintirea sa „Memorialul de Yachting contraamiral Emanoil Țigănaș”.

**ȚIGLINA** (fostă Gherghina) Prima bază navală a Marinei Militare Române care și-a început dezvoltarea prin programul desfășurat începând din anul 1881. Odată cu intrarea în serviciu a primelor nave a apărut necesitatea unui port militar. Locul ales a fost Ț. (cartier al orașului Galați aflat pe malul Dunării la km 155 și pe malul st. al R. Siret). Pe promontoriul adiacent a început în 1884 ridicarea clădirilor pentru cazarmile echipajelor, pavilioane de locuințe pentru ofițeri, agajați civili, pavilion administrativ, înfirmerie, magazii pentru echipamente, torpile și materiale explozive, atelier pentru diverse reparații, instalații pentru practica marinărească a militarilor ș.a. Cu timpul schimbarea cursului R. Siret a dus la blocarea portului cu un banc de nisip care nu a mai permis accesul navelor cu un tonaj mai mare. În cele din urmă portul a fost părăsit. Au rămas în folosința Flotei clădirile trupei și depozitele până după cel de al doilea RM.

**ȚIN-TE BINE 1.** Parămă întinsă de-a lungul punții pe mare rea, de care se țin marinarii cu ajutorul unui boț cu rodanță atunci când trebuie să lucreze pe punte. **2.** Parămă în ghirlandă cu mânere din lemn în jurul unei bărci sau unui colac de salvare pentru a fi apucată de naufragiați; v. *fig.* barcă și balenieră. **3.** Capăt de parămă aruncat de la bord pentru a se ține un om care urcă pe o scară de bordaj.

**ȚINDAO** (Quingdao) Oraș în E Chinei (Șandun), port la Marea Galbenă. Cuprinde două rade (exterioară și interioară) și patru bazine. Dinspre mare este protejat de

3 diguri cu lung. totală de 1,2 km. Lățimea intrării în port 260 m, ad. 12 m. Pot acosta în port nave cu o capacitate de 30 mii tdw. BMM a flotei chineze care folosește incinta portului. Lungimea totală a frontului de cheuri (incl. a BMM) peste 15 km. Ad. în radă 10–40 m, iar în bazine: 4,2–10,4 m. Traficul anual de mărfuri peste 55 mil. t. Import: utilaje industriale, cereale; export: prod. petroliere, prod. alim. Șantierelor navale asigură construcția și reparația navelor civile cu o capacitate de peste 5 000 tdw și nave militare, incl. Ds. *ist.* În preajma primului RM la Ț. a fost bazată escadra germană a VAm Maximilian Spee. În nov. 1914 a fost predat trupelor anglo-japoneze. Preluat de China în 1937, portul a fost ocupat de trupele japoneze până la sfârșitul celui de al doilea RM. Folosit ca bază de flota SUA din Pacific între 1945–1947.

**ȚINE** (*despre ancoră*) A nu ara după ce a mușcat. ♦ „Ț. ancora” *fl.* Formulă prin care se raportează că ancora a mușcat și nu ară. „Ț. peste tot” Formulă prin care șeful de echipaj de pe remorcher și cărmacii șlepurilor raportează că ancorele și legăturile țin.

**ȚINE LA CAPĂ** A sta la capă.

**ȚINE MALUL** *fl.* A naviga aproape de mal.

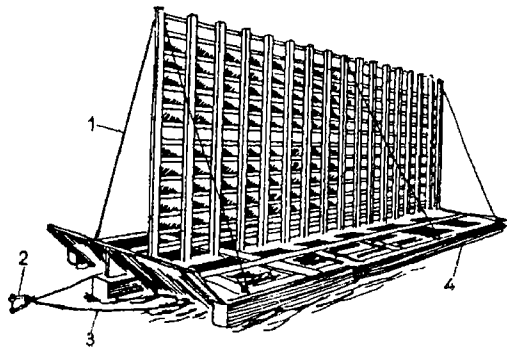
**ȚINE MAREA 1.** A rămâne în mare, ca în expr. „Această navă ține marea de zece zile”. **2.** A suporta bine marea, ca în expr. „Barca de salvare ține bine marea”. **3.** *arg.* „A ține bine marea” sau „A ține bine la mare” A nu avea rău de mare.

**ȚINERE, putere de** ~ Capacitatea unei ancore de a rezista tracțiunii lanțului, fără a ara.

**ȚINHUANDAO** Port în China situat la țărmul G. Liaodong din M. Galbenă. Accesibil navigației pe tot cursul anului. Accesul în port din g. se realizează prin două canale cu ad. de 13 și 11 m. Lung. frontului de cheuri 3,5 km. Portul asigură exportul petrolului și cărbunelui provenite din zăcămintele aflate într-o regiune apropiată. Traficul anual de mărfuri cca. 70 mil. t. În port pot acosta petroliere cu o capac. de 60 mii tdw și vrachiere de 35 mii tdw. Cheul amenajat pentru exportul cărbunelui dispune de un depozit cu o capac. de 500 mii t.

**ȚINTĂ 1.** Obiectiv inamic destinat să fie distrus sau avariat de către forțele și mijloacele proprii care acționează în funcție de felul Ț. Acestea pot fi clasificate după următoarele criterii: după dispunerea în spațiu: aeriene (cosmice), de suprafață (pe mare, fluviu), submarine, terestre; după structură grupate sau izolate; după gradul de mobilitate: fixe, mobile; după gradul de protecție: descoperite, acoperite, blindate; după condițiile de observare: vizibile, invizibile, detectabile, nedetectabile ș.a. **2.** Mijloc plutitor nepropulsat,

remorcat de un remorcher cu remorca foarte lungă și în care se execută trageri de instrucție cu proiectile lestate. Ținta propriu-zisă (reprezentând o siluetă rudimentară de navă văzută dintr-un bord) se montează pe flotoare metalice compartimentate sau umplute cu plută și este formată dintr-o suprastructură specială (de regulă un cadru dreptunghiular cu schelet metalic) acoperită cu pânză de vele. Partea inferioară a cadrului dreptunghiular poate fi formată din bare, iar cea superioară, din plasă. **3.** Inaginea unui obiect apărută pe ecranul radarului; v. navă-țintă.



Țintă: (2)

1 – sarg; 2 – cheie; 3 – labă de găscă; 4 – plută.

**ȚINUTA ANCORAJULUI** Capacitatea ancorajului (4) de a se comporta bine, nepermițând ancorei să are.

**ȚINUTA ANCOREI** Capacitatea unei ancore de a nu se răsturna după ce a mușcat fundul.

**ȚINUTĂ 1.** Capacitatea unei nave de a ține bine marea.

**2.** Capacitatea unui fund de a fixa ancora. **3.** Uniformă (îmbrăcăminte).

**ȚINUTURILE AUSTRALE ȘI ANTARCTICE FRANCEZE** Terit. format din Arh. Kerguelen, Crozet, Ins. Saint Paul, Ins. Nouvelle Amsterdam și Țara Adelié. Centru ad-tiv: Paris. Stațiuni de cercetări științifice. Din 1958 „Teritoriu de peste mări” al Franței.

**ȚOL 1.** MC Pânză groasă sau rogojină ce servește la fardaj. **2.** Unitate de măsură pentru lungimi, folosită în unele țări (Anglia, S.U.A.), egală cu 25,4 mm. Calibrul gurilor de foc se măsoară uneori în Ț.; *sin., engl.* inch.

**ȚOL DE SEPARAȚIE** MC Împletitură de papură, paie de orez ori țesătură rară de materiale fibroase, folosită la separarea diferitelor categorii de partizi de mărfuri și la protejarea lor contra umidității pe timpul transportului; *sin.* rogojină de separație.

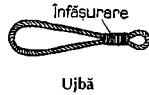
**ȚUG** *fl.* Porțiune a unui convoi de șleपुरi, remorcată separat, pentru a trece, de ex., printr-o zonă de curent puternic.

**ȚUNAMI** (*jap.* Tsunami); v. Tsunami; v. cutremur submarin.

# U

**U Pavilion** din Codul internațional de semnale cu semnificația: „Vă îndreptați spre pericol”.

**UJBĂ 1.** Zbir din cânepă, gătit cu o legătură lată și prins la inelul din pupa al bărcii, în care se introduce rama de guvernare. **2. sin. (rar)** strapazan.



**ULAJ 1.** Spațiul lăsat gol în tancurile navelor petroliere după încărcarea mărfii, cu scopul de a se asigura loc de expansiune a mărfii lichide (păcură, șitei, benzină, motorină etc.) care își mărește volumul când se navigă în mările calde sau când marfa lichidă este încălzită prin serpentinele din tancuri în vederea descărcării. **2.** Distanța liniară măsurată pe verticală, între marginea superioară a gurii de ulaj și suprafața mărfii aflată în tancul respectiv.

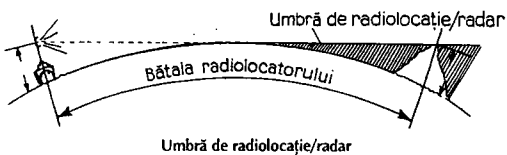
**ULEI DE FURTUNĂ** Ulei animal sau vegetal folosit pentru calmarea valurilor. Recipientele cu U.d.F. fac parte din obiectele de armament ale bărcilor de salvare; v. fila ulei.

**ULM** Oraș din Germania (Baden-Württemberg), important port pe malul st. al Dunării. Cca 100 mii loc. Centru industrial și comercial. Constr. de autocamioane, aparataj electrotehnic, mașini agricole; siderurgie, prod. textile, mobilă. Atestat din anul 854.

**ULMEANU, Sebastian** (1919–1979 n. Buzău) Viceamiral. Absolvent al Școlii de Ofițeri Marină promoția 1950 și al Academiei Militare Generale Facultatea de Marină (1953–1956). Îndeplinește funcțiile șef Birou Cadre (1951) și secretar al Consiliului Militar al CMM (1953). Între anii 1953–1973 îndeplinește funcțiile de răspundere: comandant de Ds.; șef de stat major al Bazei 42 Maritime; comandant al Regimentului 110 Radiotehnic și Transmisiuni; Comandant al Div. 42 Maritime; loțiitor al comandantului MM. Între anii 1973–1979 comandant al Marinei Militare. În 1979 a fost promovat în funcția de loțiitor al șefului MStM și șef secție Marină. În același an se stinge din viață.

**UMĂR 1.** Formă proeminentă la prova, mai ales la navele din lemn, pentru a reduce afundarea prova pe timpul tangajului. **2.** Piesă din lemn montată longitudinal pe un școndru pentru a reține o legătură.

**UMBRĂ DE RADIOLOCAȚIE/RADAR** Zonă din spatele unei înălțimi, unui obiect sau orizontului, care nu poate fi „văzută” cu radiolocatorul/radarul.



**UME ÄLV** Fluviu în Pen. Scandinavă, pe terit. Suediei. Lung. 450 km. Supr. bazinului hd. 26 730 km<sup>2</sup>. Izv. din M-ții Scandinavi; numeroase praguri pe cursul superior. Debit maxim vara. Se varsă în G. Botnic din M. Baltică. Blocat de ghețuri din nov. și până în mai. Hidrocentrală (cea mai mare din țară). La vărsare este situat portul maritim Umeo. Navigabil pe cursul inferior și mijlociu.

**UMEDĂ** (*despre navă*) Care ambarcă apă multă pe mare rea.

**UMFLAREA BĂRCII** Lăsarea la apă a unei bărci din lemn, plină cu apă, dar ținută în palancuri, pentru a se umfla și a deveni etanșă.

**UMFLĂTURĂ** Porțiune umflată a genunchiului, ramei; v. fig. ramă.

**UMIAC** Barcă asemănătoare caiacului dar cu dimensiuni mai mari (8–9 × 1,5 × 0,70 m) nepuntată, folosită de eschimoși pentru transport. Are osatura din lemn și bordajul din piei de focă, fundul îngust și extremitățile ascuțite. Este propulsată de o pereche de vâsle și o velă. Vâslesc de obicei femeile, bărbații stau la cârmă folosind o vâslă în formă de lopată.

**UMPLE 1.** A așeza merlin în spațiile dintre șuvițele/vițele unei manevre fixe pentru a-i da o formă circulară înainte de înfășare. **2.** A face o velă să prindă vânt pe fața din pupa.

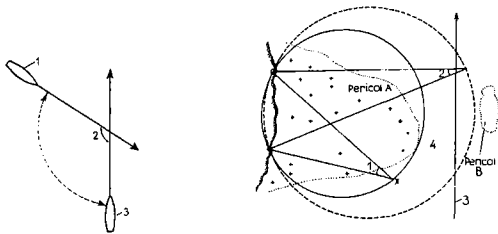
**UMPLUTURA FIGURII GALIONULUI** *inv.* Piesă din lemn, de formă triunghiulară, aflată sub figura galionului.

**UMPLUTURĂ 1.** Merlinul sau saula cu care se umple o pară. **2. MC** Mărfuri stivuite în spațiile dintre traversele magaziei, în scopul folosirii maxime a capacității de încărcare, cât și pentru evitarea suprafețelor libere în cazul încărcării în vrac. În cazul cerealelor, în magazinele complet încărcate prevăzute cu pereți despărțitori și cu puțuri de alimentare, umplutura între traverse se face prin saci cu cereale.

**UNALASKA** Ins. din șiragul Arh. Aleutine din Oc. Pacific. Supr. 2,8 mii km<sup>2</sup>. Terit. SUA (st. Alaska). Țărmurile adânc crestate de fiorduri. Relief în mare parte muntos; alt. max. 2036 m; vulcan activ. Climă subarctică umedă. Ghețari. Vegetație de tundră. Pop. cca 500 loc. (aleuți). Bază militară a SUA Durch Harbour. Descoperită în 1741 de V. Bering.

**UNGHI** *nav. U. de brațare* U. dintre normala la planul diametral și verga unei vele. **U. de cârmă** U. dintre planul diametral și pana cârmei. **U. de coliziune** U. dintre drumurile a două nave, măsurat din prova navei lovite, de la 0° la 180°. **U. de derivă** U. orizontal format de prelungirea axei longitudinale a navei și direcția în care aceasta se deplasează real deasupra fundului, într-o zonă de curenți și vânt. **U. de elansare a provei** U. format din

linia etravei cu verticala. **U. de finețe prova** U. maxim format de urma planului diametral al navei cu tangenta la conturul liniei de apă situată la mijlocul distanței între plutirea la plină încărcătură și plutirea la nivelul curburii etravei. Împreună cu unghiurile de ascuțime pupa caracterizează finețea formelor carenei și influențează viteza navei. **U. de finețe pupa** U. care definește finețea formelor liniilor de apă pupa, la intersecția cu urma planului diametral al navei. Spre deosebire de prova, la pupa se determină U. de finețe pentru două linii de apă, în vecinătatea liniei de plutire de vară. **U. de incidență** U. dintre axul navei și direcția vântului, contat din prova până la 180°. **U. de întoarcere** U. dintre două drumuri succesive ale navei. **U. de mușcare** v. ancoră. **U. de răsturnare** Banda maximă a unei nave, la care aceasta nu se mai poate redresa răsturnându-se. **U. periculos vertical sau orizontal** U. maxim sau minim, sub care se vede de la bord un reper vertical sau U. dintre două puncte de la uscat indicând limita la care nava se poate apropia de un pericol.



Unghi de coliziune:

- 1 - navă obligată;
- 2 - unghi de coliziune;
- 3 - navă privilegiată.

Unghi periculos orizontal:

- 1 - unghi periculos orizontal pentru pericolul A;
- 2 - unghi periculos orizontal pentru pericolul B;
- 3 - drumul navei;
- 4 - zonă sigură.

**UNGHII astr. U. la pol** U. diedru format de planul meridianului locului și planul cercului orar al astrului. Se măsoară pe ecuatorul ceresc de la meridianul superior al locului spre est sau vest, primind valori de la 0° la 180°. Una din coordonatele ecuatoriale și element al triunghiului sferic de poziție, cu aplicații în calculele nautice. **U. la zenit** U. dintre verticala astrului și meridianul locului. **U. orar** U. diedru format din planul meridianului superior al observatorului și planul meridianului astrului. Împreună cu declinația astrului, formează cele două elemente ale sistemului de coordonate ecuatoriale. **U. orar al locului** U. diedru format de meridianul superior al unui loc (observator) oarecare cu cercul orar al unui astru. Se măsoară în sens retrograd, începând de la meridianul observatorului și poate primi valori de la 0° la 360°. **U. orar sideral** Arcul de ecuator ceresc cuprins între punctul vernal și meridianul astrului. Se măsoară în sens direct (spre est) începând de la punctul vernal și este egal cu 360° -  $\alpha$  ( $\alpha$ , ascensiunea dreaptă a astrului). Pentru stele, se dă în efemeridă pentru ziua întâi a fiecărei luni. În astronomie

servește pentru calculul unghiului la pol al stelelor. **U. paralactic** U. dintre verticala și cercul orar al astrului. **UNGHII DE LANSARE** mil. Unghiul dintre relevmentul prova al țintei și traiectoria torpilei.

**UNGHII DE TALAZ NATURAL** MC Unghiul maxim la care unele mărfuri încărcate în vrac (cereale, minereuri, cărbuni, fosfați etc.) își păstrează forma aproximativ tronconică, rezultată la încărcare. Acest unghi are valori de 25–36° la cereale, 30–45°, la cărbuni, 30–50° la minereuri.

**UNGHIIUL DE INTRARE A VÂNTULUI** *meteo.* U. dintre direcția vântului și izobara din zona ciclonului.

**UNGHIE 1.** Fața superioară a palmei ancorei. **2.** Daltă de călăfăuit de dimensiuni mici.

**UNIFORMA MARINEI MILITARE ROMÂNE.** Ținuta cu accesoriile respective (eghileji, stilet, centură ș.a.) și semnele distinctive de grad ale personalului marinei militare. În MMR au fost introduse uniforme de ceremonie, de oraș, de serviciu și de instrucție, fiecare cu câte o variantă de vară și una de iarnă. Data trecerii



Uniforme ale marinarilor români din 1877  
(Muzeul Marinei Române)

de la ținuta de vară la cea de iarnă și invers se stabilește printr-un ordin superior. Uniforma MMR poate fi purtată atât de personalul militar activ, cât și de amiralii, ofițerii și maiștrii trecuți în rezervă, pentru care se acordă în mod individual dreptul de a purta uniformă. Portul uniformei militare este reglementat prin lege. *Ist.* Primele uniforme de marină au fost introduse în Principatele Române după 1830, odată cu organizarea în cadrul acestora a flotilelor militare (Moldova 1843, Muntenia 1850). Uniformele de culoare verde închis erau asemănătoare celei de la armata de uscat. După Unirea Principatelor (urmată de unificarea flotilelor), sub influența instructorilor de marină aduși din Franța, s-a schimbat în întregime uniforma de marină, adoptându-se modelul francez de culoare bleumarin. În 1921 și apoi în 1930 s-au adus modificări semnificative uniformei de marină, introducându-se mai multe ținute (14 pentru ofițeri, 5 pentru elevii Școlii Navale, 7 pentru maiștri și 11 pentru trupă - 1930). În 1941, odată cu intrarea țării noastre în război, s-au desființat ținutele de ceremonie și de vară, introducându-se ținuta de campanie. În 1948, s-au înlocuit printr-un Decret semnele distinctive ale monarhiei cu cele ale Republicii și s-a redus numărul ținutelor (3 pentru ofițeri, 2 pentru subofițeri și maiștri). În 1951 au fost introduse noi denumiri ale gradelor și galoane și epoleți cu stele după



modelul sovietic. În 1980, printr-un Decret Prezidențial, s-a revenit, printre altele, la vechiul semn distinctiv „ochiul lui Nelson” în locul stelei de pe galoane. După evenimentele din dec. 1989, fondul de bază al uniformelor de marină a rămas neschimbat (renunțându-se însă la epoleții fixați pe umerii vestonului), dar s-a introdus uniforma pentru cadrele militare femei. În procesul de integrare a României în structurile euro-atlantice, revenindu-se la vechile denumiri ale gradelor, s-au efectuat schimbări și în ce privește uniformele MM: înlocuirea culorii bleumarin cu cea neagră caracteristică majorității ținutelor de marină ale armatelor NATO, adoptarea de noi embleme, însemne și ecusoaie etc.

**UNIREMĂ** Navă militară cu un singur rând de rame folosită în flotele din Grecia și Roma antică. În mod obișnuit, avea 12 perechi de rame și o velă pătrată ridicată pe un mic catarg.

**UNITATE DE LUPTĂ (UL)** Subunitate de bază în schema de organizare a serviciului pe nave militare, destinată executării misiunilor ce-i revin în luptă și în activitatea zilnică. Fecare UL are în frunte un comandant și este încadrată cu specialiștii necesari deservirii armamentului și tehnicii de luptă. În funcție de armament, dotare cu tehnică de luptă și clasa navei pe aceasta pot fi până la 7 UL. (navigație, artilerie, rachete, mine și torpile, transmisiuni, electromecanică, aviație) și poate fi divizată în grupe, baterii ș.a.; *sin.* serviciu de luptă.

**UNITATE COMPUSĂ** În sensul Regulilor de drum, ansamblul împingător-barje împinse legate rigid. Nava remorcată la ureche nu este o U.C.

**„UPHOLDER”** Submarin britanic dintr-o serie de submarine clasice de acest tip. Construite între anii 1992–1993 și ținute în rezervă, au fost închiriate Canadei pentru a le folosi începând din anul 2000. Face parte din categoria submarinelor de patrulare și are ca misiune principală atacul navelor mari de suprafață, în care scop folosește rachete antinavă de tip SUB HARPOON și 6 TLT. Caracteristici: depl. în imersiune 2400 t; dim. 70 x 8 x 5 m; vit. în imersiune 20 Nd; echipaj 44 oameni.

**UPULU** Ins. în Arh. Samos (Samoa de Vest) din Oc. Pacific. Supr. 1,1 mii km<sup>2</sup> (incl. micile insule din jur); cca 80 mii loc. Relief muntos, alt max. 1100 m. Culturi de cocotieri, bananieri și arbori de cacao. Oraș-port: Apia.

**UPWELLING** (*engl.* Up—in sus; Well—țâșnește) Fenomen de ridicare a apelor din adâncimea oceanului (mării) către straturile de la suprafață. Se produce îndeosebi la fârmurile de V ale continentelor. U. se produce sub influența vânturilor care deplasează apa de la uscat spre larg, a curenților care deviază apa de la uscat, iar în largul oceanului de trecerea cicloanelor tropicale. În zona U. apa este mai rece și cu o densitate mai mare.

**URAGAN MN 1.** *sin.* Ciclon în Oc. Atlantic. **2.** Vânt de forță 12–17 pe scara Beaufort.

**URAL** Fluviu în Federația Rusă. Lung. 2534 km; supr. bazinului hd. 220 mii km<sup>2</sup>. Izv. din S M Ural (masivul Ural Tau), traversează câmpia precaspică și se varsă în M. Caspică prin două brațe, în apropiere de or. Curiev.

Împreună cu M-ții Ural formează linia de demarcație între Europa și Asia. Fl. este alimentat în principal de zăpezi (80%). Îngheață pe porțiunea navigabilă pe la sfârșitul lunii nov. și până la sfârșitul lui martie. Bogat în pește industrial. Navigabil până la or. Uralsk.

**URECHE 1.** Piesă metalică fixată pe punte pentru călăuzirea parâmelor, având, de regulă, o deschidere dreaptă sau oblică. **U. cu turnicheți** U. cu role canelate pentru ghidarea parâmelor. **U. de Panama** U. închisă. **U. de remorcă** U. pentru călăuzirea remorcii; *v. fig.* remorcă. **2.** Leșitură laterală a palmei ancorei. **3.** *v. bintă.*



Urechi:

A – deschisă; B – închisă (de Panama); C – cu turnicheți.

**URECHELNIȚĂ** Apărătoare pentru manevrele fixe.

**„URF”** Submersibil pentru cercetări construit în anul 1978 la

Șantierul din Malmö în Suedia. Caracteristici: deplasament 52 t; echipaj 25 oameni.

**URMĂRITOR DE AȘTRI** Instrument de navigație pentru urmărirea astrilor care permite să se ia înălțimi la stele de mărimea 2,5 (ziua) și la stele de mărimea 3,5 (noaptea).

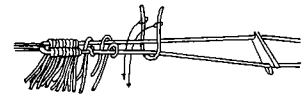
**URMIA** (Rezaiyeh) Lac sărat în NV Iranului, în partea de E a podișului Armeniei situat la 1275 m altitudine. Supr. 5,8 mii km<sup>2</sup>; ad. max. 15 m; salinitate 150–230%. Navigabil.

**URS 1.** Axul unui argat. **2.** *înv.* Denumire populară a ancorei; *sin.* mătă.

**URSA MAJOR** Constelație având stelele nautice Alioth, Alkaid și Dubhe.

**URSA MINOR** Constelație având stelele nautice Kochab și Polaris (steaua polară).

**URSEANU, Vasile** (1848 – 1926) Viceamiral. Absolvent al Școlii Militare cu gradul de Slt. (1868), repartizat la Flotilă. Secund pe nava „România” (1870). Urmează un stagiu de specializare în Franța (1872–1873) ambarcat pe nava-școală „Jean Bart”. În timpul războiului din 1877–1878 a comandat bateriile „Elisabeta”, „Mircea” și „Renașterea”. În 1882, cu gradul de maior, este numit la comanda bricului „Mircea” (I), pe care îl aduce în țară din Anglia. În 1889 execută prima campanie de instrucție la comanda Cr. „Elisabeta”. Avansat CAM, devine primul comandant (1896–1898) al nou înființatei Divizii de Mare. Șef al Direcției marină din Ministerul de Război. Promotor al primelor manuale și regulamente de marină și al primei reviste a marinei (1898). În rezervă cu gradul de VAM în 1900. A studiat astronomia și a activat pentru înființarea Societății astronomice Române. A sprijinit material construcția Observatorului astronomic popular (1910), azi



Urechelniță

Observatorul Astronomic al Mun. București „Amiral Urseanu”.

**URZEALĂ** v. pânză de vele.

**USCĂ** *sin.* a descoperi (un obiect etc. acoperit).

**USCAT 1.** Pământul văzut din mare. ◊ „A lua legătura cu U.” A lua legătura cu coasta. **2.** Suprafața litosferei neacoperită de mări și oceane, care ocupă 149 mil. km<sup>2</sup> (29% din suprafața pământului); *sin.* pământ.

**USCATĂ** (*despre navă*) Care ambarcă puțină apă pe mare rea.

**USCATUL** Vânt dinspre uscat (*termen pescăresc*).

**USHUAIA** Oraș în S Argentiniei, port pe Ins. Țara de Foc. Cca 5 mii loc. Cel mai sudic oraș de pe glob.

**USTOACĂ** *ist.* variantă a cuvântului ustuacic; v. *sin.* acic.

**USTUACIC** *ist.* Denumire ce provine din expresia turcească *ústüaçik kayık*, adică „barcă descoperită”, deci fără punte; *sin.* ustoacă. În mod curent acest termen apare în vechile documente românești mai ales sub forma prescurtată *acic*.

**UȘAKOV, Fiodor Fiodorovici** (1745–1817) Amiral rus. Comandant de flotă. A absolvit Școala cadeților de marină (1766). Ambarcat pe navele Flotei M. Azov, a participat la războiul ruso-turc 1765–1774. Comandant de fregată și navă de linie (1775–1782). În războiul ruso-turc (1787–1791), în calitate de comandant al avangărzii escadrei ruse din M. Neagră, a participat la lupta navală de la Ins. Șerpilor (1788). Din 1790, în calitate de comandant al Flotei din M. Neagră în războaiele ruso-turce, a reputat succese în bătălia navală de la Str. Kerci (1790) și C. Caliacra (1791). În expediția navală din M. Mediterană împotriva Franței Republicane (1798–1800), a cucerit fortăreața de pe Ins. Corfu și alte ins. din M. Ionică. A pus bazele tacticii manevrierei a navelor cu vele în Flota rusă. Numele lui Ușakov îl poartă un G. din M. Bering și un C. din M. Ohotsk.

**UȘĂ NEETANȘĂ** Ușă din lemn sau metal ușor, folosită în suprastructuri și în amenajările din rufuri, castel

centru, duneță. Nu asigură etanșeitatea și nici rezistența la presiuni mari.

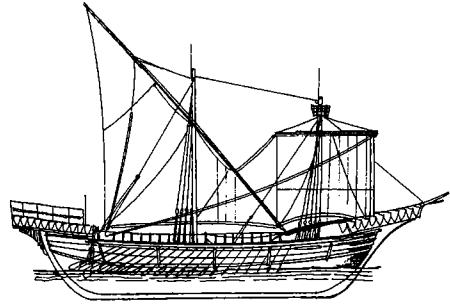
**UȘOR!** (*în comenzile de manevră*) Fără smucituri, încet.

**UȘOR LA DREAPTA/STÂNGA** Comandă la cârmă pentru a veni foarte puțin la tribord/babord.

**UTRICULAR** Plutaș (în epoca romană).

**UXER** Navă cunoscută în M. Mediterană din sec. XVI. A fost folosită de cruciați ca un fel de navă de transport și de debarcare pentru cai.

**UZUL PORTULUI** Totalitatea practicilor portuare specifice unui anumit port, cu caracter uniform care, aplicate în permanență prin consimțământul mutual al părților interesate, capătă valoare de lege locală. Pentru a fi recunoscute, uzurile portului trebuie să îndeplinească următoarele condiții: a) să fie bine definite și aplicate uniform pentru a permite o interpretare sigură și fără echivoc a contractului de navlosire și a putea fi folosite la fel în toate situațiile; b) să fie echitabil pentru a putea fi considerate valabile și



Uxer

recunoscute de tribunale în caz de litigii, cu excepția situațiilor când partea care a făcut plângerea cunoștea acest uz și se face dovada că l-a acceptat, chiar tacit; c) să fie în concordanță cu principiile de drept, deoarece s-ar putea ivi împrejurări când uzul portului să vină în contradicție cu aceste principii sau chiar cu unele reguli locale și să nu poată căpăta un caracter general aplicabil.

# V

**V** Pavilion din Codul internațional de semnale cu semnificația: „Am nevoie de ajutor“.

**VAIER** Parâmă de remorcă și de manevră a traulului; v. *fig.* traul.

**VAD** Loc situat pe un curs de apă în care traversarea (trecură prin apă a oamenilor și vehiculelor) este posibilă fără pod datorită fundului mic și malurilor joase.

**VAL** Mișcare ondulatorie a stratului de la suprafața apei, determinată de acțiunea vântului seismelor, de deplasarea navelor ș.a.

**VAL DE CUTREMUR** v. Val seismic.

**VAL DE MAREE** Undă formată în oceanul planetar sub acțiunea forțelor de atracție diferențială ale Soarelui și ale Lunii asupra Pământului și care dă naștere la maree. V. de M. se caracterizează printr-o lungime de sute de km și o înălțime relativ mică, ce nu depășește 18 m. Viteza valului depinde numai de adâncimea bazinului de apă. Din cauză că oceanul planetar este separat de continente, la fărâmi se produce fenomenul de reflectare.

**VAL DE PĂMÂNT** Meterez de pământ care servea încă din antichitate ca fortificație militară.

**VAL DEFERLANT PUPA** Val puternic, cu viteză mare, care inundă pupa navei provocând stricăciuni obiectelor și instalațiilor de pe duneță.

**VAL MARITIM** (de vânt) Mișcarea ondulatorie a particulelor de apă a mării (oceanului) sub influența vântului fără o mișcare de înaintare a masei de apă. Valul maritim are următoarele caracteristici: înălțimea (distanța pe verticală între creastă și talpă); lungimea de undă (distanța pe orizontală dintre două creste succesive măsurată pe direcția de propagare a valului); perioada (durata dintre două treceri succesive a creștelor unui val printr-un același punct deasupra mării); frecvența (numărul de perioade pe secundă); panta (înclinarea profilului valului față de orizont); înălțimea crestei (distanța dintre vârful valului și nivelul mediu al acestuia). Înălțimea medie a unui val maritim este de cca 8 m dar există valuri de 12 și chiar de 25 m. Valul maritim se micșorează rapid odată cu creșterea adâncimii fundului mării (oceanului) dar lungimea de undă, frecvența și perioada nu se schimbă. Gradul de agitație al mării se determină în funcție de înălțimea valurilor celor mai mari. Raportul dintre înălțimea valurilor și gradul mării este redat într-o scară cu 10 grade denumită „scara gradului mării”. La Marea Neagră valul mediu are înălțimea de 2–3 m iar maxim de 7–8 m, lungimea de undă 10–15 m. **VAL CONVENȚIONAL** V. luat ca bază în calculele de proiectare

a navei. **Val staționar** V. care nu avansează; apa se mișcă doar ascendent și descendent; v. și valuri.

**VAL SEISMIC** Val de dimensiuni mari dintr-o serie de valuri care iau naștere deasupra epicentrului unui cutremur submarin. Se propagă circular cu o viteză până la 200 m/s parcurgând distanțe enorme și provocând distrugerii mari pe coastele la care ajunge; v. Tsunami, Tsunami.

**VALADĂ** *fl.* Concavitate a malului fluviului (*termen de origine venețiană atestând vechimea marinăriei la români*).

**VALDEZ** Important port petrolier al SUA pe țărmul de S al Pen. Alaska. Punct terminus al conductei de petrol unde ajunge țițeiul extras din N peninsulei. În port se află o serie de rezervoare de petrol cu o capac. de peste 1 500 m<sup>3</sup>. Ad. la danele de acostare de la terminalul de petrol este de 23–50 m, permițând acostarea petrolierelor cu o capac. de până la 365 mii t.

„**VALDIVIA**” Nava expediției germane cu care oceanograful K. Kuhn a executat în anii 1898–1899 cercetări la mari adâncimi în S Oc. Atlantic, Oc. Indian și în Antarctica. În S Oc. Atlantic a descoperit o înălțime submarină botezată „Valdivia” (892 m). Rezultatele cercetărilor sale au fost publicate în anuarul expediției. Numele navei „V.” a fost dat după cel al conchistadorului spaniol Pedro Valdivia care în 1552 a pus temelii orașului care-i poartă numele din statul Chile.

**VALE** *fl.* În sensul curentului apei.

**VALENCIA** Oraș în E Spaniei din provincia cu același nume. Important port al țării situat în g. cu același nume din M. Mediterană, la vărsarea Fl. Turia. De la V. duce drumul cel mai scurt la Madrid. Cca. 800 mii loc. În V. sunt dezvoltate ind. metalurgică, chimică, atelierele meșteșugărești. Aflată într-o zonă agricolă, V. a devenit un important centru de export al citricelor, legumelor timpurii, orezului, fructelor. Traficul anual de mărfuri cca 2,5 mil. t. Întemeiat de romani în anul 137 î.Hr., V. este azi unul dintre cele mai frumoase orașe din Spania.

**VALIDARE** *inv.* Sentiță a curții de prize prin care captura este sancționată ca legală (priză bună).

**VALLETTA, La** ~ Cap. Rep. Malta și port la M. Mediterană. Cca 170 mii loc. Situat la țărmul a două băi ale Ins. Malta cu ad. între 10 și 34,5 m. Lung. frontului de cheuri 7 km, cu ad. de cca. 11 m. Centru economic: ind. textilă, alim. Traficul anual de mărfuri cca 1,3 mil. t. ȘN cu 6 docuri uscate pot asigura reparația navelor civile de mare tonaj (cca 300 mii tdw) și a navelor militare, incl. PA. BMM.

**VALPARAISO** (*sp.* grădina Raiului). Principalul port și BMM a Rep. Chile situat pe țărmul unui golf deschis, semirotond, la Oc. Pacific. Cca 300 mii loc. BMM asigură bazarea și deservirea navelor militare de toate clasele. Lung. frontului de cheuri 3 km cu ad. de 3,4–11 m. Portul asigură derularea a 1/2 din importurile țării: petrol, zahăr, mărfuri generale și o mare parte din mărfurile de export: minereu de cupru și fier, material lemnos, ciment, lână. Este punctul terminus al magistralei de CF Buenos Aires – Santiago – Valparaiso. Șantier de rep. a navelor civile și militare, incl. Ds.

**VALOARE CONTRIBUENTĂ** MC Valoarea recalculată a navei, a navlului și a mărfurilor salvate de la distrugere, în urma unui act de avarie comună care se are în vedere la contribuția proporțională pentru acoperirea sacrificiului și a cheltuielilor ocazionate de necesitatea salvării comune. Părțile care au beneficiat de pe urma sacrificiului voluntar de avarie comună au datoria să contribuie la acoperirea pagubei cauzate, în proporție cu valoarea netă efectivă a bunurilor, stabilită pe piața unde călătoria a luat sfârșit.

**VALOARE MAJORATĂ** MC Metodă de asigurare maritimă, prin care nava este înscrisă în poliță cu două valori; cea dintâi, asigurarea de bază, reprezintă valoarea navei la data asigurării, iar a doua constituie un supliment de prevedere asigurat pentru eventualitatea în care la data „pierderii totale” nava ar avea o valoare mai mare, ca urmare a creșterii valorii sale pe piața internațională.

**VALOARE SALVATĂ** MC Valoarea comercială pe care o navă salvată și caricul ei, eventual salvat, o au la locul unde au fost puse la adăpost, imediat după salvare. Se stabilește de experți evaluatori și trebuie să reprezinte prețul ce se poate obține prin vânzarea navei sau a mărfurilor pe piața de desfacere. Conform practicii experților evaluatori, „valoarea salvată” se obține prin luarea în considerare a tuturor pierderilor, degradărilor sau a avariilor suferite de o navă, caricul ei sau de un bun oarecare, cu ocazia accidentului ce a dat naștere acțiunii de salvare, cât și prin acțiunea însăși a salvării.

**VALOAREA MĂRFURILOR NEVĂMUTE** MC Valoarea mărfurilor aflate în antrepozite asupra cărora grevează neplata taxelor vamale.

**VALURI DE ÎNSOȚIRE PROVA** Valuri divergente formate la prova, simetric în ambele borduri, la deplasarea înainte a unei nave. Iau naștere imediat înapoia etravei. Forma și mărimea lor caracterizează calitățile și eficiența formelor carenei în ceea ce privește rezistența la înaintare a navei.

**VALURI DE RESACĂ** Valuri scurte și cu pante abrupte care se produc de obicei în bazinele portuare, ca rezultat al fenomenului de interferență dintre valurile reflectate de peretele vertical al cheurilor și valurile incidente. Resaca face dificilă atât staționarea navelor la cheu, cât și efectuarea operațiunilor de încărcare-descărcare.

**VALURI DIVERGENTE** Tip de valuri care iau naștere pe timpul deplasării unei nave și care se dezvoltă pomind din prova și din pupa, în ambele borduri, după linii

divergente care fac cu planul diametral al navei unghiuri cu valori variabile între 15° și 30°, după tipul de navă.

**VALVULĂ** Supapă. **V. de barcă** V. pe fundul unei bărci de salvare pentru scurgerea apei din interior. **V. de fund** V. într-o nișă, denumită casetă, pe fundul navei, pentru a inunda un compartiment în caz de incendiu sau pentru a saborda nava. V.d.f. pot fi comandate și de la distanță; *sin.* V. Kingston **V. de perete** Valvulă cu diafragmă verticală instalată la baza unui perete despărțitor transversal sau longitudinal cu scopul de a permite circularea apei dintr-un compartiment inundat în celălalt, în vederea menținerii stabilității navei. Diafragma se manevrează de pe punte. **V. principală** V. de admisie a vaporilor în turbină.

**VALVULĂ SOLARĂ** Dispozitiv instalat pe farurile fără personal și pe geamandurile moderne, destinat să aprindă automat lumina în momentul când apune Soarele și să o stingă în momentul când acesta răsare.

**VAMĂ** Autoritate portuară care funcționează, de regulă, pe lângă Ministerul Finanțelor sau Ministerul Comerțului Exterior, în a cărei atribuție intră controlul mărfurilor ce trec frontiera de stat, perceperea taxelor vamale, prevenirea infracțiunilor vamale. Întocmește formele pentru intrarea sau ieșirea mărfurilor din țară, reține mărfurile care nu sunt autorizate la export sau import și ține evidența importului, exportului și tranzitului de mărfuri. Navele, din momentul acostării în port și până la plecarea, sunt supuse supravegherii și controlului vamal.

**VANCOUVER, George** (1757–1798) Navigator britanic, a condus expediția de cercetare a coastelor Australiei, Noii Zeelande și a Ins. Hawaii (1791–1792) și a cercetat coastele Americii de Nord la Oc. Pacific.

**VANCOUVER 1.** Oraș-port în V. Canadei la G. Georgia din Oc. Pacific, în fața ins. cu același nume. Cca 1,2 mil. loc. Deschis navigației tot timpul anului. Intrarea în port se face printr-un canal cu ad. de 14,6 m. Lung. frontului de cheuri 16 km, cu ad. de 16,8 m. Traficul anual de mărfuri cca 50 mil. t. Ind. de prelucrare a lemnului, constr. de aparataj electrotehnic, ind. alimentară, utilaje forestiere, mari rafinării de petrol. Import: petrol, oțeluri, mașini; export: grâu, cherestea, prod. forestiere, metale neferoase, hârtie, pește, blănuri. Șantierul naval asigură reparația navelor civile de mare tonaj și a navelor militare, incl. Cr. Nod de comunicații. Aeroport. **2.** Ins. canadiană în Oc. Pacific în apropierea țărmului nord-american; 32,1 mii km<sup>2</sup>; cca 230 mii loc. Relief muntos, alt. max. 2200 m (vf. Golden Hinde). Țărmuri cu numeroase fiorduri. Climă temperată umedă. Expl. forestiere și de cărbune. Oraș pr. Victoria. Poartă numele navigatorului britanic G. Vancouver care a explorat-o în 1792.

**VAPOR 1.** Navă propulsată de o mașină cu vapori. Primele vapoare au fost realizate în SUA de către John Fitch (1787–1788), însă exploatarea vapoarelor în scopuri comerciale a fost înfăptuită de Robert Fulton cu nava „Clermont” abia în 1807. **2.** Termen impropriu pentru orice navă cu propulsie mecanică.

**VAPOREAN** *arg.* Navigator care staționează puțin timp într-un port, fără a avea domiciliul stabil în acesta.

**VAPOREANĂ** *arg.* soție de vaporean.

**VAPORIZATOR** Aparat cu ajutorul căruia se vaporizează apa de mare la bord. Aburul obținut se condensează în distilator, iar apa dulce obținută se folosește pentru completarea apei de alimentare a căldărilor, înlocuind parte din pierderile de aburi care au lucrat în diverși consumatori de la bordul navei.

**VARACULĂ** Ciocan mare folosit în șantiere.

**VARANGĂ** Piesă din osatura transversală a navei, care leagă chila/carlinga de coastă; poate fi: plină, etanșă, cadru (întărită), schelet etc. **V. brachet** *V.* cu rol limitat în rezistența structurală a fundului navei, formată din table izolate de aceeași grosime ca *V. continuă*, având între ele spații libere. Ușurează construcția fără a afecta rezistența. **V. continuă** *V.* neîntreruptă de la carlinga centrală până la tabla marginală a dublului fund sau până la stringherul de gurnă. Alternează cu *V. intercostale*. **V. intercostală** *V.* din structura dublului fund al navelor, care se întrerupe la întâlnirea cu carlingele laterale continui. **V. joasă** *V.* de înălțime relativ redusă, caracteristică navelor fără dublu fund; *v. fig. osatură*.

**VARANGER FJORD** (*norv. G. Varegilor*) *G.* al M. Barents la coasta de N a Europei între Pen. Râbacii (Rusia) și Varanger (Norvegia). Pătrunde în uscat pe o distanță de 120 km; lățimea la intrare 50 km; ad. până la 420 m. Temp. med. a apei în febr. +1, +3° C; aug. +9° C; salinitatea 34‰. Marea semidiurnă cu ampl. de 2,2 m. Porturi: Vardo (Norvegia), Linahamari (Rusia). În al doilea RM, V.F. a fost zona de acțiune a Flotei de Nord a URSS împotriva transporturilor maritime germane.

**VARCĂ** Termen regional de origine grecească; *v. barcă*.

**VARDIE 1.** *MC* Serviciu de pază la bord ce se execută în porturi. **2.** *Marinar* care execută acest serviciu.

**VARIABLELE CANCERULUI ȘI CAPRICORNULUI** Vânturi variabile în zona cuprinsă între alizeele de Nord-Est și Sud-Est. Lățimea zonei este de 500 Mm în septembrie și 150 Mm în decembrie.

**„VARIAG“** *ist.* Cruciator din Esc. I a flotei ruse din Oc. Pacific. În timpul războiului ruso-japonez (1904–1905), la 9 feb. 1904, însoțit de can. „Koreeț”, s-a angajat într-o luptă inegală cu o esc. japoneză (6 Cr., 8 torp.) în rada portului Coreei de Sud Incheon (Chemulpo) în timp ce încerca să străpungă blocada navală japoneză pentru a ajunge la Vladivostok. În luptă a reușit să scufunde un torp. și să avarieze 2 Cr. după care a fost sabotat de propriul echipaj pentru a nu fi capturat de inamic. Construit la Philadelphia (SUA), a intrat în serviciul flotei ruse în 1901. Caracteristici: depl. 6500 t; vit. 24 Nd; echipaj 570 oameni; tunuri: XII × 152 mm, XII × 75 mm, VIII × 47 mm, 8 tuburi lanstorpile, puntea acoperită cu cuirasă. Scufundat în 1904 la Incheon, a fost ridicat la suprafață de japonezi și reparat. În 1916 a fost cumpărat de Rusia și încadrat în flota din Oc. Înghețat de Nord. În 1917 s-a aflat în Anglia pentru reparații unde, în urma Revoluției din Rusia, a fost sechestrat de englezi. S-a scufundat în 1918 în M. Irlandei.

**VARIAȚIA RISCULUI** *MC* Termen de asigurare maritimă, pentru desemnarea unui risc care își schimbă locul, caracterul sau intensitatea, în urma unui fapt material al asiguratului. Una din obligațiile implicite ale

expediției maritime, asigurată „per voiaj” este efectuarea întregii călătorii cu viteza rezonabilă, adică fără devieri sau întâzieri nejustificate.

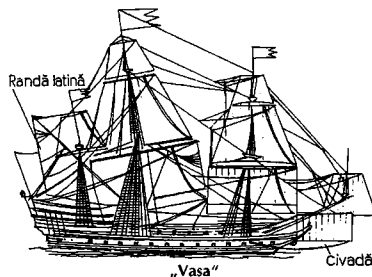
**VARIAȚIE ANUALĂ (a declinației magnetice)** Valoarea exprimată în minute de arc care arată modificarea declinației magnetice în decursul unui an într-un punct pe globul terestru sau într-o anumită regiune. Este variația declinației pentru anul în care se menționează în titlul hărților marine de navigație sau în interiorul rozei compasului tipărită în diferite zone ale hărții. Această valoare este însoțită de cuvintele „descreștere” sau „creștere”.

**VARNA** Oraș și principalul port al Bulgariei la M. Neagră; situat într-o baie cu același nume. Cca 200 mii loc. Legat de mare printr-un canal de 14 m ad. Portul dispune de un bazin interior despartit de două moluri și o radă exterioară. Accesibil navelor cu un pescaj de 7 m. Ind. chimică, textilă, alim. Pescuit. Traficul anual de mărfuri cca 7 mil. t. Linie de feribot cu portul ucrainean Illicevsk. Șantier de construcții și reparații navale. *ist.* Pe locul actualului oraș s-a aflat în antichitate colonia grecească Odessos. În Evul Mediu a făcut parte din țările bulgare, în sec. XIV din statul condus de Dobrotici (despot al Dobrogei), iar spre sfârșitul aceluiași secol a căzut sub dominația otomană. În urma războiului ruso-româno-turc (1877–1878), *V.* a intrat în componența Bulgariei.

**VARSOL** Ulei brevetat, folosit în locul alcoolului la unele compasuri magnetice.

**VAS** Termen învechit care, spre deosebire de navă, consacrat numai navelor militare, a fost specific în trecut navelor civile și uneori într-un context istoric era folosit și pentru unele nave militare (ex. *vas de brandvahtă*). În prezent, termenul de navă s-a încetățenit și în flota civilă, astfel că denumirea de „navă” a devenit oficială atât pentru navele militare cât și pentru cele civile.

**„VASA“** *ist.* Navă de linie cu vele și trei arbori construită în 1627 ca navă amiral a flotei suedeze. La 10 aug. 1628, imediat după lansare, a fost surprinsă de



un gren în timp ce se deplasa cu o parte din vele întinse, s-a răsturnat și s-a scufundat în portul Stockholm. A fost ranfluată la 17 apr. 1961 și transformată în navă-muzeu, fiind singura navă din sec. XVII existentă în lume. Caracteristici: depl. 1400 t; dim. 70 × 13,50 × 4,80 m.; echipată cu 66 tunuri de diferite calibre. Înălțimea de la chilă la măruș catargului 49 m; echipaj 433 oameni.

**VAZULIN** *fl.* Apărătoare verticală la casa roții de la navele cu zbaturi.

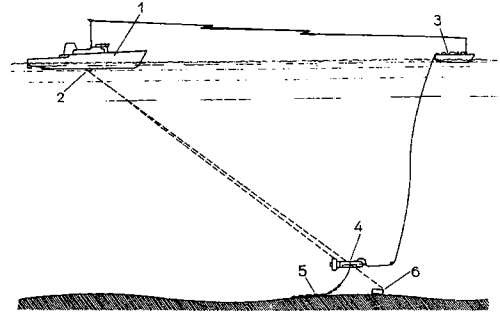
**VĂRSARE** Loc în care o apă curgătoare se varsă în altă apă *v.* Confluență.

**VĂJIAC, Nicolae** (1935–2005, n. Ploiești) Comandant de lungă cursă. Absolvent al Școlii de Ofițeri de Marină din Constanța, specialitatea navigație, cu gradul de locotenent (1955). În același an renunță la cariera militară și trece în Marina Comercială. Obține brevetul de comandant de lungă cursă la numai 28 de ani, calitate exercitată la bordul navelor „Ardeal”, „Timișoara” Dunărea”, „Iași”, „Lupeni” ș.a. Devine comandant instructor și șef de secție în cadrul NAVROM Constanța, apoi expert instructor principal. Urmează cursurile de perfecționare (radiolocație) ale Institutului Naval „Warsash” din Southampton (Marea Britanie). Se numără printre fondatorii Centrului de Perfecționare a Lucrătorilor din Marina Civilă (CPLMC), inaugurat în anul 1976 unde a rămas unul din cei mai apreciați profesori, șef de catedră, pregătind generații întregi de navigatori români. Deschizător de drumuri, a coordonat proiectul de introducere a simulatoarelor în pregătirea personalului brevetat din marina comercială – ARPA. Este autorul a mai multor lucrări în domeniul conducerii navei, folosirii mijloacelor radar și a microcalculatoarelor. Membru al LNR din anul 1991.

**VĂNĂTOR ANTISUBMARIN** Navă militară cu un deplasament de 20–700 t, destinată căutării și distrugerii Sm. inamice, escortării navelor de transport și navelor militare mari, executării misiunilor de supraveghere, cercetare ș.a. Este dotată cu hidrolocaatoare, aruncătoare/lansatoare de grenade ASm., torpile antisubmarine, artilerie de calibru mic, mitraliere. Primele VASm. au apărut în primul RM, la început în Marea Britanie, iar apoi și în alte țări. *ist.* Marina română a achiziționat în al doilea RM de la marina germană 3 unități de tipul KFK (Kriegs Fisch Kutter), la origine barcaze pescărești norvegiene, care au constituit gruparea VASm. din cadrul Comandamentului Zonei și portului Constanța (CPZC) sub comanda Lt. Vlad Popescu-Greaca. Caracteristici: depl. 100 t; tunuri: 1/37 mm, 1/20 mm; motor Diesel, vit. 11 Nd; instalație de hidrolocație; lansatoare de grenade ASm. în borduri și la pupa. Navele au executat misiuni de supraveghere și siguranță ASm. în zona barajelor de mine Constanța, escortării până în afara apelor teritoriale ș.a. După ieșirea României din război, cele 3 VASm. au fost preluate de flota sovietică considerându-le capturi de război. *sin.*; vânător de submarine.

**VĂNĂTOR DE MINE** *mil.* Navă de luptă modernă, de construcție specială, dotată cu multiple echipamente (instalații) destinate descoperirii, localizării și distrugerii barajelor de mine sau a minelor izolate. Corpul cu forme speciale este realizat din materiale amagnetice (lemn, mase plastice armate cu fibră de sticlă, metale neferoase etc.), motoarele și elicele proiectate pentru a avea o funcționare cât mai silențioasă și multe alte soluții tehnice, toate aceste măsuri constructive adoptate urmărind reducerea câmpurilor fizice (magne-

tic, electric, hidrodinamic și acustic) proprii ale navei. Descoperirea barajelor și a minelor izolate se face cu ajutorul instalației de hidrolocație, iar localizarea, identificarea și distrugerea se fac cu ajutorul roboților



Vânător de mine:

1 – vânător de mine; 2 – detector de mine; 3 – barcă; 4 – distrugător de mine teleghidat; 5 – încărcătură de distrugere; 6 – mină.

subacvatici telecomandați sau al unor șalupe (fără echipaj) telecomandate, ce au câmpuri fizice mari, care se trimit ca mijloace antemergătoare în zona periculoasă.

**VĂNĂTOR DE SUBMARINE** 1. Navă vânătoare de submarine *v.* vânător antisubmarin. 2. Marinar ambarcat pe o navă vânătoare de submarine.

**VÂNT** 1. Curent ce se formează ca urmare a deplasării maselor de aer dintr-o regiune cu presiune ridicată într-o regiune cu presiune mai scăzută. Direcția V. este direcția din care acesta bate (contrar curentului). **V. adevărat** V. înregistrat de un observator fix. **V. aparent** V. observat la bordul unei nave în mers, ca rezultantă a V. adevărat și a V. navei. **V. bun** V. favorabil care permite navei să înainteze spre locul de destinație. **Vânt care sare** Vânt care nu bate dintr-o direcție precisă și care, la intervale scurte de timp, își schimbă direcția cu câteva carturi. **V. contrar** V. opus celui bun. **V. de bulină** *v.* aliură (1). **V. de Nord, de Nord-Est** etc. V. care bate de la Nord, de la Nord-Est etc. **V. de/din pupa** *v.* aliură (1). **V. de travers** *v.* aliură (1). **V. dinaintea/ dinapoiă traversului** *v.* aliură (1). **V. din prova** *v.* aliură (1). **V. dominant** V. care bate cu o frecvență mai mare într-o anumită direcție decât cele din alte direcții. **V. dorit** Pe portavioane, V. aparent din prova, necesar decolării avioanelor. **V. în velă** V. care bate pe fața pupa a velei. **V. larg** *v.* aliură (1). **V. local** V. care bate într-o anumită zonă a mării. **V. mare larg** *v.* aliură (1). **V. pe velă** V. care bate pe fața prova a velei. **V. permanent** V. care bate tot timpul anului. **V. sezonier** V. care bate într-un anumit anotimp. **V. rece** *inv.* Înainte de 1956, V. de forță 7 pe scara Beaufort. **V. strâns** *v.* aliură (1). **V. navei** Curent de aer provocat de mersul navei. ◊ „V. bate în compas”. Direcția V. este cea din care bate. „V. dă, V. refuză” Cu V. și cu marea nu poți fi sigur de nimic. „A trece de V.” A depăși V. din prova la o voltă de V. 2. *inv., sin.* cart (3). **VÂNTURILE BUNE DE VEST** Vânturi de Vest în Nordul Oc. Atlantic, care permiteau navelor cu vele să revină din America în Europa. **VÂNZARE LA LUMÂNARE** *ist.* Vânzare la licitații a unei prize, ofertele fiind admise până la stingerea lumânării aprinse la începutul vânzării.

**VÂNZARE SILITĂ MC** Vânzarea unei mărfi asupra căreia s-a aplicat dreptul de retenție. Titularul dreptului trebuie să rețină marfa o perioadă de timp, conform legilor țării unde se face retenția, spre a se da posibilitate celeilalte părți să plătească sumele care grevează marfa și cheltuielile de magazinaj. Dacă în termen legal nu s-au plătit aceste sarcini, se poate face vânzarea.

**VÂRF 1.** Partea superioară a unui catarg. **2. v.** antenă. **3.** Porțiune a unei băi sau a unui golf, care intră mult în interiorul uscatului. **4. v.** velă aurică. **5. v.** pavilion.

**VÂRSTA LUNII** Intervalul de timp, în zile și fracțiuni de zile, care trece de la faza de „Lună nouă” până în momentul considerat. Valoarea maximă este de 29,5 zile. Dă indicații asupra fazelor lunii și asupra intensității fenomenului de maree.

**VÂRSTA MAREEI** Intervalul de timp dintre momentul sizigiilor și momentul producerii primei mării înalte; poate preceda sizigiile cu o zi sau poate întârzia cu cel mult șapte zile.

**VÂRSTA NAVEI** Numărul de ani împliniți de o navă de la intrarea în serviciu. Valoarea navei este influențată în mod considerabil de vechimea ei. Contabil, scade pe măsura amortizării iar comercial, scade într-o proporție și mai mare, deoarece cheltuielile de întreținere, reparare și asigurare cresc o dată cu vechimea. De regulă, navele mai vechi de 20–25 de ani plătesc o primă de asigurare sporită. De asemenea, mărfurile transportate pe nave „vechi” sunt supuse unor prime de asigurare suplimentare, suportate în genere de armator.

**VÂRTEJ 1. sin.** țâșnă. **2. sin.** anafor.

**VÂRTEJ DE AER** Curent de aer puternic care girează în jurul unei axe, deplasându-se în același timp pe o traiectorie neregulată, antrenând obiecte mai ușoare; curent de aer respins de o velă, de o stâncă ori de un obstacol oarecare, ce-i împiedică trecerea.

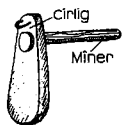
**VÂRTELNIȚĂ** Sculă pentru făcut parâme de tipul „comandă de bord”.

**VÂRTOSU, Constantin** (1893–1916 n. Galați) Absolvent al Școlii de Artilerie, Geniu și Marină cu gradul de Slt. În anul 1913 este trimis la Școala Navală din Kiel (Germania) pentru perfecționarea pregătirii în arma marinei. În 1916 este încadrat la grupul port-mine din Comandamentul Apărării sub apă. Ambarcat la bordul șalupei „Smârdan” care, în confruntarea cu bateriile germane, a fost scufundată în dreptul localității Isaccea. Și-au pierdut viața Lt. Vârtosu C-tin, Lt. Alexandrescu Ion și plut.-maj. Marinescu Nedelea.

**VÂSLĂ 1. fl.** Ramă pescărească; *sin.* babaică, opacina. **2.** Ramă scurtă cu care se guvernează lotca. **3.** Ramă folosită la schif. Se manevrează cu o singură mână ca și opacina; v. pui.

**VEDETĂ** Navă militară de tonaj redus (sub 500 t) dotată cu armament puternic și având o viteză apreciabilă care, în funcție de caracteristicile tehnico-tactice și destinația de luptă, poate fi purtătoare de artilerie, rachete, torpiloare, antisubmarină ș.a., iar referitor la construcția carenei, poate fi cu chilă, cu fundul plat, cu redan, cu aripi portante, pe pernă de aer. **V.**

**antisubmarină V.** destinată căutării și distrugerii submarinelor inamice în zona costieră, cu depl. de 45–400 t; vit. 20–25 Nd. Dotată cu aparatură de detectare a Sm., iar ca armament are torpile antisubmarine, aruncătoare de grenade ASm., tunuri automate de 20–57 mm și mitraliere. A fost folosită în primul și în al doilea RM. **V. de desant V.** destinată debarcării efectivelor și tehnicii de luptă pe litoralul maritim sau pe malul unui curs de apă ocupat de inamic. Poate fi cu chilă sau pe pernă de aer. **V.** din prima categorie are depl. de 10–35 t și vit. de 10 Nd, iar **V.** pe pernă de aer are masa de 170 t, vit. de 50 Nd. Sunt armate cu tunuri de calibru mic sau mitraliere. Se transportă în zona debarcării cu ajutorul unor nave de transport speciale. **V. dragoare V.** având ca misiune căutarea și distrugerea minelor în zona costieră și la fluviu. Depl. 20–100 t; vit. 18 Nd. Este dotată cu drăgi pentru dragajul minelor de contact și fără contact, încărcături de exploziv și tunuri de calibru mic pentru autoapărare și distrugerea minelor ieșite la suprafață. *ist.* În al doilea RM, **V. dragoare** au acționat în special la Dunăre. **V. de siguranță V.** destinate supravegherii pe mare și fluviu a bazelor, punctelor de staționare a navelor. Asigură protecția navelor și convoaielor ce se deplasează în zona costieră și pe fluviu și execută misiuni de cercetare ș.a. *ist.* Un grup de 8 **V.** de siguranță fluviale au intrat în dotarea Marinei Române în 1906–1908. Ele au fost botezate cu numele a 8 eroi căzuți în Războiul pentru Independență. Au participat la primul și al doilea RM. Au fost construite în Anglia având urm. caracteristici: depl. 51 t; vit. 18 Nd. Tunuri 1/47 mm, 2 instalații lanstorpilor, mitraliere cal. 6,4 mm. Scoase din serviciu în 1962. **V. purtătoare de artilerie V.** având ca misiune sprijinul cu foc al trupelor terestre ce acționează la fluviu și în zona de litoral, atacul asupra navelor civile și a navelor militare de aceeași clasă. Depl. 100–400 t; vit. 12–28 Nd. Tunuri 11/76 mm, 11/40 mm, 4–8 mitraliere. O variantă a **V.** purtătoare de artilerie este **V. blindată**, având blindaj de protecție la tunuri, comandă și compartimentul mașini. **V. purtătoare de rachete V.** destinată atacului navelor inamice în zonele costiere. Armată cu 2–8 instalații de lansare a rachetelor clasa „navă-navă” cu o bătaie de până la 100 km. Depl. 60–480 t și vit. până la 50 Nd (92,6 km/h). Marina Română a fost dotată în 1964 cu 5 VPR achiziționate din URSS, având depl. de 210 t, vit. de 39 Nd, iar ca armament 4 rachete tip SS-N-2Styx și 11 tunuri binate de 30 mm. În 1981 a mai fost construită o astfel de navă după planurile primelor la ȘN Mangalia. **V. torpiloare V.** care are ca misiuni atacul și distrugerea navelor inamice în zona litoralului și în locurile înguste (strâmtori, bazine etc.) și de supraveghere, convoiere ș.a. Caracteristici: depl. 80–220 t; vit. până la 50 Nd (92,6 km/h); 2–4 TLT/533 mm; I–II tunuri automate de 40 mm. Au fost folosite intens în al doilea RM de toate flotele angajate în acțiunile de luptă. *ist.* Un prim model de VT a apărut pe la sfârșitul sec. XIX, fiind propulsate

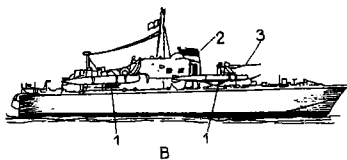
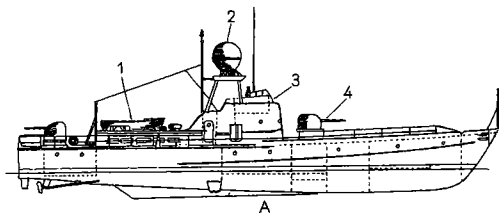


Vârtelnija

## VEDEȚĂ BLINDATĂ

520

cu mașini cu aburi și folosind torpile cu școndru pentru atacul navelor inamice aflate în staționare. Ele au acționat în timpul Războiului pentru Independență în cadrul flotei ruso-române de la Dunăre. În 1940 au fost achiziționate din Anglia 3 VT tip „Vosper” care, după intrarea României în război, au executat misiuni de supraveghere, convoiere ș.a. Acestea aveau depl. de 36 t, vit. de 36–42 Nd și erau armate cu 2 TLT/534 mm, 2 mitraliere cvadruple. În perioada războiului au intrat în dotarea Marinei Române 6 VT tip „Power” aduse din Olanda având depl. de 21 t, vit. de 36 Nd, iar ca armament: 2 TLT/533 mm, tunuri 11/20 mm. Din cauza unor defecțiuni tehnice utilizarea acestora s-a limitat la misiuni de patrulare și supraveghere în apele costiere românești. După al doilea RM pentru MM au fost achiziționate din URSS (1952) 12 VT cu un depl. de 19,6 t, vit. de 42 Nd și armate cu 2 TLT/450 mm. Au fost scoase din serviciu în 1964. Între 1979–1982 au intrat în dotarea flotei 12 VT construite la Șantierul naval din Mangalia. Acestea au un depl. de 215 t, vit de 36 Nd, armate cu 4 torpile de 533 mm și 11 tunuri binate cal. 30 mm.



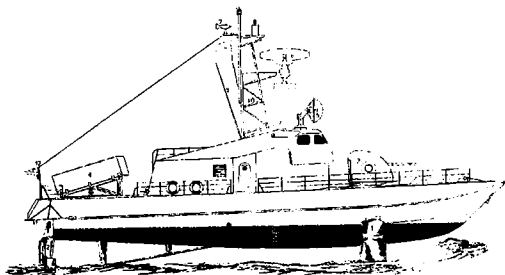
Vedete:

A – de patrulare: 1 – pui; 2 – radom; 3 – comandă; 4 – turelă. B – rapidă: 1 – torpile; 2 – comandă; 3 – tun automat

**VEDEȚĂ BLINDATĂ** Navă de luptă cu deplasament redus destinată să acționeze pe fluviu și pe mare în zona de litoral, având ca misiuni sprijinirea cu foc a trupelor terestre, combaterea navelor similare, protecția convoaielor ș.a. V.B. pot fi folosite și ca nave dragoare. Sunt armate cu tunuri: 11 x 76–100 mm, sau rachete, și mitr. Dispun de blindaj de protecție a tunurilor, postului de comandă și a compartimentului mașini. Vit. 18–25 Nd. (33–36) km/h). În al doilea RM au acționat în cadrul Flotei de Dunăre 2 V.B.

**VEDEȚĂ RAPIDĂ DE PASAGERI PE PERNĂ DE AER** Navă maritimă pe pernă de aer folosită pentru transportul operativ al pasagerilor pe distanțe scurte. Propulsia este asigurată de elice aeriene antrenate de turbine cu gaze. Considerată navă rapidă de pasageri a mileniului II.

**VEDEȚĂ TORPILLOARE PE ARIPI PORTANTE** Vedetă torpiloare de dimensiuni mijlocii care, pentru sporirea vitezei și manevrabilității, a fost prevăzută cu suprafețe plane montate transversal sub corp cu ajutorul unor picioare de sprijin. Odată cu creșterea vitezei, aceste suprafețe plane determină ridicarea vedetei la suprafață, ceea ce duce la scăderea rezistenței apei la înaintare și implicit la mărirea vitezei. (Vezi **navă cu aripi portante**)



Vedetă torpiloare cu/pe aripi portante

**VEDETIST mil.** Marinar ambarcat pe o vedetă.

**VEGA** Steaua nautică  $\alpha$  Lyrae, mărimea 0,1; în arabă „Vulturul care cade”.

**VEGETAȚIA CARENEI** Stratul format din vegetația și viețuitoarele marine (iarbă de mare, alge, scoici, moluște etc.) care se depun pe opera vie a navei. Vegetația duce la descreșterea vitezei navei sau la consum suplimentar de combustibil pentru menținerea vitezei navei. La andocarea navei se execută curățirea carenei de vegetație, după care se aplică straturile protectoare de pitură anticorosivă și antivegetativă.

**VEGHE 1.** Explorarea orizontului pentru a descoperi nave, avioane sau uscatul în scopuri nautice sau militare. **2.** Totalitatea oamenilor care execută operațiunea de V.  $\diamond$  „V. să facă atenție în bordul din vânt”. **3.** Fiecare din oamenii de V.  $\diamond$  „V. din cuibul corbului”.

**VEGHE LA ANCORĂ** Serviciu de cart executat pe teugă de un membru din echipaj în timpul cât nava staționează la ancoră. În atribuțiile acestuia intră supravegherea instalației de ancorare și observarea poziției lanțului de ancoră, pentru a semnala la timp deraparea ancorei sau ruperea lanțului.

**VEHICUL SUBMARIN** Sistem tehnic subacvatic folosit pentru executarea diferitelor lucrări sub apă (reparația de conducte, cabluri etc.) preluarea și transportul de materiale, salvarea echipajelor submarinelor avariate, intervenții la picioarele podurilor sau platformelor de foraj marin, acțiuni militare ș.a. Se mai numește și „scuter subacvatic”.

**VEGHEĂ 1.** A executa veghe (1). **2.** (despre o căpățână de ancoră). A pluti la suprafața apei.

**VELA (ARGO)** Constelație având steaua nautică Al Suhail.

**VELA CERULUI** Velă pătrată ce se află pe unele clipere deasupra rândunicii.

**VELA LUNII** Velă ce se află pe unele clipere deasupra velei cerului.



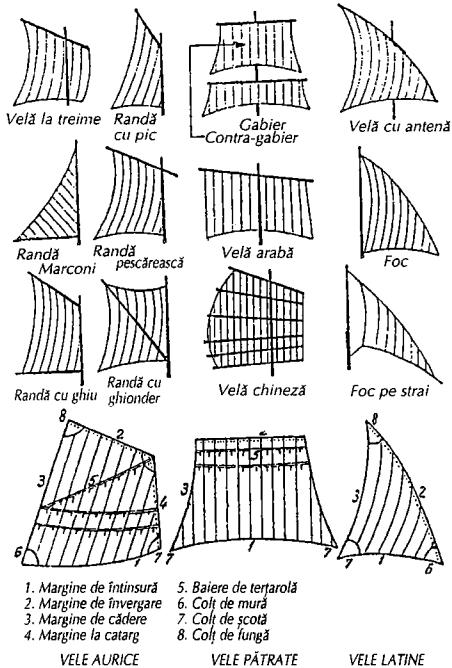
**VELA PICULUI** Velă triunghiulară întinsă între catarg și pic, deasupra randei; se mai numește și contraradă; v. pic.

**VELAR** Specialist în confecționarea velelor, tenzilor, capoatelor, sacilor de marinar.

**VELASTRAI** Velă latină învergată pe un strai al arborelui mare sau al artimonului. Uneori, pe yachturi, marginea de întinsură este învergată pe un club; v. fig. velatură. **V. balon** Velă de dimensiuni mari, folosită pe ambarcațiunile de regată.

**VELATURĂ** Ansamblul velelor unei nave.

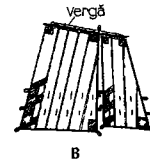
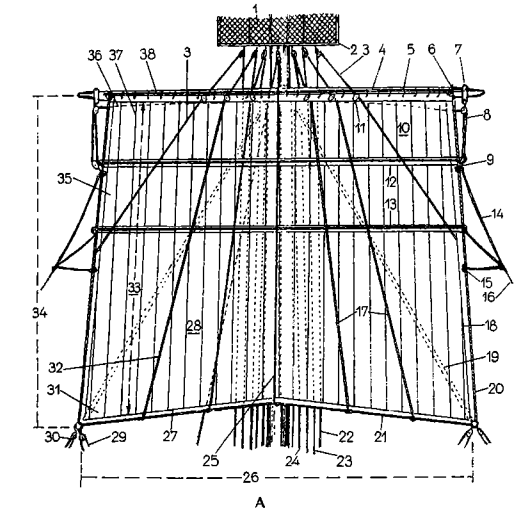
**VELĂ 1.** Mijloc de propulsie cu ajutorul vântului, format din mai multe ferțe din pânză de vele și consolidat pe margini, în punctele de mare solicitare, cu căptușeli și întărituri, precum și cu o grandee de parâmă vegetală sau sârmă. V. se învergează pe vergi, ghiuri și picuri, catarge sau straiuri; v. fig. greement. **V. arabă** V. triunghiulară învergată pe o antenă; este folosită în special de velierele de cabotaj din M. Mediterană și Oc. Indian. În trecut era folosită pe galere; v. fig. galeră. **V. aurică** V. în formă de trapez neregulat, cu o margine de învergere, margini de cădere prova și pupa, o margine de întinsură, colțuri de învergere (sus), dintre care cel de la catarg poartă denumirea de gât, iar celălalt, denumirea de vârf, un colț de scotă în pupa (jos) și un colț de mură în prova (jos); v. fig. randă. **V. bermudiană** V. aurică a cărei margine de învergere a fost îngustată și



Clasificarea velelor după formă și construcție

ridicată astfel încât se află în prelungirea marginii de cădere prova. Se învergează într-un șanț de pe catarg și este folosită pe iahturi. Deși are formă triunghiulară, nu este considerată V. latină; sin. V. Marconi. **V.**

**chineză** V. de forma unui patruleter nesimetric, confecționată din mai multe ferțe din împletitură de bambus. Pentru rigidizarea velei și a grandeeilor se utilizează vergele de bambus; v. fig. joncă. **V. cu spetează** V. susținută de o spetează. **V. despăcată** V. compusă din două părți distincte, învergate pe o vergă la treime, una îndeplinind funcția de trincă, iar cealaltă, funcția de foc. Era folosită în trecut pe unele ambarcațiuni militare. **V. de furtună** V. confecționată din pânză de vele groasă. **V. de guvernare** V. la extremitățile navei, cu efect de guvernare (randa sau focurile). **V. de lugher** V. la treime purtată la lughere. **V. dublă** Velă, de regulă gabier, împărțită în două pentru a ușura manevra; partea superioară (numită contragabier etc.) este învergată pe o vergă alunecătoare (ce culisează pe lângă catarg în plan vertical pentru întindere și respectiv strângere) în timp ce partea inferioară (numită gabier etc.) este învergată pe o vergă fixă. **V. inferioară** V. situată la extremitatea inferioară a



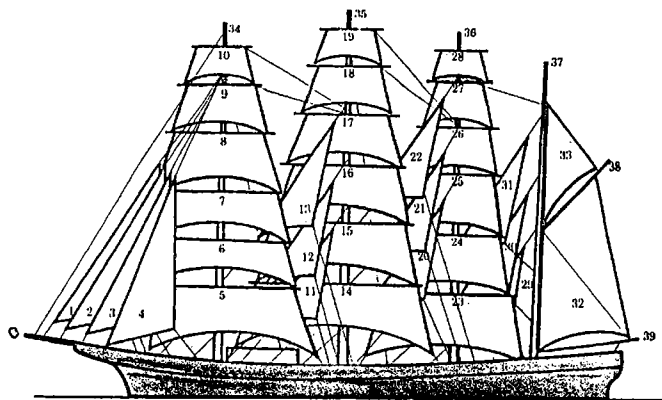
Veile:

A - pătrată văzută din prova: 1 - plasa balustrăzii gabiei; 2 - gabie; 3 - contrabulină; 4 - vergă; 5 - sachet de învergere; 6 - împuntătură de învergere; 7 - brăjară; 8 - pâlâncel de terjarolă; 9 - ochi de terjarolă; 10 - terjarolă; 11 - măr călăuz; 12 - fâșie de terjarolă; 13 - filieră de terjarolă; 14 - labă de bulină; 15 - ochi de bulină; 16 - bulină; 17 - cargafund; 18 - căptușeala marginii de cădere; 19 - contrașcotă; 20 - grandee de cădere babord; 21 - grandee de întinsură; 22 - contrabulină; 23 - cargafund; 24 - contrașcotă; 25 - susmântă; 26 - întinsură; 27 - margine de întinsură; 28 - ferță; 29 - mură; 30 - scotă; 31 - colț de scotă/mură; 32 - cargafund; 33 - talia ferței; 34 - cădere totală; 35 - margine de cădere tribord; 36 - colț de învergere; 37 - margine de învergere; 38 - gradee de învergere. B - despăcată.

catargului: V. mare, V. trincă, V. în cruce. **V. în cruce** V. situată la extremitatea inferioară a artimonului; sin. artimon. **V. la treime/pătrime** V. aurică învergată pe o vergă la treime/pătrime. **V. latină** V. triunghiulară învergată pe un strai cu canistrela, având margine de

învăgare, margine de cădere, margine de întinsură, colț de fungă (sus), colț de mură (prova), colț de școtă (pupa). V.L. provine, probabil, din V. arabă; v. *fig.* velatură (foc). **V. mare** V. situată la extremitatea inferioară a arborelui mare. **V. Marconi** *sin.* V. bermudiană. **V. mascată:** a) V. care primește vântul pe fața dispre prova; b) V. care nu primește deloc vânt sau care primește vânt parțial, din cauza altei V. interpusă între aceasta și vânt. **V. pătrată** V. de formă trapezoidală sau dreptunghiulară, având margine de învăgare (sus), margini de cădere laterale, margine de întinsură (jos), colțuri de învăgare (sus), colțuri de școtă (jos). Este prevăzută cu fâșii/benzi transversale de terjarolă. **V. plină** V. care primește vântul pe fața dispre pupa. **V. triunghiulară** V. de forma unui triunghi echilateral, folosită ca gabier la unele goelete; *sin.* rafie. ◊ „A face vele” A naviga cu vele; a întinde velele. „A face vele” A practica sportul cu vele. „Sub vele” Navigând cu vele. 2. Navă ca în expr. „Un convoi de 20 de vele” sau „Velă drept în prova”.

**VELĂRIE 1.** Artă și știința velarului. 2. Obiecte din pânză de vele de la bordul navelor. 3. Atelier în care se confecționează vele și obiecte din pânză de vele.



Denumirile funcționale ale velelor  
la o navă-barc cu patru arbori (o variantă):

0 – bompres; 1 – focul săgeții (sau clinoc); 2 – focul mare; 3 – focul mic; 4 – trinchetin; 5 – (vela) trincă; 6 – gabierul mic (cu vergă fixă); 7 – contra gabierul mic (cu vergă alunecătoare); 8 – zburătorul mic; 9 – contrazburătorul mic; 10 – rândunica mică; 11 – velastraiul mare; 12 – velastraiul gabierului mare; 13 – velastraiul zburătorului mare; 14 – vela mare; 15 – gabierul mare; 16 – contra gabierul mare; 17 – zburătorul mare; 18 – contrazburătorul mare; 19 – rândunica mare; 20 – velastraiul artimonului prova; 21 – velastraiul gabierului artimon prova; 22 – velastraiul zburătorului artimon prova; 23 – vela artimon; velă „în cruce”; 24 – gabierul artimon (cu vergă fixă); 25 – contra gabierul artimon (cu vergă alunecătoare); 26 – zburătorul artimon; 27 – contrazburătorul artimon; 28 – rândunica artimon; 29 – velastraiul artimonului; 30 – velastraiul gabierului artimon; 31 – velastraiul zburătorului artimon; 32 – randa; 33 – vela picului (sau contraranda, atunci când randa este dintr-o singură bucată); 34 – (arborele) trinchet; 35 – arborele mare (sau maestru); 36 – (arborele) artimon prova (cu greement pătrat); 37 – (arborele) artimon (cu greement auric); 38 – pic (sau pic superior, în cazul unei rande duble, când apare și un pic inferior); 39 – ghiu.

Notă: Velele sunt învăgare (adică prinse) pe vergi, cărora le împrumută numele: verga trincii, verga mare, verga mare artimon, verga gabierului, verga zburătorului, verga rândunicii etc.

**VELIER** Navă cu vele. **V. cu motor auxiliar** V. cu motor (motorul fiind folosit pentru manevre în port).

**VELINĂ** *sin.* ochi (3).

**VELIST** Practicantul sportului cu vele; *sin.* yachtman, yachtsman.

**VENDAVAL 1.** Vânt de Sud-Vest care bate în rafale pe timp de iarnă în golful Gibraltar. 2. Gren însoțit de tunete și fulgere pe coasta Americii Centrale.

**VENEȚIA** (*it.* Venezia) Oraș în N. Italiei, port situat pe un grup de insule din laguna cu același nume din M. Adriatică. Cca 400 mii loc. Acvatoriul portului este împărțit în patru bazine legate între ele prin canale navigabile. Ad. în bazine și pe canale 9–10 m. Lung. totală a frontului de cheuri cca 25 km. Portul este accesibil pentru navele moderne de mare tonaj. Important centru industrial și comercial: siderurgie, rafinarea petrolului, prod. textile, de marochinărie, sticlărie de artă (Murano), porțelanuri. Traficul anual de mărfuri peste 26 mil. t. Import: petrol și prod. petroliere, materii prime pentru industrie, prod. alim.; export: prod. ale ind. chimice, laminate, prod. de aluminiu, sticlărie, porțelanuri. Șantiere de reparații navale care dispun de 3 docuri uscate și pot asigura reparații la toate tipurile de nave. Aeroport. *ist.* Întemeiat în sec. V a devenit în sec. XI un important centru comercial și meșteșugăresc. A întreținut în Evul Mediu legături comerciale, politice și culturale cu Țările Românești. Important oraș-port turistic.

**VENI ACASĂ** (*despre ancoră*) A ara pe fund în momentul în care se virează lanțul, fără ca nava să se apropie de punctul de fundarisire.

**VENI CU PROVA ÎN VÂNT/CURENT** (*despre navă*) A gira după ancorare până când primește vântul/curentul din prova; *sin., inv.* a face cap.

**VENI CU PROVA ÎNTRE VÂNT ȘI CURENT** (*despre navă*) A gira după ancorare până la o direcție rezultantă între direcția vântului și cea a curentului.

**VENI ÎN VÂNT** A se apropia de direcția din care bate vântul.

**VENI LA BABORD/TRIBORD** A întoarce la babord/tribord.

**VENI LA CHEMAREA ANCOREI** (*despre navă*) A se apropia de punctul de fundarisire în momentul virării ancorei.

**VENI LA DISTANȚA DE MEGAFON** A se apropia de o altă navă la distanța la care poate fi auzit megafonul.

**VENTILAȚIE** (*la nave*) Operație prin care se îndepărtează aerul viciat din compartimentele și instalațiile navei și se înlocuiește cu aer proaspăt la parametri necesari (temperatură, umiditate, presiune). Se realizează pe cale naturală sau forțat prin aspirație sau insuflare cu ajutorul ventilațiilor acționate de motoare electrice, conductelor de aer, schimbătoarelor de căldură, aparaturii de comandă. La navele militare circulația aerului poate fi pe întreaga

navă, la turele, magazii de muniție, bateriile de acumulatori etc. La navele comerciale V. trebuie să asigure o circulație constantă a aerului proaspăt prin magazii și încărcătură pentru evacuarea umezelii, căldurii, mirosului emanat de marfă. Sistemul de V. se

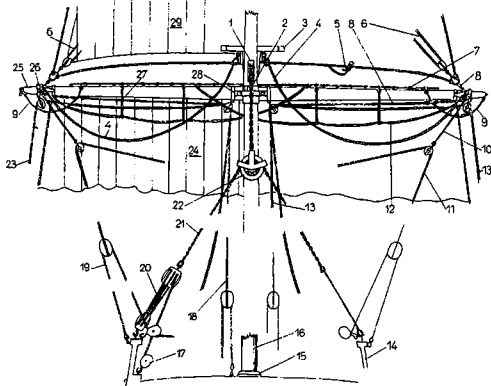
stabilește la construcția navei.

**VERACRUZ** Oraș și important port din Mexic situat în partea de S a G. Mexic din Oc. Atlantic. Cca 270 mii loc. Portul cuprinde un avanport și un bazin interior cu 5 moluri unde pot staționa nave cu un pescaj de până la 10 m. Lung. frontului de cheuri peste 4 km. Traficul anual de mărfuri 7,2 mil. t. Import: utilaje industriale, cărbuni, mașini; export: sulf, metale neferoase, cafea, bumbac, tutun. Șantieri de reparații navale, incl. Ds. BMM a flotei mexicane din G. Mexic și M. Caraibilor. Aeroport.

**VERANO** Timp frumos cu durata de circa trei săptămâni în lunile ploioase ale verii în America Centrală.

**VERFAFOR** Școndru scos în afara vergii cu ajutorul unor brăjări, pe care se înverghează aripile; v. *fig. greement*.

**VERGĂ** Școndru orizontal sau înclinat, suspendat cu o fungă la mijloc, la 1/3 (V. la treime) sau la 1/4 (V. la pătrime) de la unul din capete, pe care se înverghează o velă. Porțiunea centrală a V. se numește baza V., fiind continuată cu cartierele și cu capetele vergii. La partea superioară V. are filiere de învergare și brăjări pentru macaralele diferitelor manevre curente. V. este susținută de o trojă sau poate aluneca pe o șină (V. superioare); v. *fig. greement*. ♦ „V. la V.” (*despre nave*) Atât de aproape încât V. se ating unele de altele. **V. latină/arabă** V. pentru velă latină/arabă, folosită pe galere și pe navele de cabotaj din M. Mediterană; *sin.* antenă. **V. de semnale** Școndru orizontal sau construcție orizontală din zăbrele (pe navele de linie și pe crucișătoare) pentru ridicat semnale. **V. trincii în bătaie** V. folosită ca școndru în bătaie pentru arborarea bompresului. „A în crucișă V.” *arg.* A discuta în contradictoriu.



Vergă:

1 - ferăstrucică cu rai; 2 - piciorul fungii contragabierului; 3 - crucetă; 4 - balansină moale; 5 - cargafund; 6 - contrașcota zburătorului; 7 - filieră de învergare; 8 - școta zburătorului; 9 - țapapie de vârf; 10 - piciorul brațului tribord; 11 - braț tribord; 12 - țapapie; 13 - contrașcota tribord a contragabierului; 14 - parapet; 15 - cămașă; 16 - coloană; 17 - pastică; 18 - palancul contrașcotei; 19 - palancul brațului; 20 - caliorna fungii; 21 - funga contragabierului; 22 - macara; 23 - contrașcota babord a contragabierului; 24 - contragabier; 25 - capăt de vergă; 26 - brățar; 27 - atârănător; 28 - cerc de trojă; 29 - zburător.

**VERGĂ ALUNECĂTOARE** Spre deosebire de vergă fixă, pe V.A. se înverghează o velă dublă (de ex. contragabierul) care culisează pe lângă catarg în plan

vertical pentru întindere și respectiv pentru strângere.

**VERGĂ OARBĂ** Vergă fixată pe bompresul unor veliere din sec. XVII–XVIII.

**VERGĂ SEACĂ** Vergă fără velă servind doar pentru întinderea colțurilor de școtă (mură) ale velei de deasupra. Pot fi „vergă seacă”: **verga trincă** a unei goelete cu gabieri, **verga mare** a unui bric fără velă mare (situație în care bricul se numește brigantină) sau **verga în cruce** (cea mai de jos a artimonului) a unui velier tip *navă* la care vela pătrată (cea mai de jos a artimonului) lipsește pentru a nu masca randa (v. scheme).

**VERGEA DE SART** Tijă metalică sau din lemn, legată travers pentru consolidarea sarturilor; v. *fig. cap de berbec*.

**VERIGĂ** v. Chiciu.

**VERIGĂ DE ANCORĂ** *sin.* Inel de ancoră.

**VERIGĂ DE STRAI** *sin.* Canistrelă.

**VERINĂ** Parâmă cu ochi cu rodanță și cârlig la un capăt, servind la prinderea unui lanț, la manevra cheii de afurcare ș.a.

„**VERITAS**” Societate norvegiană de clasificare și supraveghere tehnică a navelor, înființată în Norvegia în anul 1864.

**VERNAL astr. punct** ~ Punctul aflat la intersecția eclipticii cu ecuatorul ceresc, în care Soarele se află în echinocțiul de primăvară

**VERNIER** *inv.* Dispozitiv pentru citirea precisă a sextantului, înlocuit astăzi cu un tambur.

**VERTEX 1.** Punctul ortodromei cu latitudinea cea mai ridicată. **2.** Punctul cel mai vestic atins de traiectoria unui ciclon.

**VERTICAL** *sin.* Cerc vertical. Primul V. trece prin Est și Vest.

**VESPUCCI, Amerigo** (cca. 1451–1512) Navigator originar din Florența (Italia). A făcut călătorii de-a lungul țărmului Lumii Noi, aflându-se în slujba spaniolilor și portughezilor pe ale căror corăbii era unul dintre timonieri sau piloți. În scrisorile sale a descris patru călătorii la care ar fi participat în perioada 1497–1504. Originalele scrisorilor lui A.V. nu s-au păstrat iar unele din călătoriile sale au fost contestate cu excepția participării la expediția lui Hojeda (1499–1500) confirmată de documente. Deși Cristofor Columb a fost cel care a descoperit Lumea Nouă, cercul geografic din or. Saint Die, necontestând meritele lui Columb, a considerat scrisorile lui A.V. drept anunțarea descoperirii noului continent și a publicat o carte semnată de Martin Waldseemüller, unde apare pentru prima dată numele de „America” și care poate fi considerată actul de botez al noului continent. Inechitatea noii denumiri a provocat o reacție firească printre geografi și istorici, dar ea aparține erorilor omenești întâlnite nu o dată în istorie.

**VETĂ fl.** Curent de palanc.

**VIBRAȚIA NAVEI** Fenomenul de oscilație mecanică pulsatorie a corpului navei cauzat de funcționarea mecanismelor sau de presiunea hidrodinamică variabilă exercitată de valuri asupra corpului navei. V.N. poate fi

generală, cauzată de vibrația arborelui portelice transmisă corpului în timpul rotirii sau de izbirea navei de valurile din prova în timpul marșului, sau poate fi locală, a anumitor părți ale corpului navei, cauzată de funcționarea mecanismelor auxiliare sau de efectul vibrației generale. V.N. are o influență negativă asupra rezistenței corpului navei sau a funcționării mecanismelor și aparatului de la bordul navei. Pentru a preveni efectele nocive ale V. se folosesc materiale vibroizolatoare, amortizoare și se rigidizează structura navei.

**VICEAMIRAL** v. Amiral.

**VICECOMODOR** Vicepreședinte al unui yacht-club.

**VICIU MC** Defect al mărfii care îi reduce valoarea. V. poate fi aparent sau ascuns și natural.

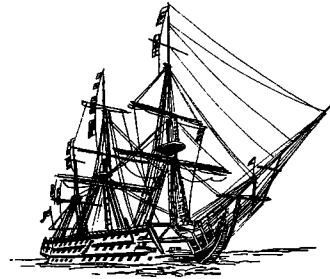
**VICIU PROPRIU MC** În interpretarea juridică, noțiunea de viciu propriu cuprinde toate cauzele ce produc pierderi sau avarii legate de starea mărfurilor, de natura lor internă, care le fac improprii transportului, precum și de ambalajul defectuos sau insuficient spre a rezista solicitărilor în manipularea sau transport. În asigurările maritime, viciu propriu este defectul de calitate al mărfii, care poate duce la avarierea sau pierderea ei în cursul transportului pe mare: încălzirea porumbului incomplet uscat, aprinderea spontană a bumbacului umezit și pătat de grăsimi înainte de încărcare, fermentarea unor mărfuri lichide, îmbolnăvirea sau moartea animalelor, avarierea unor mărfuri care nu pot rezista duratei și solicitărilor unui voiaj pe mare etc.

**VICTORIA 1.** Lac navigabil în Africa Ecuatorială (pe teritoriul din Kenya, Tanzania și Uganda) situat la o alt. de 1134 m. Lung. 320 km, lățimea 275 km, supr. 68,1 mii km<sup>2</sup>, ad. max. 80 m. Al doilea ca mărime dintre lacurile cu apă dulce de pe glob. Lacul are țămuri dantelate cu golfuri adânci și numeroase insule. În lac se varsă R. Kagera și alte râuri mai mici; de aici izv. Fl. Victoria și Nil. Este bântuit de uragane. Pescuit. Principalele porturi: Bukoba (Tanzania), Kisumu (Kenya), Entebbe (Uganda). Descoperit în 1858 de exploratorul englez J. Speke. Denumire dată în onoarea reginei Angliei Victoria. **2.** Insulă în SV Arh. Arctic Canadian, între Ins. Banks și Prințul de Wales; supr. 212 mii km<sup>2</sup>; cca 400 loc. (eschimoși). Relief deluros cu alt. max. de 914 m. Climă subarctică și vegetație de tundră.

**„VICTORIA” 1.** *ist.* Singura caravelă (depl. 85 t) din flota de 5 nave a lui Fernando Magellan, care sub comanda lui Juan Sebastian Elcano care a reușit să se reîntoarcă în portul de plecare, încheind prima călătorie în jurul lumii (1519–1522). **2.** Vapor cu zburătoare între 1829–1833, sub comanda navigatorului englez John Ross, a întreprins o expediție în Arctica pentru a explora pasajul de Nord-Vest. A fost prima și singura navă de acest tip care a navigat într-o regiune polară, fiind improprie pentru asemenea expediții. În timpul explorărilor a fost descoperit polul magnetic de N și s-au efectuat și alte observații. **3.** Prima navă de linie având mașină cu triplă expansiune. A fost scufundată prin pîntenare de către nava de linie „Camperdown” în

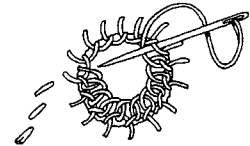
urma unei manevre de întoarcere de 180° a două coloane de nave din escadra britanică din M. Mediterană. Accidentul s-au datorat semnalului greșit al comandantului escadrei și s-a soldat cu pierderea a 22 de ofițeri și 336 de membri ai echipajului.

**„VICTORY”** *ist.* Navă de linie cu vele, cu trei punți și o sută de tunuri, lansată în 1765. Caracteristici: depl. 2 162 t; L 56,30 m; I 16 m. În bătălia de la Trafalgar (1805), „V” a fost nava-comandă a amiralului englez Horatio Nelson. În timpul bătăliei amiralul Nelson a fost împușcat din gabia artimon a navei de linie franceze „Redoutable”. În prezent „V” este păstrată ca monument istoric într-un doc uscat la Portsmouth.



„Victory”

**VIDELĂ** Cusătură cu jumătăți de ochi pentru a repara o gaură într-o velă.



Videlă

**VIDIN** Oraș în NV Bulgariei, port la Dumăre în dreptul orașului românesc Calafat. Centru ad-tiv al districtului cu același nume: cca 45 mii loc. Constr. de mașini, prod. textile, alim. *ist.* Întemeiat în antichitate de romani, care i-au dat numele de Bononia. În a doua jum. a sec. XIV a fost capitala țaratului cu același nume. Între 1396–1878 s-a aflat sub dominația turcilor care l-au folosit ca o importantă bază de atac împotriva Țărilor Române și a statelor Europei Centrale. În timpul războiului ruso-româno-turc (1877–1878) a fost eliberat de Armata Română.

**VIGIA** Pericol semnalat, dar neverificat prin ridicări hidrografice.

**VIENA** (Wien) Capitala Austriei și port fluvial la Dunăre, situat la poalele masivului muntos Pădurea Vieneză. Cca 2 mil. loc. cu suburbiile. Important centru industrial, comercial, bancar și cultural al Europei. Deține 1/3 din producția industrială națională, între care: ind. chimică, de prelucrare a petrolului, metalurgică, constructoare de mijloace de transport, de mașini de prelucrare a lemnului; prod. de aparatură optică, aparataj electrotehnic, instrumente muzicale. Traficul anual de mărfuri peste 2 mil. t. Import: prod. semifabricate, fibre textile, combustibili, prod. alim.; export: mașini și utilaje, prod. chimice, hârtie, prod. de

oșel și fontă. Drumul comercial care traversa în trecut valea Dunării s-a extins astăzi prin râurile și canalele legate de Dunăre, de la M. Nordului la M. Neagră și de la M. Baltică la M. Mediterană, V. devenind astfel un important nod de comunicații internaționale. *ist.* Orașul a fost întemeiat pe locul castrului roman Vindobona în anul 881. În sec. XII–XIII a cunoscut o puternică dezvoltare. Reședință a împăraților habsburgi din sec. XVI și până în anul 1867. Între 1867–1918, capitală a Imperiului Austro-Ungar, iar din 1918, cap. Rep. Austria.

**VIGO** Oraș-port în SV Spaniei (Galicia) situat în adâncimea unei băi naturale ce pătrunde în interiorul uscatului pe o distanță de 30 km la Oc. Atlantic. Cca 180 mii loc. Bază de buncheraj pentru navele maritime. Întrepr. chimice, de prelucrare a metalelor, montaj automobile, ale ind. ușoare și alim. Unul din principalele centre de prelucrare a peștelui. Șantier navale, aeroport.

**VITURĂ** Creștere bruscă a nivelului apei dintr-un râu, provocată de ploi torențiale de primăvară sau de vară, ori de topirea rapidă a zăpezii într-o parte a bazinului unui râu. V. se repetă în fiecare an aproximativ în aceeași perioadă și adesea inundă lunca râurilor.

„**VIKING**” Navă-școală, velier de tip barc cu patru arbori sub pavilion Suedia. Nava a fost construită în anul 1906 în șantierul naval din Copenhaga. Navigă până în anul 1947 când este transformată în navă-muzeu la apă în portul Göteborg. Caracteristici: deplasament 2952 t; lungime 97 m; lățime 15,60 m; pescaj 7,90 m.

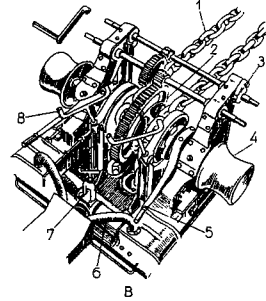
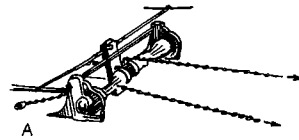
**VIKINGI** Denumire generică dată luptătorilor și iscusiiților navigatori din țările scandinave care au întreprins în sec. VIII–XI incursiuni pe mare în căutarea de noi ținuturi, întemeierea de noi așezări, comerț, jaf și piraterie. Au întreprins expediții nu numai prin M. Baltică și N. Oc. Atlantic, ci și la țărmurile M. Mediterane și Americii de Nord. În trecut li se mai spunea în Rusia varegi, iar în Europa – normanzi.

**VIKU** *ist.* Unitate de măsură vikingă, egală cu 6 Mm.

**VILLARA, Alexandru** Grec eterist stabilit la Giurgiu, unde a construit și armat corabia „Mărița” (1834–1835). A deținut înalte funcții în administrația publică: șameș al vistieriei, director (1843) iar în 1847 mare vornic al „Departamentului din Lăuntru”.

**VINCI** Mecanism de ridicat sau tras, manual, cu vaporii sau electric, cu ax orizontal folosit la bordul navei la virarea ancorei, a manevrelor unei bigi, a curenților palancurilor gruilor de barcă ș.a. **V. de ancoră** V. prevăzut cu barbotin pentru lanțul ancorei și cu clopote pentru parâme. **V. de bigi și grii** V. care are numai clopote. **V. de arbore** V. manual cu o putere mică de ridicare fixat pe punte lângă piciorul unui arbore; se folosește la bordul velierelor mici. **V. de barcă** V. electric fixat pe puntea ambarcațiunilor, pentru manevra de lansare la apă sau ridicare la bord a ambarcațiunilor instalate la grui. **V. de remorcă** V. aflat la pupa remorcherelor pentru manevra remorcii, având de regulă un dispozitiv automat de reglare a tensiunii remorcii. **V. de iacht** V. manual constând dintr-un rai acționat de o manivelă. **V. manual** V. acționat manual

folosit pentru ridicarea greutăților mici, întâlnit de regulă la navele fără propulsie proprie (șleपुरi, mahoane, gabare etc.). **V. pneumatic** V. acționat cu aer

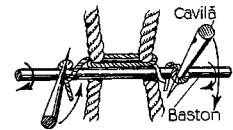
**Vinciuri:**

- A – sec. XVII. B – de ancoră cu vaporii; 1 – lanț de ancoră; 2 – barbotin; 3 – castanetă; 4 – tambur; 5 – levier de ambreiaj; 6 – tubulatură de vaporii; 7 – valvulă de vaporii; 8 – frână.

comprimat, folosit la lucrările de salvare. **V. reversibil** V. cu posibilități de rotire în ambele sensuri. Manevra este comandată atât ca sens, cât și ca viteză, spre deosebire de V. ireversibile. Toate V. de marfă sunt reversibile.

**VINCI PESCĂRESC** Dispozitiv format din unul sau mai mulți tamburi pe osie, acționat manual, mecanic sau electric care se folosește pentru tragerea și rularea parâmelor și instrumentelor de pescuit activ.

**VINCI SPANIOL** Dispozitiv improvizat care se folosește pentru apropierea a două parâme, pentru executarea unui ochi sau a unei legături.

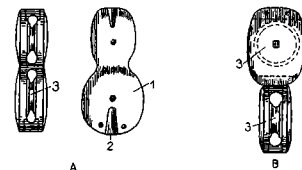


Vinci spaniol

„**VINO ÎN VÂNT; VINO LA DREAPTA/LA STÂNGA... (grade)**” Comenzi la cârmă pentru a întoarce în vânt sau a achimba de drum cu numărul de grade indicat.

**VINTIR pesc.** Unealtă de pescuit tip capcană, formând un cilindru (burduf); este confecționată din plasă montată pe trei–zece cercuri din lemn, așezându-se pe fundul apei.

**VIOARĂ 1.** Macara dublă cu raiurile aflate în prelungire, în același plan (**V. dreapta**) sau în două



Vioară:

- A – dreaptă; B – încrucișată (măslină).

planuri ce formează un unghi de 90° (V. **încrucșată** sau V. **cu măslină**). 2. Scândură cu găuri, fixată lateral pe bompres pentru trecerea straiurilor.

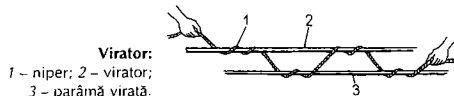
**VIRĂ 1.** A trage o parâmă sau un lanț ◊ „V. ancora” A V. lanțul ancorei (*nu se spune a ridica ancora*). 2. „Vira!” Comandă pentru a vira. ◊ „Vira ancora ... chei!” Comandă pentru a vira numărul indicat de chei de lanț. 3. (*despre vânt*) A gira în sensul acelor unui ceasornic.

**VIRĂ ANCORA** A ridica ancora.

**VIRĂ LA PIC** A trage la bord cu ajutorul vinciului sau cabestanului o parte din lungimea lanțului de ancoră filat la apă. Această manevră premergătoare părăsirii ancorajului apropie nava de locul unde s-a fundarisit ancora, scurtând durata manevrei propriu-zise de plecare.

„**VIRA UȘOR**” Comandă pentru micșorarea vitezei cabestanului sau tamburului de vinci în timpul manevrei de întindere a unei parâme.

**VIRATOR** Dispozitiv de virare folosit în cazul în care parâma nu se poate garnisi pe cabestan. V. este compus dintr-o parâmă garnisită pe cabestan, pe care se leagă cu nipere parâma ce urmează a fi virată.



**VIRAZON** Briză de mare pe coastele Spaniei.

**VIRGINE** (Virgin Islands) Grup de ins. în bazinul M. Caraibilor situat la E de Ins. Puerto Rico. Supr. totală 497 km<sup>2</sup>; cca. 70 mii loc. O parte din ins. aparțin SUA (344 km<sup>2</sup>, cca 50 mii loc) cu centru ad-tiv Charlotte Amalia, iar restul M. Britanii (153 km<sup>2</sup>, cca 20 mii loc) cu centru ad-tiv Road Town. Relief muntos; climă tropicală. Culturi de trestie de zahăr, porumb, citrice, tutun.

**VIROR** Angrenaj cu lanț și cu role sau cu șurub-melc și roată melcată, acționat manual cu levierul sau, uneori, printr-o mașină auxiliară cu aburi ori printr-un motor electric și folosit pentru rotirea arborelui principal al unei mașini alternative care nu se află sub presiune.

**VISTULA** (Wisla) Fluviu în Polonia. Lung. 1092 km; supr. bazinului hd. 198,5 mii km<sup>2</sup>. Izv. de pe versantul nordic al Beskizilor Sileziei (M-ții Carpați), drenează câmpia poloneză și se varsă în G. Gdansk din M. Baltică. Debitul anual la vărsare 36 km<sup>3</sup>; nivelul apei crește între 2 și 8 m; primăvara de produc revărsări. Îngheață din a doua jumătate a lunii dec. și până la mijlocul lunii febr. Navigabil în aval de Varșovia. Este legat prin canale navigabile cu bazinele Fl. Odra (Oder), Neman și Nipru. Cele mai importante porturi: Varșovia, Cracovia, Gdansk, Torun.

**VITALITATE** Capacitatea navei de a pluti având un număr de compartimente pline cu apă (inundate).

**VITEZA CURENTULUI** Viteza cu care se deplasează masele de apă într-un curent marin de suprafață sau într-un curent de maree. Se măsoară în noduri, mile marine pe zi sau metri pe secundă.

**VITEZA NAVEI** Distanța parcursă de o navă într-o unitate de timp. Se măsoară, de regulă, în noduri, în km/oră (pe Dunăre, în amonte de Galați) și în m/s. **Viteza de alarmă** Cea mai mare viteză posibilă a unei nave, utilizând puterea maximă a mașinii. Se folosește numai în cazuri extreme (evitarea abordajului sau a puneri pe uscat etc.).

**V. comercială** *sin.* V. de exploatare, V. de serviciu. **V. critică:** a) V. la care nava are trepidații (nu coincide cu V. maximă); b) V. la care are loc un anumit fenomen, de ex., mărirea/reducerea vitezei pe fund mic sau pe mare rea, apurarea de viteză etc. **V. de blocadă** *ist.* V. la care consumul de combustibil este minim, nava putând ține marea timp îndelungat. Odată cu apariția armelor sub apă care au impus blocarea la distanță V.d.B. a pierdut orice importanță. **V. de ceață** V. redusă pe timp de ceață.

În noile reguli pentru prevenirea coliziunilor este denumită V. de siguranță. Depinde de vizibilitate, de dotarea cu radiolocator, de puterea mașinii la mers înapoi și de timpul mort la răsturnarea mașinii, de densitatea traficului, de curenții marini, de apropierea pericolelor, de anumite considerații militare etc. În orice caz V.d.C. trebuie să permită oprirea navei pe o distanță mai mică decât vizibilitatea. **V. de exploatare** *sin.* V. de serviciu. **V. de guvernare** V. la care nava ascultă căma.

**V. de înaintare** V. cu care navigatorul se așteaptă să înainteze pe drumul adevărat, trasat în prealabil; poate diferi apreciabil de V. pe deasupra fundului. **V. de manevră** V. cu care se manevrează în port. „V.d.M. trebuie să fie mai mică decât viteza cu care poate judeca creierul tău”, spun marinarii. **Viteza de operare** Viteza cu care un vinci de marfă de o putere dată poate manipula o categorie oarecare de marfă. Se determină în tone/oră sau buc./oră, în funcție de natura mărfurilor, modul de cojare etc. **V. de probe** V. maximă atinsă la probe, mai mare decât V. maximă înscrisă în acte. **V. de serviciu** MC V. care poate fi menținută în cursul traversadei în condiții normale de mare și de vânt; *sin.* V. comercială, V. normală. **V. de siguranță** V. la care o mină de depresiune nu explodează. **V. economică:** a) *mil.* V. la care raportul dintre combustibilul consumat și distanța parcursă este optim, nava putând parcurge distanța maximă; b) MC V. corespunzătoare raportului optim dintre costul transportului și tona de marfă. **V. în suprafață** V. unui submarin în suprafață. **Viteza mașinii** Numărul de rotații pe minut al mașinii principale a navei într-un regim de marș ordonat. **V. maximă** V. cea mai mare pe care o poate atinge o navă, inferioară V. de probe. **V. medie:** a) *mil.* V. cu care s-ar parcurge drumul direct dintre punctul inițial și punctul final ale unui zig-zag sau ale unei perioade de navigație în zig-zag; b) MC Media aritmetică a V. navei în cursul unei traversade sau într-un interval de timp dat (un an). **V. pe deasupra fundului** V. în raport cu repere fixe sau cu fundul mării, reprezentând rezultanta dintre V. prin apă și acțiunea vântului, curenților și valorilor asupra mișcării navei. **V. prin apă** V. în raport cu apa.

**VITEZA SUNETULUI** (în apa de mare) V.S. se poate determina nemijlocit prin măsurarea acesteia cu ajutorul unor aparate speciale sau prin calcularea după formule empirice ținând seama de dependența vitezei sunetului de temperatură, salinitate și de presiunea hidrostatică. În

ocean V.S. variază de la cca 1450 m/s la 1540 m/s și crește o dată cu creșterea temperaturii, salinității și adâncimii. Pentru propagarea sunetului în ocean are o importanță deosebită nu valoarea absolută a vitezei acestuia, ci profilul (forma) curbei V.S. în adâncime, care determină refracția sunetului în ocean. Sunt câteva tipuri de profile ale vitezei sunetului caracteristice pentru anumite zone ale Oc. planetar și anotimpurilor unui an. La un anumit tip de profil, distanța de propagare a sunetului poate ajunge la sute și chiar mii de km, iar la alt tip sunetul de aceeași frecvență se propagă pe o distanță de câțiva km. În afară de profilul V.S. în ocean, asupra propagării sunetului au influență absorbția energiei sonore, dispersarea energiei sonore din cauza neomogenității mediului oceanic, starea suprafeței oceanului, formația fundului și zgomotele calorice, dinamice, biologice, tehnice și seismice.

**VITEZA VALULUI** Distanța parcursă pe orizontală de creasta unui val în direcția de înaintare într-o unitate de timp. Se măsoară în m/s. Din observațiile făcute reiese că V.V. oceanic de 5–12 m înălțime și 100–200 m lungime variază între 11 și 15 m/s, iar la mare V.V. de 2,5 m înălțime și 39 m lungime este de 8 m/s. În general, o dată cu creșterea lungimii valului crește și viteza sa de înaintare.

**VITEZA VÂNTULUI** Distanța parcursă de particulele vântului pe orizontală față de suprafața Pământului într-o unitate de timp. Ținând seama că din cauza turbulenței, viteza fluxului de aer oscilează întotdeauna, se ia în calcul valoarea medie a V.V. într-un anumit interval de timp. Oscilațiile bruște ale vitezei vântului se numesc rafale. Vântul cu vit. de 5,5–7,9 m/s se consideră moderat, de 9–17,1 m/s puternic, 20, 8–24 m/s furtună, peste 32,7 m/s uragan; v. și scara Beaufort.

**VITEZĂ RELATIVĂ** Viteza cu care se deplasează o navă în raport cu altă navă considerată fixă; v. cinematică navală.

**VITORIA** Oraș în E Braziliei, port pe ins. cu același nume, centru ad-tiv al districtului Espiritu Santo. Cca. 120 mii loc. Ind. hârtiei, textilă, de încălțăminte, alim. Export în principal cafea, iar după al doilea RM de minereu de fier și mangan. Aeroport.

**VIȚĂ** Mai multe fire de sârmă răsucite, fără a fi torsionate. Mai multe vițe formează o parâmbă de sârmă; v. *fig.* parâmbă.

**VIVIERĂ** Barcaz remorcat sau cu propulsie proprie, compartimentat de obicei în 3 camere. Camera de la mijloc de cca 20 m<sup>3</sup>, unde se pune peștele (până la 1500 kg) are orificii prin care circulă apa. Folosește la transportul peștilor în stare vie.

**VIZIBILITATE** Distanța maximă la care un obiect cu caracteristici definite poate fi observat și identificat cu ușurință. **V. meteorologică** Distanța maximă la care se poate vedea și identifica pe orizont un obiect negru de dimensiuni convenabile, pragul de contrast „C” fiind egal cu 0,05 (definiția a Organizației meteorologice mondiale).

**VLAD, Victor Delamarina** (1879–1905 n. Satu Mic, Timiș) Descendent dintr-o familie de intelectuali români din Banat. Încă de pe băncile gimnaziului din Lugoj și-a manifestat sentimentele patriotice solidarizându-se cu

lupta populației românești din Ardeal pentru eliberarea de sub dominația habsburgică. A fost eliminat din toate școlile fără drept de reînscrisere. S-a refugiat în România continuându-și studiile la Craiova și Iași (1885–1887). A absolvit apoi Școala Navală cu gradul de Slt. (1890). Ambarcat pe nava-școală „Mircea” (1891) și Cr. „Elisabeta” (1892). Publică numeroase versuri de inspirație patriotică în grai bănățean. Desenator de talent, a lăsat numeroase schițe cu tematică de marină aflate în muzeul Banatului. Numele lui îl poartă satul natal, azi V.V. Delamarina. A decedat în urma unei boli necruțătoare la 26 de ani.

**VLADIVOSTOK** Port al Federației Ruse în extremitatea Pen. Muraviov-Amurskii la G. Petru cel Mare din Oc. Pacific. Cca 430 mii loc. Accesibil tuturor claselor de nave moderne. Acvatoriul portului este protejat din toate direcțiile. Vara și primăvara navigația este îngreunată din cauza ceții. Din nov. și până în mart. se navigă cu ajutorul spărgătoarelor de gheață. Portul este specializat în traficul de cabotaj între porturile rusești din Oc. Pacific și cele din E Arcticii și ca port pescăresc. Traficul anual de mărfuri cca 10 mil. t. Gară maritimă pentru tranzitul de pasageri. BMM.

**VLASOPOL** (Vlassopoulos) Familie de armatori și marinari greci de origine ionică stabiliți în România. Printre navele lor s-au numărat „Moldova” și „Ing. N. Vlasopol” (după numele unui demnitar al statului român), pierdute în cel de al doilea RM.

**VLASOPOL, Irina** v. CONSTANTZIU (căsătorită Vlasopol) Irina.

**VLASSOPULOS, John S.** (1925 n. Londra) Armator și istoric naval. Descendent al unei familii de armatori români de origine greacă (Vlasopol). În numeroasele sale lucrări dedicate flotei comerciale grecești, a făcut ample referiri la România. Lucrări mai importante: „*Odiseas*” – o corabie din Ithaca 1837–1841 (1992); *Dicționar nautic grec – englez și englez – grec* (1989); *Contribuții la interpretarea termenilor maritimi și comerciali din Insulele Ionice din sec. XVIII–XIX* (2001). *Furtuni și acalmii. Corăbii din Ithaca și Galaxidi în sec. XIV-lea* (2005) **Vlassopoulos, Nicos S.**, (1923 n. Londra) fratele lui V. John S. Armator și istoric naval grec. A elaborat un amplu catalog al navelor comerciale grecești medievale și moderne, precum și mai multe cărți despre navigația comercială. Pentru unele din lucrările sale s-a consultat și cu specialiști români.

**VLĂDESCU, Constantin** (1895–1986 n. Târgoviște) Contraamiral. Absolvent al Școlii de Artilerie, Geniu și Marină. Ambarcat în perioada primului RM la bordul monitorului „Alexandru Lahovary”. Comandantul garnizoanei Galați 1929–1930. În 1931 urmează cursul de specializare în domeniul torpilelor în Italia. Comandant al Ds. „Regele Ferdinand” (1935); comandant al Apărării Fixe Maritime (1937–1940). În 1940 demisionează din armată. Pilot-șef la Direcția Dunării maritime (1940–1944). 1941–1943 comandant al Sect. 1 maritim (Sulina), unitate operativă de apărare a Deltei. În perioada 1944–1947 a fost inspector general de navigație pe Dunărea maritimă. Se pensionează în 1947.

**VLCC** (*engl.* Very Large Crude Oil Carrier) Petrolier foarte mare pentru țiței brut.

**VLISSINGEN** Port și BMM olandeză situate pe țărmul de S al Ins. Walcheren, la vărsarea Fl. Schelde în M. Nordului. Acvatoriul portului și al BMM este împărțit în 3 băi având adâncimea în radă de 10–26 m. Lungimea frontului de cheuri 7 km cu adâncimi până la 13 m. BMM care se află în baia exterioară este protejată de două moluri cu o pasă de acces între ele de 360 m lățime. Asigură bazarea navelor până la Cr. incl. Portul comercial are un volum de trafic anual de 10 mil. t. Dispune de terminale Ro-Ro, feriboturi și petroliere; șantieri de construcții și reparații nave. Partea de N a portului este legată printr-un canal (13,3 km lung. și 7,4 m ad.) de or. Middelburg.

**VOCABULAR MARINĂRESC** Totalitatea cuvintelor și expresiilor de strictă specialitate folosite în marină; v. și argou marinăresc, terminologie nautică, limbaj marinăresc, jargon marinăresc.

**VOCHIȚU, Ion** (n. 1947 Râmnicu-Vâlcea) Viceamiral. Absolvent al Școlii Militare Superioare de Marină promoția 1968, Academia de Înalte Studii Militare, secția Marină (1997) și Colegiul Național de Apărare. A îndeplinit funcții la bordul navelor MM. Șef de stat-major la Academia Navală „Mircea cel Bătrân” (1994–1995). Din 1995 locțiitor al șefului statului-major al Forțelor Navale.

**VLORE** (Vlora) Oraș în S Albaniei. Port la g. cu același nume din M. Adriatică. Al doilea oraș-port ca mărime din Albania. Cca 60 mii loc. Rafinărie de petrol, prod. bitum, ind. textilă și alimentară. Export: bitum, prod. petroliere, băuturi. Culturi subtropicale: citrice, măslini.

**VOIAJ** MC Călătoria unei nave comerciale, care include V. de ducere (plecare) și V. de înapoiere. **V. abandonat** V. întreprins înainte ca nava să ajungă la destinație, ca urmare a unei avarii, în care caz comandantul trebuie să facă totul ca să ajungă la destinație. **V. continuu** DM Transportul unei mărfi pe mare în timp de război în două etape, inițial într-un port neutru pentru a deruta blocada unuia din beligeranți, iar apoi prin transbordare către un port al celui alt beligerant; vezi și Voiaj de mascare. În drept, cele două etape au fost considerate ca un singur V. Ca urmare, teoria V.C. a fost folosită de aliați pentru a confisca nava și marfa în oricare din cele două etape și a împiedica aprovizionarea Germaniei în ultimele două războaie mondiale. **V. internațional** V. între porturi aparținând unor state diferite. **V. în balast** Călătoria unei nave comerciale fără marfă la bord, ci numai cu balast, care îi asigură stabilitatea necesară. **V. în circuit** Excursie pe mare, al cărei itinerar include mai multe porturi, cel final fiind portul din care nava și-a început V.

**VOIAJ DE MASCARE** Transportarea unei mărfi de către un stat neutru în două etape, inițial într-un port neutru, cu scopul de a deruta blocada maritimă a unuia din beligeranți și apoi, prin transbordare, către un port al celui alt beligerant. Marfa devine astfel „contrabandă de război”. În drept, cele două etape ale călătoriei sunt

considerate un singur voiaj, iar nava și marfa pot fi confiscate în oricare din cele două etape ale călătoriei.

**VOINESCU, Victor** (1900–?) Comandor. Absolvent al Școlii Militare de Artilerie, Geniu și Marină, promoția 1922 și al cursurilor Școlii de Aplicație a Marinei. A fost ambarcat pe nave militare la mare și la Dunăre după care a fost trimis pentru specializare în submarine în Italia. Între 1934–1946 a urmat cursurile Școlii Superioare de Război și în 1937 și-a continuat studiile la Școala Navală de Război din Paris. A fost primul comandant al Sm. „Delfinul” pe care l-a adus în țară de la Fiume (1936). A fost primul comandant al grupului de submarine și vedete torpiloare după înființarea acestuia în 1940. Comandant al Ds. „Regele Ferdinand” (1941–1943), a participat la numeroase misiuni de război. Pentru faptele de arme a fost decorat cu Ord. „Mihai Viteazul”. Revenit la comanda grupului Sm. și VT., a îndeplinit în 1944 o misiune diplomatică în Turcia în vederea aducerii în țară a motonavelor „Transilvania” și „Basarabia”, acțiune care nu a mai avut loc. Șef al Direcției Transporturi în cadrul Subsecretariatului de Stat al Marinei (1944–1946).

**VOITH-SCHNEIDER, propulsor** ~ Propulsor cu discuri orizontale, cu palete dispuse vertical, folosit pe remorcherile de port și pe feriboturi.

**VOLANT** v. loch.

**VOLGA** Cel mai mare fl. din Europa; curge pe terit. Rusiei. Lung. 3700 km; supr. bazinului hd. 1380 mii km<sup>2</sup>. Izv. din podișul Altai, străbate câmpia Europei de Est, iar în dreptul or. Kazan își îndreaptă cursul spre S și se varsă în M. Caspică printr-o deltă întinsă, cu 80 de brațe și o supr. de 13 000 km<sup>2</sup>. Debitul anual la vărsare 252 km<sup>3</sup>. Principalii afluenți: st. – Kostroma, Vetluga, Kama, Samara; dr. – Oka, Sura, Sviaga. Hidrocentrale (Volograd, Kuibășev, Saratov, Râbink ș.a.) cu o putere totală instalată de 15 mii MW. Sistemul fluvial al V. unește căi navigabile cu o lungime totală de 17 000 km. 2/3 din traficul fluvial al țării este asigurat de sistemul fluvial al V. Este unit prin rețeaua de râuri și canale navigabile cu M. Albă, M. Baltică, M. Azov și M. Neagră. Principalele orașe-porturi: Kalinin, Râbinsk, Iaroslavl, Nijni Novgorod (Gorki), Kazan, Kuibășev, Saratov, Stalingrad, Astrahan.

**VOLIC** *ist.* Navă rapidă de cabotaj, pescuit sau piraterie apărută în Levant prin sec. XVII, fiind semnalată apoi și pe Dunăre (jumătatea sec. XVIII). Avea un catarg înalt prevăzut cu o velă latină sau, cel mai adesea, cu 1–2 vele pătrate și 1–2 fociuri. Avea o lungime maximă de 17–18 m și putea transporta 50–60 t. de marfă. Echipaj până la 11 oameni.

**VOLOS** Oraș în NE Greciei, port la G. cu același nume din M. Egee. Cca 7 mii loc. Centru industrial și comercial: prod. de ciment, textile, prelucrarea tutunului, ulei de măsline, conserve de fructe. Export: ciment, citrice, măslini, stafide.

„**VOLTA!**” Comandă pentru oprirea filării sau virării și legarea parâmei sau saulei respective la o baba, cavilă etc. (*sin.* a lua volta).

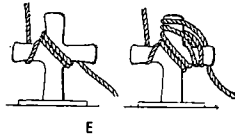
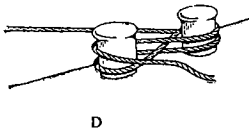
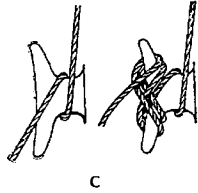
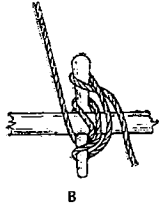
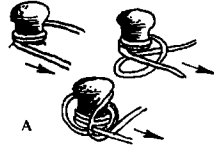
**VOLTĂ 1.** O singură trecere, cu o bucată de parâmă, pe un școndru sau pe o altă parâmă. **V. călărească** V. așezată peste altă voltă. **V. moartă** V. neasigurată cu



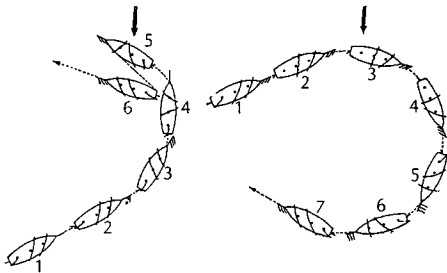
o legătură sau cu un nod. „la o V.!” Comandă pentru a lua temporar o V. înainte de a lua V. definitivă. 2. Oprirea temporară a filării unei parâme / sârme /

**Voltă (parâme)**

A – voltă la o baba; B – voltă la cavilă; C – voltă la tachet; D – voltă la două babale; E – voltă la o baba în cruce.

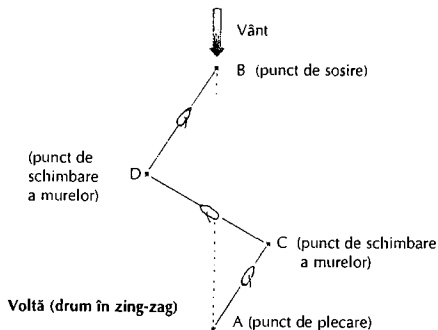


saule sau fixarea ei la un capăt cu ajutorul unui obiect pe care se încolăcește odată sau de mai multe ori. Distingem: V. la o singură baba, V. la cavilă, V. la tachet, V. la două babale, V. la baba în cruce; v. fig. voltă (parâme). 3. Manevră prin care o navă /

**Voltă (manevră):**

A – voltă în vânt; B – voltă sub vânt.

ambarcațiune cu vele schimbă bordul din care primește vântul, în care scop execută o întoarcere pe timpul căreia trece prin direcția vântului fie cu prova



(volta în vânt), fie cu pupa (volta sub vânt); v. fig. voltă (manevră). 4. Segment al unui drum în zig-zag la care o navă/ambarcațiune cu vele este nevoită să recurgă la **navigația în volte** pentru a putea strânge vântul atunci când direcția în care dorește să se deplaseze coincide cu cea din care bate vântul; v. fig. voltă (drum în zing-zag).

**VOLTĂ ROTUNDĂ (a lanțurilor de ancoră)** Rezultatul răsucirii lanțurilor de ancoră ale unei nave ancorate, fără cheie de afurcare, ca urmare a faptului că nava a girat de două ori în jurul ancorelor.

**VONSAN (Wönsan)** Oraș în Coreea de Nord și port la M. Japoniei, situat într-un golf adânc bine protejat. Cca 120 mii loc. Ind. chimică, constr. de mașini, cimentului, textilă, alim. Șantieră navale. BMM.

„**VOSPER**” ist. Tip de vedetă torpiloare comandate de statul Român în 1939 în Marea Britanie și aduse în țară de Cdt. Mihail Petruțian și Lt. Ștefan Ignat. La 16 feb. 1940 VT după ieșirea din portul Southampton au traversat Canalul Mânecii, au intrat pe Fl. Sena și pe fluviile și sistemul de canale interioare din Franța (79 de ecluze) au ajuns în portul Marsilia de unde cargoul „Peleş” le-a transportat la Galați (mai 1940). Cele trei VT botezate „Viforul”, „Vijelia” și „Viscolul” cu NBz. „Constanța”, Sm. „Delfinul” au format Grupul Submarine și VT sub comanda Lt Cdr. Voinescu Victor. Caracteristici: depl. 36 t; dim. 23,7 x 5,4 x 1,1 m; trei motoare Isota Fraschini 3450 CP; vit. 36–43 Nd; 2 motoare silențioase de croazieră; vit. 9 Nd. Armament: 2 TLT/533 mm; mitr. 11 cadruple de 8 mm; grenade ASm.

**VRAC, în ~ (despre marfă)** Produse neambalate (cereale, cărbuni, minereu etc.).

**VRACHIER** Cargou special construit pentru transportul mărfurilor în vrac (minereuri, cărbuni, cereale, fosfați etc.), putând fi specializat în cerealiier, mineralier ș.a. Ocupă un loc foarte important în transporturile pe apă.

**VRANGHEL** Ins. în Oc. Înghețat de Nord pe linia ce desparte M. Siberiei Orientale de M. Ciukotsk. Aparține Federației Ruse și este despărțită de continent prin Str. Long. Supr. 7,3 mii km<sup>2</sup>. Țărmuri joase, iar partea centrală muntoasă (alt. max 1096 m). Climă arctică cu temp. med. în ian –22° C, în iun. +2,5°. Vegetație de tundră. Tot timpul anului este înconjurată de gheață costieră. Pe ins. funcționează permanent o stație de cercetări polare. Pr. așezare: Ușakovskii. Rezervație naturală. Poartă numele navigatorului polar rus Vranghel Ferdinand Petrovici (1797–1870).

**VRANGHEL, Ferdinand Petrovici (1797–1870)** Amiral rus. Între anii 1820–1824 a condus o expediție de-a lungul coastei Siberiei pe care a descris-o, precum și ins. din Oc. Înghețat de Nord care-i poartă numele. În anii 1825–1827 a făcut ocolul Pământului în fruntea unei expediții cu nava „Krotkii”. Între 1829–1849 conduce factoriile rusești din America, devenind apoi director al companiei

americano-ruse. Între 1855–1857 a fost ministru al marinei. Unul dintre membrii fondatori ai Societății de geografie ruse și membru de onoare al Academiei din Petersburg. Autor a numeroase lucrări de geografie.

**VREME (timp) Meteo.** Starea atmosferică într-un anumit moment s-au într-un anumit interval de timp, determinată de valorile elementelor meteorologice (presiunea atmosferică, temeperatură, forța și direcția vântului, nebulozitatea, umiditatea aerului, precipitațiile) și variația acestora. Influențează navigația pe mare, acțiunile militare, operațiunile de încărcare/ descărcare a vavelor etc. **V. cefoasă** Stare atmosferică, caracterizată prin pre-

zența ceții care reduce vizibilitatea, făcând navigația dificilă. **V. furtunoasă** Denumire dată vremii cu vânt de la forța 7 în sus cu ploaie, ninsoare, vizibilitate redusă, creind condii defavorabile navigației și staționării navelor la ancoră. **V. instabilă** Stare a atmosferei caracterizată printr-o modioficare a condițiilor și elementelor meteorologice. **V. rea** Condiții hidrometeorologice nefavorabile (ploaie, ninsoare, temp. sub  $-15^{\circ}$  C, vânt puternic, mare agitată, resacă) care pot crea dificultăți navigației, operațiunilor portuare ș.a.

„**VULTURUL**” Torpilor de același tip cu „Șoimul, ambele intrate în compunerea Flotei în anul 1883. Caracteristici: depl. 12 t; dim. 18,80 × 2,60 × 1,70 m; un motor de 85 CP, vit. 16 Nd. Echipaj: comandant (locotenent sau sublocotenent), 12 soldați de marină.

# W

**W 1.** Pavilion din Codul internațional de semnale cu semnificația: „Am nevoie de ajutor medical”. **2.** Prescurtare pentru **Vest V.** West, folosită în navigație spre a evita confuzia cu **V = viteză**.

**WADI** (Wady) Curs de apă temporar într-un deșert.

**WAKAYAMA** Oraș-port în Japonia (Ins. Honshu) la S de Osaka pe Pen. Kii, la Oc. Pacific. Cca 400 mii loc. Ind. textilă, de prelucrare a lemnului, chimică, rafinărie de petrol. Import: petrol, cărbuni, bumbac. Piață pentru orez și citrice. Șantier naval.

**WAKE** (Wake Island) Grup de trei insule coraligene (Wake în E, Peale în N și Wilkes în SV) situat în Oc. Pacific între Ins. Hawaii și Ins. Guam. Supr. totală 7,7 km<sup>2</sup>, alt max. 6,4 m; cca 2000 loc. *ist.* Descoperite de exploratorul spaniol Alvaro de Mendaña (1568), apoi vizitate de navigatorul englez William Wake (1796) ins. au fost anexate de SUA în 1899 în vederea instalării unui cablu submarin. Din 1934 SUA instalează aici o bază maritimă militară și o importantă bază aeriană care deservește linia aeriană transoceanică: America de Nord – Honolulu – Midway – Wake – Tokio. Ocupate de forțe japoneze în al doilea RM, ins. au intrat sub administrația SUA în 1945.

**WALLIS, Samuel** Navigator englez. În 1766, la comanda unei corăbii din cele două trimise din Anglia în căutarea „Pământurilor sudice”, a făcut ocolul lumii. În S Oc. Atlantic, din cauza furtunii, a fost despărțit pentru totdeauna de cealaltă corabie (comandată de Philip Carteret), a intrat în Oc. Pacific prin Str. Magellan, a descoperit în largul Ins. Touamoutou câțiva atoli, a vizitat Ins. Tahiti (a doua oară după spanioli), apoi spre apus a consemnat pe hartă câteva insule necunoscute până atunci (denumite de băștinași Uea) și care-i poartă numele. Din Ins. Moluca a pornit spre SV, a ocolit Capul Bunei Speranțe și a ancorat în estuarul Tamisei (1768). A intrat în istoria navigației, fiind primul care a stabilit exact poziția insulelor din Oc. Pacific aplicând metoda de determinare a longitudinii bazată pe observații asupra distanțelor unghiulare dintre Lună și stele.

**WARLUZEL, sondă** ~ *inv.* Sondă mecanică asemănătoare sondei Thomson. Nu mai este folosită.

**WASHINGTON** Capitala SUA (districtul Columbia) situat pe cursul inferior al Fl. Potomac. Port la Oc. Atlantic. Cca 3 mil. loc. Unul din principalele centre comerciale, politice și culturale ale țării. Ind. textilă, poligrafică, alim. Nod de comunicații. Institute de învățământ militar. Arsenalul Marinei. *ist.* Întemeiat în 1791, în 1800 devine capitala țării luând numele primului președinte al SUA George Washington. Incendiat de englezi în timpul războiului anglo-american (1812–1814), a fost ulterior complet reconstruit și modernizat. A devenit una din marile metropole ale lumii. Aici, la 1 ian. 1942, s-a semnat „Declarația celor 26 de state” care a contribuit la

întărirea coaliției antihitleriste și la grăbirea victoriei aliaților în cel de al doilea RM.

**WATERCLERK** MC Funcționar al unei agenții maritime cu atribuția de a face legătura între nave și agenție. Asistă la controlul de sosire și plecare a navelor, servește ca interpret al comisiei de control, transmite agenției dispozițiile comandantului, asistă pe comandant și pe membrii echipajului în calitate de interpret în relațiile lor cu diferite autorități, predă la bord scrisorile sosite pentru echipaj și expediază pe cele primite de la navă. Prezintă comandantului conosamentele spre semnare. *sin.* comisionar de agenție.

**WAKEBOARD** Sport născut în 1989 (varietate de schi nautic), în care **planșa de wakeboard** este perpendiculară pe direcția de înaintare.

**WATER SKI** v. schi nautic.

„**WAVE RUNNER**” Denumirea comercială a unei mărci de hidroscuter.

**WEDDELL, Marea** ~ Mare de bordură din Oc. Atlantic, cuprinsă între Pen. Antartică (Palmer, Graham) (la V), Țara Prințesa Martha (la E) și Ins. Orkney de Sud (la N). Supr. 2910 mii km<sup>2</sup>; ad. med. 2878 m, max. 6820 m. Partea de S a M.W. este acoperită de un ghețar de șelf cu o grosime de 230–490 m, din care de desprind aisberguri de mari dimensiuni ce plutesc în derivă în apele oceanului. Cea mai mare parte a suprafeței mării este acoperită cu sloiuri de gheață. Temp. med. anuală la supr. ape  $-1^{\circ}\text{C}$ ; salinitatea 34 ‰; marea diurnă cu ampl. între 0,6 și 3,2 m. I s-a dat numele căpitanului englez James Weddell care în 1823 a navigat pe nava „Jane” pe această mare, unde a înaintat printre sloiuri până la 74° lat. S.

**WEIR, diagramă** ~ Diagramă pentru calculul grafic al azimutului.

**WELLINGTON** Cap. Noii Zeelande (Insula de Nord). Port la Str. Cook care face legătura între M. Tasman și Oc. Pacific. Cca 165 mii loc. Principalul centru industrial și comercial al țării și nod de comunicații aeriene și maritime (locale și internaționale). Ind. constructoare de mașini agricole, textilă, de îngreșăminte chimice, alim. Traficul anual de mărfuri cca. 4 mil. t. Import: prod. petroliere și alim.; export: prod. agricole. În apropiere de port se află șantiere navale unde se construiesc nave de cabotaj și de pescuit; se fac reparații la nave de tonaj mic și mediu. Întemeiat în 1840.

**WESER** Fluviu în Germania format prin confluența mai multor râuri, dintre care cel mai important este Werra. Izv. din M-ții Pădurea Turingiei. Lung. 432 km. Străbate M-ții Wese formând defileul Porțile Westfaliei, apoi câmpia Germaniei de Nord și se varsă printr-un estuar în M. Nordului. Navigabil pentru navele oceanice până la Bremen. Comunică prin canale navigabile interioare cu Fl. Rin și Elba. Hidrocentrale.

**WEST 1.** v. Roza vânturilor. **2.** Vânt de W., ca în expr. „A început să bată Westul”.

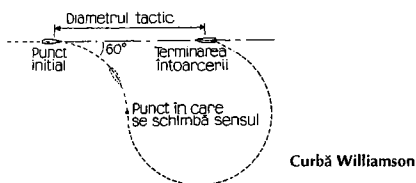
**WHIPPING** Impactul valurilor cu bordajul stelat la prova.

**WILHELMSHAVEN** Important port și BMM a Germaniei la M. Nordului (Saxonia Inferioară). Cca 150 mii loc. Portul dispune de 13 bazine portuare protejate de moluri și diguri, legate de mare și între ele prin canale și ecluze. Lung. frontului de cheuri 12 km, cu ad. până la 16 m, la care pot acosta toate clasele de nave militare și nave civile cu o capacitate de până la 250 mii t. Constr. de locomotive Diesel, calculatoare, aparate de precizie, textile. Traficul anual de mărfuri cca 19 mil. t. Șantiere de reparații navale pentru nave civile și militare, incl. Sm. și Ds. Arsenalul marinei militare. W. este legat de portul Hamburg printr-o conductă de petrol cu o lung. de 136 km.

**WILLIAM, Kidd** (1665–1701). Navigator englez. În anul 1695 primește însărcinarea de a stârpi pirajii care-și desfășurau acțiunile pe coastele Noii Anglii. Misiunea sa se transformă în piraterie atât pe coastele Noii Anglii, cât și în Oceanul Indian. Acuzat și dovedit de acte de piraterie, a fost condamnat la moarte și executat prin spânzurare.

**WILLIAM, Willis** Navigator temerar german care, în anul 1954, străbate pe Oceanul Pacific distanța de 6700 Mm între Callao și Pago Pago în 115 zile la bordul plutei Seven Little Sisters (pluta era construită din șapte trunchiuri din lemn de balsa și avea 10 m lungime).

**WILLIAMSON, curbă** ~ Procedeu de întoarcere cu 180°, folosit pentru a reveni în siaj. Constă din a întoarce cu 60° de la drumul inițial, apoi a schimba cârma până ce ajunge la capul invers.



**WILLY-WILLY** Denumire dată unui ciclon format în strâmtoarea Timor, pe coasta de Nord a Australiei.

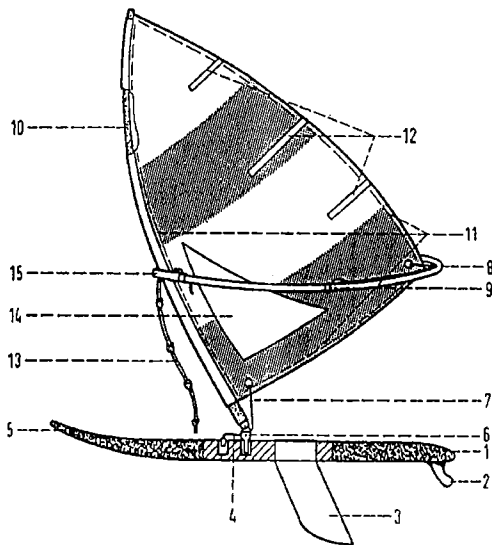
**WILMINGTON** Oraș în SUA (statul Delaware). Cca 100 mii loc. Port maritim la estuarul Delaware din Oc. Atlantic. Ind. chimică, constr. de mașini, prelucrarea petrolului. Șantiere de construcții și reparații navale.

**WILSON, Herbert Wrigley** (1866–1940) Ziarist, scriitor și istoric naval britanic. A sprijinit activ Marina Militară Britanică („Royal Navy”), pe care a popularizat-o în rândurile marelui public. Membru fondator al Ligii Navale din Marea Britanie. Opera sa de căpetenie „Navele de linie în luptă” („Battleships in Action”), publicată prima dată în 1926, tratează confruntările navale din perioada 1860–1914, fiind o lucrare de referință de primă mână, în special pentru perioada de început a cuirasatelor. A fost retipărită, în două volume, în 1995.

**WINDSOR** Oraș în Canada (Ontario); port la Marile Lacuri. Cca 220 mii loc. Ind. chimică, alim., montaj de automobile. Face parte din conurbația Detroit.

**WINDSURFING** Sport care constă în deplasarea pe o planșă de surf (v. Surfing) prevăzută cu o velă

(windsurf). Apărut în SUA și Norvegia pe la sfârșitul anilor 1960, windsurfingul a intrat în rândul Jocurilor Olimpice începând din 1984.



**Windsurf (planșă cu velă):**

1 – pupa windsurfului; 2 – aripioară; eleron; fină; finlandez; 3 – derivor (cu puțul derivorului); 4 – locaș de rezervă pentru piciorul catargului; 5 – prova windsurfului; 6 – piciorul catargului (cu articulația cardanică sau legătura elastică); 7 – saulă pentru întinderea velei; 8 – ghiu (pentru manevra planșei cu velă); 9 – coardă pentru tragerea velei spre pupa ghiului; 10 – catarg; 11 – grănde; întărituri de margine; 12 – buzunare pentru balene; 13 – saulă pentru ridicarea catargului din apă (la plecarea); 14 – fereastră (în velă); 15 – coardă pentru tragerea velei spre catarg; mură.

**WINNEBA** Oraș-port în S Ghanei, situat la țărmul G. Guineei din Oc. Atlantic. Cca 30 mii loc. Importantă piață agricolă. Export de cacao și cafea.

**WINNIPEG** Lac tectonic glaciări în S Canadei. Supr. 24,3 mii km<sup>2</sup>; ad. max. 24 m. În lac se varsă Râurile Saskatchewan și Red River, iar prin R. Nelson se scurge în G. Hudson. Țărmuri joase și mlăștinoase în partea de V și stâncose în cea de E. Navigabil.

**WIPIKA** Tip de „aripă zburătoare” sau „velă” gonflabilă zburătoare (KITE-BUGGY) folosită pentru remorcarea unei planșe de surf cu ajutorul vântului. Față de „Zmeul” simplu, care odată căzut în apă devine inutilizabil, Wipika își poate lua din nou zborul, fiind pilotată prin intermediul a patru corzi.

**WISHBONE, velă** ~ Velă triunghiulară cu baza învergată pe catarg, fiind ținută de colțul opus de o spetează. Este folosită pe ambarcațiunile de regată; v. windsurf.

**WISHBONE BOOM** Ghiu pentru manevra planșei cu velă (windsurf).

**WISMAR** Oraș-port din Germania situat pe țărmul sudic al g. cu același nume din M. Baltică. Cca 60 mii loc. Important port pescăresc. Intrepr. de prelucrare a lemnului, chimică, fabrici de zahăr, de hârtie, prod. alim. Important șantier de construcții navale. Fondat în 1229, a făcut parte din Uniunea orașelor hanseatice.

**WOLLASTON, prismă** ~ v. prismă W.

# X

**X** Pavilion din Codul internațional de semnale cu semnificația: „Încetați a face ce intenționați și fiți atenți la semnalele mele”.

**XIAMEN** Oraș în E Chinei (prov. Fuțzean), port la Marea Chinei de Est. Cca 250 mii loc. Intreprinderi de constr. mecanice, produse chimice și alim.

**XILOFAGE** Despre viețuitoare (insecte, moluște) care se hrănesc cu lemn. În apele mării trăiesc peste 10 specii de moluște xilofage (Teredo navalis, Bankia, Pholos ș.a.) care avariază uneori grav opera vie a navelor cu corpul de lemn sau părțile imerse ale instalațiilor portuare

confeționate din lemn. Pentru a combate dăunătorii se transferă nava un anumit timp într-o apă dulce sau lemnul este tratat cu substanțe otrăvitoare.

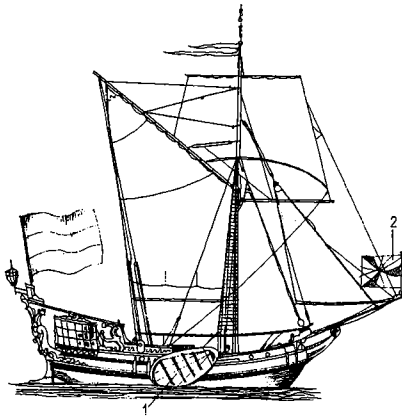
**XINGŪ** Râu în Brazilia, afl. drept al Amazonului; lung. 1980 km. Izv. din M-ții Sierra de Roncador, străbate Pod. Braziliei formând praguri și cascade. Navigabil 190 km de la vărsare.

**XINZHU** Oraș în Ins. Taiwan din E Chinei. Port la Str. Taiwan situat la SV de centrul ad-tiv al Insulei Taipei. Cca 200 mii loc. Nod de comunicații. Piață pentru trestie de zahăr, bumbac, camfor și cafea.

# Y

Y Pavilion din Codul internațional de semnale cu semnificația: „Ancora mea ară (derapează)”.

**YACHT** (sau în formă livrescă IAHT, JACHT) Cuvânt de origine olandeză (**jagte, jaghte, jagtschip** derivat din **jagt, jaght** „vânătoare”), având în prezent următoarele sensuri: **1.** Navă mică sau ambarcațiune cu vele, de regulă special construită și amenajată pentru regate. **2.** Navă propulsată cu vele, mașini cu aburi, motoare cu ardere internă sau altă instalație, cu excepția ramelor, și folosită pentru (călătorii de) agrement, excursii etc. **3.** Vehicul asemănător cu o ambarcațiune cu vele, dar prevăzut cu roți sau cu patine și folosit pentru întreceri sportive pe nisip sau respectiv pe gheață. Primele Y. au apărut în Olanda în sec. XVII.



Yacht olandez (sec. XVII):  
1 – derivor; 2 – geac.

**YACHT CLUB** Asociație sportivă care întrunește pe amatorii sporturilor nautice, pe cei ce practică sportul cu rame, vele ș.a. Totodată susține și promovează yachtingul, organizează concursuri naționale și internaționale de yachting și se preocupă de perfecționarea regulilor și normelor privind sporturile nautice. Termenul de yacht a fost preluat de la olandezi. *ist.* Primele Y.C. s-au înființat pe la sfârșitul sec. al XVIII-lea: mai întâi în Marea Britanie (1790), apoi în Suedia (1830), Rusia (1847), SUA (1884). România (1921).

**YACHT CLUB REGAL ROMÂN** Asociație sportivă înființată în anul 1921 la Constanța, sub denumirea inițială de Yacht Clubul Român, la inițiativa ofițerilor din marina militară și comercială, în scopul promovării sporturilor nautice în România. În anul 1924 Y.C.R.

devine persoană juridică, iar în 1927 se transformă în Yacht Club Regal Român, avându-l ca președinte (comodor) pe rege. Din 1936 Y.C.R.R. devine, prin organizarea Ministerului Aerului și Marinei, reprezentantul României în competițiile nautice internaționale și organismul de legătură cu organizațiile similare din străinătate. În 1937 sediul clubului se mută de la Constanța la București. Y.C.R.R. număra la acea dată 200 de membri și dispunea de baze de agrement la Eforie, Mamaia și București, pe lacul Herăstrău. După o serie de succese pe plan internațional, activitatea Y.C.R.R. a fost paralizată de cel de al doilea RM. A fost reluată în 1999 când un grup de entuziaști, între care și membri ai vechiului club, a reînființat Y.C.R. În primăvara anului 2003 și-a reluat titulatura de Yacht Club Regal Român, prin acceptul ultimului rege al României, Mihai I, de a deveni comodor al clubului. Y.C.R.R., având filiale în principalele orașe riverane – Turnu Severin, Giurgiu, Galați, Tulcea și Constanța – este afiliat mai multor organisme internaționale precum E.B.A. (*European Boating Association*) și O.R.C. (*Offshore Racing Council*). Organizează în fiecare an diverse competiții precum și campionatul național de vele de larg. Prin membrii săi participă și la competiții și raliuri internaționale. Organ propriu de presă: revista „Yacht Magazin” (apare din august 2000)., director Valeriu Timofei, vicecomodor al Y.C.R.R.

**YACHT CLUBUL ROMÂN** v. Yacht Club Regal Român.  
**YACHTMAN** sau **YACHTSMAN** (la feminin **yachtwoman, yachtswoman**), pl. **yacht** (s) **men, yacht** (s) **women**. Persoană care posedă sau folosește un yacht. Practicantul „sportului cu vele” (yachtingului) este numit în românește **VELIST**.

**YACHTING** Participarea la întreceri sportive (regate) sau efectuarea de călătorii de agrement la bordul unui yacht. Într-o accepțiune mai largă, include și ambarcațiunile propulsate cu vâsle, rame etc. (v. **CANOTAJ**) sau cu motor (v. **MOTONAUTISM**). La originea acestui sport stau întrecerile ce se desfășurau încă din antichitate la egipteni și romani. În epoca noastră, printre primii care au organizat concursuri de yachting sunt olandezii. În Anglia, prima regată a avut loc în 1661, iar prima regată cu premii a fost organizată în 1775 de către primul Yacht Club. La Jocurile Olimpice, yachtingul figurează din anul 1900. Yachtingul folosește o mare varietate de ambarcațiuni cu vele: barcă populară, cutter, fin, iolă (yolă), „Optimist” (iolă pentru copii), Ketch, star, yawl etc.

**YALUJIANG** Fluviu în China; v. M. Ialuzean.

**YAMAMOTO, Isoroku** (1884–1943) Amiral japonez. Absolvent al Școlii de Marină (1904) și al Acad. Mil. de Marină (1916). A participat în acțiunile din primul și al doilea RM. A îndeplinit serviciul în flotă în funcții de comandă și de stat-major. Profesor al Acad. mil. de marină. Atașat naval în SUA. În 1936–1939 este locțiitor al ministrului marinei. Din 1939–1943 este comandant al forțelor navale unite ale Japoniei. A condus elaborarea planului de atac asupra bazei navale americane de la Pearl Harbor (1941) și acțiunile ofensive ale flotei japoneze în estul Asiei (1941–1942), operațiile de la Arh. Aleutine și Ins. Midway. Și-a pierdut viața în apropiere de Insulele Solomon, avionul său fiind doborât de aviația americană în timpul unei inspecții pe front.

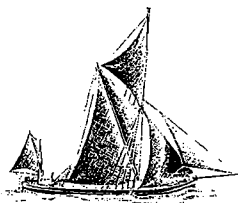
**YANGZĪ** Fluviu din China; v. lanțzi.

**YAP** Grup de 4 ins. mari și 10 mici de origine vulcanică situat în V Arh. Caroline din Oc. Pacific. Protectorat SUA. Supr. totală 100 km<sup>2</sup>; alt. 178 m; climă subecuatorială. Terit. acoperit de păduri și parțial de savane. Pop. cca 5000 loc. (micronezieni). Fructe exotice, pescuit.

**YARD** Unitate de măsură pentru lungimi, egală cu 3 picioare, 36 țoli (inches) sau 0,914398 m, folosită pe hărțile marine engleze și americane.

**„YAVUZ“** (Yavuz Sultan Selim) Cruciașător de bătalie construit în șantierul Blohm & Voss din Hamburg (1912) și intrat în același an în compunerea flotei germane sub numele de Goeben. La începutul primului război mondial a acționat în M. Mediterană, dar, ca urmare a superiorității navale anglo-franceze pe acest teatru și pentru a determina Turcia, care avea o poziție oscilantă, să înceapă ostilitățile, a intrat împreună cu cruciașătorul ușor Breslau în apele turcești; la 16 august 1914 și-a schimbat numele intrând în compunerea flotei turce. Y. a fost nava-comandant a flotei turce în perioada 1914–1917, când a fost dezmembrat. Caracteristici: depl. 25 000 t; L 186,5 m; B 29,5 m; d 9,2 m; puterea mașinilor 52 000 CP; vit. 28,6 Nd; X tunuri de 280 mm, XII tunuri de 152 mm, XII tunuri de 88 mm; cuirasă de 280 mm bordaj și de 254 mm punte.

**YAWL** Ambarcațiune cu vele având doi arbori pe care sunt întinse unul sau mai multe focuri, o velă mare și o velă artimon. Ca și în cazul unui ketch, arborele prova (arborele mare) este mai înalt decât artimonul, care însă la yawl este plasat în pupa timonei, în timp ce la ketch se află mai către centru. Ca majoritatea velierelor mici de agrement, yawl-ul are vele aurice care pot fi manevrate cu un



Yawl  
(După Admiralty Manual of Seamanship)

număr mic de oameni. Denumirea de yawl se întâlnește uneori și la bărci cu un singur catarg sau la pescadoare purtătoare de vele la treime.

**YOKOHAMA** Important port japonez pe țărmul de V al G. Tokio la Oc. Pacific. Se află la 30 km de cap. țării Tokio. Acvatoriul portului are o supr. de 91,8 km<sup>2</sup>, incluzând rada, bazinele interior și exterior și baia Negisi. Lung. frontului de cheuri 40 km, cu adâncimi până la 17 m. Traficul de mărfuri prin portul Y. se ridică la cca 130 mil. t anual, aprox. 1/5 din exporturile țării. Importă: produse petroliere, cărbuni, cherestea, produse chimice etc. Șantierele navale dispun de 8 docuri uscate și plutitoare, cale de lansare care pot asigura construcția și reparația navelor de transport până la 27 mii t și nave mil. incl. Cr.

**YOKOSUKA** Port și principala BMM a flotei japoneze situate pe ins. Honshu la 65 km de cap. Tokio, în partea de SV a g. cu același nume. Supr. acvatoriului portului și a BMM cca 60 mii km<sup>2</sup>. BMM asigură staționarea simultană a 300 de nave militare mari. Lungimea frontului de cheuri 22 km cu ad. de 7–11 m. Șantiere de construcții și reparații navale care dispun de 8 docuri uscate și asigură construcția și reparația tuturor tipurilor de nave. Depozite de tehnică militară și de carburanți. Aici staționează permanent forțe navale japoneze și periodic navele flotei a 7-a americane din Pacific.

**YOLĂ** v. lolă.

**YUCATAN 1.** Pen. în N Americii Centrale între G. Mexic și M. Caraibilor. În cea mai mare parte aparține Mexicului, iar în partea de SE Guatemalei și Belizei (Hondurasul britanic). Supr. cca. 180 mii km<sup>2</sup>. Relief carstic; în partea de SE este lanțul muntos Maya cu alt. până la 1122 m. Țărmurile vestice sunt joase, cu numeroase lagune, iar cele estice abrupte, cu golfuri înconjurată de recife de corali. Climă tropicală secetoasă, temp. med. în ian. +22° C, în iul. +28° C. Vegetație xerofilă (agave, arbuști ș.a.) **2.** Strâmtoare ce unește G. Mexic cu M. Caraibilor. Are o lungime de 135 Mm (217 km) între C. Catoche (Mexic) și C. San Antonio (Cuba); lățimea 108 Mm (200 km) și adâncimea părții navigabile până la 1270 m. Aici curenții Ecuatorial de Nord și curenții Ecuatorial de Sud produc tot timpul anului un puternic flux de apă din Str. Y. în G. Mexic care formează începuturile Curenților Golfului (Gulf Stream).

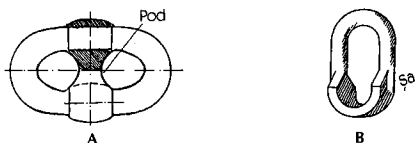
**YUKON** Fluviu în America de Nord (Canada și SUA). Lung. 3920 km. Format prin confluența Râurilor Lewes și Pelly în apropiere de or. canadian Selkirk și se varsă printr-o deltă în M. Bering. Vara este navigabil pe cursul mijlociu și inferior.

**YUYU** Pui (barcă mică).

# Z

**Z** Pavilion din Codul internațional de semnale cu semnificația: „Am nevoie de un remorcher”. Când este folosit de traulere are semnificația: „Atenție, lansez traulul”.

**ZA** Verigă făcând parte dintr-un lanț. **Z. comună** Z. obișnuită. **Z. cu pod/punte** Z. cu o întăritură transversală. **Z. cu șa** Z. având o parte lăjită pentru a susține ancora în timpul caponării. **Z. de capăt** Z. fără pod, mai groasă decât Z. comună, aflată la capetele fiecărei chei de lanț. **Z. pafent** Tip de za de lanț de ancoră construită după modelul cheii de împreunare patent, din două jumătăți longitudinale, dar de dimensiuni mai reduse. Este demontabilă. **Z. terminală** Z. fără pod, cu ajutorul căreia lanțul se prinde de cheia de ancoră.



Zale:

A – cu pod; B – cu șa.

**ZAGOREANSKI, Kisel** Ofițer al marinei ruse care în 1918 a sprijinit evadarea Cruciașătorului auxiliar „Carol I” care fusese rechiziționat de revoluționarii georgieni în portul Batumi din Caucaz. A condus nava pe care a predat-o autorităților române la Sulina. Rămâne în România ca ofițer de rezervă al MM.

**ZAHARIA, Dan** (1878–1943; n. Turnu Severin). Contraamiral (r). Absolvent al Școlii Militare de Artilerie și Geniu (1898), cu gradul de Slt. este repartizat la Divizia de Dunăre, apoi la Divizia de Mare, în statul major al Cr. „Elisabeta” (1899). Odată cu mutarea Școlii de Marine de la Galați la Constanța se numără printre primii profesori ai acestor școli. Obține în Franța, unde urmează cursurile Școlii Superioare de Electricitate, titlul de inginer. În anii următori, funcționează în Divizia de Mare și în Divizia de Dunăre, fiind, în același timp, profesor la Școala Navală Superioară, unde predă cursul de electrotehnică. În timpul primului război mondial este numit Șef al St. M al Marinei. După război, a continuat să activeze în Biroul Marinei din MCG sau din MStM al armatei și la Inspectoratul Marinei, după avansarea sa la gradul de Cdr (1920). Trece în rezervă în anul 1921. Este autorul unui valoros **Manual de navigație** (1906), care a servit la

pregătirea multor promoții de ofițeri de marină.

**ZAI** v. Balimă, Năboi.

**ZAIR (Congo)** (*fr.* Zaire) Fluviu în Africa Ecuatorială ce trece pe terit. Rep. Zair și Rep. Congo. Lung. 4 320 km; supr. bazinului hd. 3 690 mii km<sup>2</sup>. Ca lungime ocupă locul doi în Africa după Nil, iar după suprafața bazinului hidrografic, locul doi în lume după Amazon. Izv. din regiunea Marilor Lacuri africane în partea de S a platoului Katanga de la o înălțime de cca 1430 m, descrie un arc de cerc spre N, traversând de două ori ecuatorul și se varsă printr-un estuar în Oc. Atlantic. Debitul fl. la vărsare 39 mii m<sup>3</sup>/s, determinând un debit anual de 1230 km<sup>3</sup>. Masa enormă de apă ce se varsă în ocean reduce salinitatea acestuia pe o distanță de 75 km de la țarm. Importantă arteră de navigație. Dintre numeroșii săi afluenți, 39 sunt navigabili. Afluenții cu debitele cele mai mari: Oubangui (Ubangi), Itimbiri, Lomami, Kasai (Kwu). Navigația se desfășoară și pe lacurile Tanganica și Kivu de care se leagă prin afluenții Lukuga și Ruzizi. Fl. are uriașe resurse hidroenergetice care se estimează la 100 mil. kW, dar se folosesc în prezent cca 1 mil. kW. Sunt în curs de construcție noi hidrocentrale. Fl. este bogat în pește, iar regiunea bogată în minerale: aur, diamante, cositor, uraniu etc. Pr. porturi: Brazzaville (cap. Rep. Zair), Kinshasa (cap. Rep. Congo), Matada, Banana. **ZAMBEZI** (Zambeze) Fluviu în SE Africii (Zambia și Mozambic). Lung. 2660 km. Formează granița comună între Zambia și Rhodesia. Izv. din podișul Ba Lunda sub numele de Liba și se varsă în Str. Mozambic din Oc. Indian. Pr. afluenți: Loangwa, Kafukwe, Shire. Mari resurse hidroenergetice (cascada Victoria) exploatate insuficient. Navigabil pe unele porțiuni din cauza pragurilor. Hidrocentrală.

**ZANZIBAR 1.** Ins. în Oc. Indian în apropierea țărmului de E al Africii, înconjurată de numeroase recife de corali. Supr. 1,7 mii km<sup>2</sup>; cca. 400 mii loc. Relief de câmpie joasă. Climă ecuatorială cu precipitații bogate. Plantații de cuișoare. Pr. oraș: Zanzibar. *ist.* Datorită poziției sale geografice, ins. a devenit un important centru comercial încă din antichitate. A fost cucerită succesiv de portughezi (sec. XVI), Sultanatul Omanului (sec. XVII–XVIII), protectorat britanic din 1890. În 1963 a devenit stat independent. În 1964 s-a proclamat republică împreună cu Ins. Pemba. În același an s-a unit cu terit. continental Tanganiyka, formând Rep. Unită Tanzania. **2.** Oraș din Tanzania situat pe Ins.



Zanzibar. Port la Oc. Indian. Export de cuișoare și ulei de cuișoare.

„ZAPAD” (rom. „Vest”) Navă cu vele de tip goeletă sub pavilion rusesc. A fost construită în 1949 în Finlanda ca navă de transport mărfuri. În 1952 a intrat în componența flotei comerciale rusești fiind folosită pentru transportul de mărfuri între porturile din nordul Rusiei. În 1954 a fost modernizată devenind navă-școală. În 1983 a fost transformată în navă-muzeu fiind un simbol al orașului-port Arhanghelsk.

**ZARKA** *ist.* Tip de caic mic fără punte.

**ZARUG** (Zaroug) Ambarcațiune cu un singur catarg și o velă la treime, folosită mai ales în M. Roșie.

**ZĂGAZ** *inv.* 1. Baraj, dig, stăvilă, splai. 2. Lac sau iaz format de apa pe care barajul o împiedică să curgă. 3. Braț derivat dintr-o apă curgătoare.

**ZĂGĂZUI** A stăvilii; a îndigui.

**ZĂPOR** Îngrămădire de sloiuri de gheață ce se formează primăvara în albia unei ape curgătoare, pe care uneori o blochează, mai ales la coturi, și provoacă întreruperea navigației, inundarea zonei adiacente, distrugeri de poduri etc. *sin.* baraj de gheață, pod de gheață, prag de gheață.

**ZĂRIT** Pavilion cu semnificația: „Am zărit sau am înțeles semnalul dv.” În Codul internațional de semnale este o flamură cu dungi verticale albe și roșii, denumită și flamura sau caracteristica codului.

◊ „Z. la jumătate” **Z.** ridicat la jumătate cu semnificația: „Am zărit semnalul dv.” „Z. la semn” **Z.** ridicat la semn cu semnificația: „Am înțeles semnalul dv.”; *arg.* Am priceput.

**ZĂTOACĂ** Canal puțin adânc, format natural, între malul unei ape și un ostrov.

**ZĂTON** Canal natural sau artificial, închis la un capăt, din preajma unui ostrov.

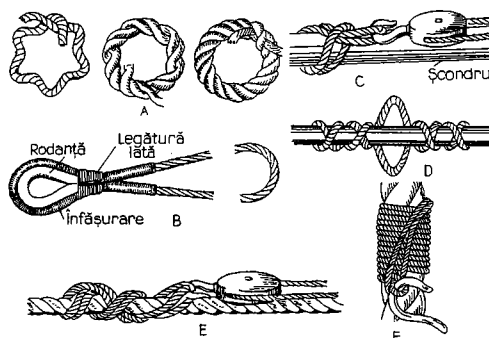
**ZĂVOR** 1. Vișă care asigură o matisală de sârmă. 2. v. ancoră zăvorață.

**ZBANDĂ** *fl.* A se banda.

**ZBAT** Paletă montată pe o roată care, lovind apa, asigură propulsia navei. Z. pot fi fixe sau mobile, ultimele fiind mai eficiente, dar mai scumpe și practic nefolosite. Roțile cu Z. au fost primele propulsoare instalate pe navele cu vaporii. În prezent sunt folosite foarte rar numai pe navele fluviale și, eventual, pe remorchererele de port, fiind montate pe două roți de Z. în bordurile navei sau pe o singură roată la pupa (*rar*).

**ZBIR** 1. Inel de parâmă, mai mic ca un sapan, confecționat prin matisire și servind la prinderea unui palanc pe o parâmă sau pe un școndru. 2. Idem, din sârmă. **Z. de baba Z.** (2) cu gătuiră care îl separă printr-un ochi suficient de mare pentru a se fixa pe o baba și unul mic, de care se prinde, cu o cheie, ochiul parâmei. **Z. de comandă** Z. confecționat din comandă (3) nerăsucită, dând un fir peste două cuie fixe și înconjurându-l cu o firuială. Parâma nefiind răsucită, Z.d.C. este mai rezistent decât un Z. matisit. **Z. de ghiulea** *ist.* Z. (1) de punte, pe care se așeza ghiuleaua pentru a nu se rostogoli. **Z. de guvernare** *sin.* ujbă. **Z. de spetează** Z. pe care se reazemă

capătul inferior al unei speteze sau al unui școndru în bătaie.



Zbiruri:

A - de cânepă; B - de baba; C-F - pe școndri și parâme.

**ZBIR DE VIRAT LANȚURI ȘI CABLURI** Zbir sau lanț cu role și bușe (lanț „Gall”) ale cărui capete sunt împreunate, iar prin voltarea la un vinci sau cabestan formează un lanț fără sfârșit cu ajutorul căruia, prin intermediul unor cleme sau boțuri, se pot vira, la bord sau la uscat, lanțurile de ancoră sau parâme de mari dimensiuni în care nu există tensiuni.

**ZBIR CU OCHI ȘI CAPĂT** Zbir de macara cu un ochi matisit prin care poate trece celălalt capăt; la una din extremități are un cap de bulgar sau un nod de țin-te bine/balustradă. Poate fi așezat repede pe un școndru.

**ZBIR DE BALENIER** *inv.* Zbir de macara dublu, cu ochiuri, prin care trece o cavilă. Se folosea la macaralele cu care baleniarele ridicau bucățile de balenă.

**ZBIR DE LANȚ** Capăt de lanț cu care se prinde un palanc pe o sârmă; v. boțare.

**ZBIR DE MACARA** v. macara.

**ZBIRIȘOR** Zbir de dimensiuni mici, fixat sub zbirul macaralei, la care se prinde stătătorul palancului.

**ZBURĂTOR** Velă pătrată ce se află sub rândunică și deasupra contragabierului sau gabierului (când nava nu are gabieri dubli).

**ZBURĂTURĂ** 1. *Inv.* Porțiune din jurul gurii unei țevi de tun. 2. v. siflee.

**ZEEBRUGGE** Port din Belgia (Flandra) la țărmul M. Nordului. Prin portul Z. se derulează comerțul cu M. Britania, Germania, Franța ș.a. Este legat printr-un canal cu o adâncime de 8 m cu orașul Brugge, fiind avanportul acestuia. Mari depozite. Bază pentru nave de pescuit.

**ZEMBA, Anatolie** (n. 1941 com. Albineț-Bălți Rep. Moldova) Contraamiral, prof. univ. dr. Absolvent al Școlii Superioare de Marină promoția 1963. Ambarcat ca ofițer pe navele MM, a îndeplinit funcții de comandant de VT. la șef de stat-major al divizionului de nave (1963–1972). Ofițer elev la Academia Militară (1972–1974). Lector și șef de catedră în cadrul Academiei de Înalte Studii Militare între 1975–1995, când a adus o importantă contribuție la perfecționarea învățământului operativ și tactic de marină prin studii și lucrări de specialitate. Între 1995–2001 este comandant

al Gării de Coastă de grăniceri. Pensionat în 2001.

**ZENIT** Punctul în care verticala locului „înțepă” sfera cerească deasupra capului observatorului.

**ZERO ABSOLUT** Cea mai scăzută temperatură teoretic posibilă  $-273,16^{\circ}$  C la care atomii nu se mai mișcă. În practică cea mai joasă temperatură ce poate fi atinsă este cu o fracțiune de grad mai mare.

**ZERO AL HĂRȚII MARINE** v. adâncime.

**ZHENG HE** (1371–1433) Navigator și diplomat chinez. Între anii 1405–1411, în fruntea unei flotile de veliere a făcut șapte călătorii ca sol al împăratului Zhu Di (dinastia Ming) pentru a strânge legăturile cu mai multe țări de peste ocean, pe care le-a vizitat. A ancorat în porturile Champa (Vietnamul de Sud), Siam (Tailanda), Malacca (Malaysia), ins. Jawa, Sumatra, Borneo, Ceylon, coastele de SV ale Indiei ș.a. Nava amiral, un adevărat palat plutitor avea 10 catarge și vele de mătase, 150 m lungime, 60 m lățime și era armată cu tunuri.

**ZI ASTRONOMICĂ** Interval de timp cuprins între două culminații superioare succesive ale Soarelui.

**ZI CĂȘTIGATĂ** Zi care în sistemul convențional de contare a datei calendaristice nu se contează de către navele ce trec din emisfera vestică în cea estică peste meridianul  $180^{\circ}$ .

**ZI CIVILĂ** Zi care începe la miezul nopții.

**ZI DE ANTIPOD** Zi care modifică data calendaristică la bord când nava traversează meridianul de  $180^{\circ}$ . Dacă nava se deplasează spre vest, se sare peste ziua ce urmează, iar dacă nava se deplasează spre est, se repetă ziua respectivă.

**ZI DE MANDAR** v. mandar (2).

**ZI DE RAMAT** *ist.* Unitate de măsură a distanței, folosită de vikingi și egală cu cca 36 Mm.

**ZI LUNARĂ** Timpul scurs între două treceri consecutive ale Lunii prin același meridian. Durata unei zile lunare exprimată în timp mediu este de 24 de ore și 54 minute.

**ZI MAREGRAFICĂ** Interval de timp în care se produce un ciclu complet al fenomenului mării. Este egală cu 24 de ore și 50 minute, durata zilei lunare.

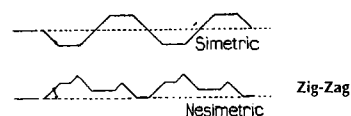
**ZI NAUTICĂ** *ist.* Zi care începe la amiază.

**ZI POLARĂ** Zi lumină și o durată mai mare de 24 de ore caracteristică zonelor aflate dincolo de Cercul Polar. Valoarea maximă (la pol): 6 luni. Pentru emisfera nordică ziua polară începe după echinocțiul de primăvară.

**ZI SIDERALĂ** Interval de timp dintre două treceri consecutive ale punctului vernal prin același meridian. Este cu aproximativ 4 minute mai mică decât ziua solară medie. Se contează din momentul trecerii punctului vernal prin dreptul semimeridianului superior. Nu are dată calendaristică. Este egală cu 24 ore siderale în care timp punctul vernal parcurge  $360^{\circ}$ .

**„ZIDUL ATLANTICULUI”** Linie de apărare fortificată cu obstacole sub apă și pe țărâm, amenajată de către germani în cel de al doilea RM, de-a lungul litoralului francez (partea de Nord), belgian și olandez pentru a respinge o așteptată debarcare a forțelor anglo-americane. A avut soarta liniei Maginot, fiind forțată pe un front de 110 km de către forțele aliate în operația de debarcare din Normandia.

**ZIG-ZAG** Manevră a navei, constând din schimbări de drum în formă de zig-zag pe direcția generală de marș, pentru a nu permite inamicului să folosească cu eficacitate armamentul. Odată cu apariția armei rachetă importanța Z. a scăzut.



**ZIGZAGARE** Executare de zig-zaguri.

**ZILE DE CONTRASTALII MC a)** Numărul de zile și cotate de zi, cu care o navă intră în contrastalii, conform prevederilor din contractul de navosire. **b)** Numărul de zile sau perioada de timp stabilită prin contract, în care nava poate rămâne în contrastalii. După expirarea acestei perioade nava intră în contrastalii extraordinare.

**ZILE DE GRAȚIE 1.** Termen acordat navelor beligerante pentru a părăsi un port al adversarului. **2.** Termen acordat navelor neutre pentru a părăsi un port blocat.

**ZILE CURGĂTOARE MC** Zilele de stalii, contrastalii sau contrastalii extraordinare, inclusiv duminicile și sărbătorile legale luate în considerare în toate calculațiile, ori de câte ori în contractul de navosire cuvântul „days” nu este cuprins într-o formulare care să-i schimbe în mod expres sensul. Acest cuvânt, precedat de „consecutive”, are înțeles de zile curgătoare, care nu poate fi modificat de nici un uz de port. (*sin.* zile consecutive – consecutive days).

**ZIMNICEA** Port fluvial situat la km 553 al Dunării. Portul dispune de un cheu vertical de 440 m dotat cu trei macarale de 16 tf și o macara de 25 tf. Dispune de un cheu pentru cereale în lungime de 100 m și un siloz pentru cereale cu o capacitate de 8 000 t. Cheul pentru pasageri are o lungime de 100 m. Portul are o platformă în suprafață de 21 300 mp și depozite cu o suprafață totală de 4 000 mp. Capacitatea tehnologică de trafic a portului este de 720 000 t/an.

**ZINCURI** Mase de material anodic constituite din plăci de zinc sau neoni de nichel, care se fixează cu șuruburi sau eclise pe coca navelor în apropierea elicelor de bronz, a sorburilor cu clapete de bronz și a bușelor etambou, în scopul combaterii corodării corpului navei prin efectul acțiunii electrolitice a apei de mare. *sin.* plăci pentru protecție catodică.

**ZIUA APELOR** Zi instituită la 24 apr. 1933 printr-o Decizie a Ministerului Instrucțiunii, Cultelor și Artelor, la propunerea Ligii Navale Române, și semnată de ministrul Dimitrie Gusti, sub denumirea **Ziua Apelor** pentru a sublinia cu mai multă tărie rolul apelor românești în dezvoltarea tuturor ramurilor economiei naționale, în îmbunătățirea condițiilor de mediu, de viață și de sănătate a populației în prezent și viitor. La manifestările organizate de Z.A. în perioada interbelică au participat pe lângă L.N.R., organizații culturale, sportive, școlile și oficialitățile din localitățile din vecinătatea apelor: București (Iacul Snagov), Brăila, Galați, Giurgiu, Turtucaia, Constanța, Balcic ș.a. în centrul atenției fiind îmbunătățirea regimului apelor românești. Începând cu anul 2000 s-a reluat tradiția sărbătoririi Z.A. la inițiativa L.N.R. și Y.C.R.R., la care s-au alăturat și alte organizații și în primul rând cele ecologiste, în fața cărora se ridică noi obiective legate de combaterea poluării apei, protejarea florei și faunei acvatice,

dezvoltarea turismului nautic, atragerea, în special, a tineretului în toate aceste acțiuni.

**„ZIUA CEA MAI LUNGĂ”** Denumire dată zilei de 6 iunie 1944 („Ziua – Z”, „D– Day”) prevăzută pentru începerea debarcării aliaților în Normandia. Această dată a fost aleasă special pentru a profita de amplitudinea mării și mai ales de perioada de maximă luminozitate din preajma solstițiului de vară.

**ZIUA DUNĂRII** Zi consacrată fl. Dunărea în semn de recunoaștere a importanței internaționale a fluviului și ca expresie a dorinței țărilor riverane de a-și uni forțele pentru a proteja apele sale și crea condiții optime de exploatare a potențialului său economic, energetic, turistic și de navigație. Convenția pentru protecția Dunării a fost încheiată la 29 iunie 1994 între țările din bazinul hidrografic al fluviului care au semnat la Sofia acest important document. La 29 iunie 2004 s-a sărbătorit pentru prima dată, sub auspiciile Comisiei Internaționale pentru protecția Fluviului Dunărea cu sediul la Viena, aniversarea a 10 ani de la semnarea convenției de la Sofia, sub sloganul „Punte către viitor – Dunărea sursă de inspirație”.

**ZIUA INTERNAȚIONALĂ A MĂRII NEGRE** Z.I.M.N. a fost declarată la 31 oct. 1996, cu ocazia semnării de către Bulgaria, Georgia, România, Federația Rusă, Turcia și Ucraina a „Planului strategic de acțiune pentru salvarea Mării Negre”. Ca țări riverane bazinului pontic, țările semnatare ale Planului Strategic și-au asumat responsabilitatea comună pentru protejarea și refacerea ecosistemului Mării Negre. De atunci această zi este marcată în fiecare an prin diverse manifestări menite să sensibilizeze opinia publică în legătură cu problemele grave ale poluării mediului marin și costier, îndeosebi din zona vestică a M. Negre.

**ZIUA LEGALĂ MC** în materie de scadențe, zile libere, zile de așteptare etc. este ziua legală de 24 ore și se termină întotdeauna la ora 24,00.

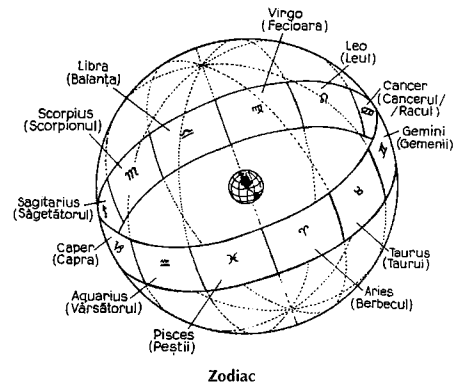
**ZIUA MARINEI ROMÂNE** Sărbătoare a marinarilor și a poporului român. Ziua Marinei s-a serbat pentru prima dată la 15 august 1902 de ziua Sf. Fecioara Maria considerată protectoarea marinei. La acea dată sărbătoarea a fost inaugurată la Constanța, la bordul Cr. „Elisabeta” în prezența oficialităților în frunte cu ministrul de război Sturza, urmată de întreceri sportive pe apă, jocuri nautice, focuri de artificii etc. În decursul anilor, Z.M.R. s-a sărbătorit la date diferite dar întâmpinată cu aceeași căldură de populație. Între 1902–1947 s-a sărbătorit la 15 august; între 1948–1953 în ultima duminică a lunii iulie; între 1954–1989 în prima duminică a lunii august. Începând cu anul 1990, conform tradiției, s-a revenit la ziua de 15 august. De fiecare dată Ziua Marinei a fost un prilej de a demonstra pregătirea marinarilor pentru apărarea Patriei, atașamentul populației față de marină și respectul față de greaua misiune de marinar.

**ZIUA „Z”** Ziua prevăzută pentru începerea unui atac, operație etc. În engleză se spune „D – Day”, în franceză „J – Jour” etc.

**ZLATIAN, Cornel** (1918–1941) Aspirant. Absolvent al Școlii Navale promoția 1940. Cu gradul de aspirant a fost repartizat la serviciul Apărări sub apă al Diviziei de Dunărea. La 6 sept. 1941 în timp ce încerca să dezactiveze o mină sovietică eșuată în fața portului Reni a fost ucis de explozia acesteia împreună cu doi gradați care lucrau cu el.

**ZLATIAN, Paul** (1892– ?) Comandor. Absolvent al Școlii de Artilerie, Genul și Marină (1909). A urmat studiile în Germania la Academia Navală de la Kiel. Revenit în țară a fost repartizat la Divizia de Mare (1911–1915), apoi la Divizia de Dunărea unde ambarcat pe Mon. „Alexandru Lahovari” participă în primul RM la acțiunile de luptă de la Turtucaia, Rașova și Dobrogea (1916–1917). În perioada interbelică avansat în grade asigură funcții de răspundere precum comandat de monitor, distrugător ș.a. Comandant al Școlii de Ofițeri marină (1938) și comandant al Escadrilei de monitoare până în 1941. În al doilea RM participă la numeroase misiuni de luptă în calitate de comandant al grupării tactice Tulcea, comandant al Diviziei de Mare cu a căror forțe participă în operațiunile de la Sevastopol. Ultima funcție importantă în MM a fost cea de comandant al Apărării Litoralului Maritim. A deținut președinția LNR filiala Constanța (1942–1948).

**ZODIAC** Fâșie a sferei cerești lată de aproximativ 16°, pe care se găsesc cele 12 constelații zodiacale, situată de o parte și alta a eclipticii și care este parcursă de Soare în timp de un an.



**ZOLLKREUZER** Vedetă maritimă și fluvială de patrulare și control vamal. Caracteristici: depl. 30–33 t; dim. 23,61 × 3,60 × 1,0 m; 2 motoare a 360 CP; vit. 18,5 Nd.; mitraliere: 1/13,2 mm, 1/7,92 mm. Patru vedete identice au fost construite (după proiect german) în 1944–1945 de către Șantierul naval SKODA din Cehoslovacia pentru Marina Regală Română, dar nu se știe unde au ajuns.

**ZONA GOLFURILOR** Zonă specială situată la Nord-Est de loxodroma care unește Ras Al Had ( $\varphi = 22^{\circ}30' N$ ,  $\lambda = 59^{\circ}48' E$ ) și Ras Al Fasteh ( $\varphi = 25^{\circ}04' N$ ,  $\lambda = 61^{\circ}25' E$ ).

**ZONĂ CENTRALĂ MC** Porțiune a navei, egală cu 0,5 L, formată din două porțiuni de câte 0,25 L măsurate de la secțiunea maestră spre prova și pupa (*definiție a Societăților de clasificare*).

**ZONĂ CONTIGUĂ DM** Fâșie de mare spre larg, pornind din marea teritorială și întinzându-se, de regulă, până la distanța de 12 Mm de la uscat, în care statul riveran își poate exercita autoritatea în anumite domenii (pescuit, vamal, fiscal, sanitar etc.). Regimul Z.C. constituie o excepție de la regimul mării libere care se aplică în principiu dincolo de limitele mării teritoriale.

**ZONĂ DE ÎNTINSURĂ** Zonă a mării, din apropierea coastei, în care sunt adâncimi mici și care deseori este descoperită în timpul mării joase.

**ZONĂ DE MAREE** Fâșia unei coaste joase, de lățime variabilă și formată în majoritatea cazurilor din nisip sau sol mociros, cuprinsă între linia mării înalte și linia mării joase. Este alternativ acoperită și descoperită de apele mării în timpul fluxului și refluxului.

**ZONĂ DE PESCUIT** Zonă în care pescuitul se execută cu randament sporit. Pentru stabilirea și menținerea Z.d.P. este necesară cercetarea unor regiuni întinse, luându-se măsuri de protecție și de conservare a peștelui; *sin.* fund de pescuit.

**ZONĂ DE PILOTAJ** Zonă maritimă în care pilotarea navelor este obligatorie la intrarea sau ieșirea din port, intrarea pe gura unui fluviu sau canal, trecerea printr-un canal, trecerea printr-o zonă cu pericole de navigație. Este delimitată prin reguli sau uzuri portuare; cele cu caracter temporar se stabilesc prin instrucțiuni speciale. Punctele de ambarcare-debarcare ale pilotului sunt menționate de regulă în cărțile pilot.

**ZONĂ DE SEPARARE A TRAFICULUI** *v.* separarea traficului.

**ZONĂ DE TĂCERE 1.** Zonă în care condițiile atmosferice produc o refracție anormală a sunetului, iar semnalele acustice de ceață nu se aud pe o anumită distanță. **2.** Zonă în care semnalele radio sau de radiolocație nu pot fi recepționate din cauza unui salt datorit ghidului de unde.

**ZONĂ DE TRECERE MC** Porțiune a navei cuprinsă între zona centrală și extremitățile acesteia (*definiție a Societăților de clasificare*).

**ZONĂ DEMILITARIZATĂ** Teritoriul în limitele căruia, în baza unei convenții internaționale, se stabilește un regim de demilitarizare, unde sunt interzise toate formele activității militare: dislocarea de forțe și armament, instalarea unor baze sau construcții militare, experimentarea oricăror categorii de armament, executarea de manevre și exerciții, precum și alte activități cu caracter militar. Z.D. pot fi temporare sau permanente (ex. Convenția asupra Antarctidei din 1 dec. 1959 prevede extinderea Z.D. asupra Antarctidei și a spațiului maritim la S de 60° lat. S. Tratatul de la Paris prevede extinderea Z.D. asupra Arh. Spitzbergen și ins. adiacente și a spațiului maritim între 10–35° long. E și 74–81° lat. N).

**ZONĂ LIBERĂ** Parte a teritoriului unui stat, de regulă într-un port sau în imediata lui apropiere, separată de restul regiunii printr-o împrejmuire, în cuprinsul căreia nu se aplică taxe vamale mărfurilor destinate exportului. În zona liberă se găsesc instalații și utilaje de ridicare, manipulare

și transport de mărfuri, magazii, depozite și platforme pentru depozitare, iar navele au posibilități de aprovizionare cu combustibil, materiale și provizii. *Sin.* Porto-Franco.

**ZONĂ NAȚIONALĂ DE PESCUIT** Fâșie de apă de-a lungul coastei, care se stabilește de un stat pentru a-și proteja resursele naționale de pescuit. Limitele sale spre larg variază între 50 și 200 Mm.

**ZONĂ PERICULOASĂ** Zonă a mării precis delimitată și anunțată prin avizele pentru navigatori, prin care se interzice navigația datorită pericolelor pe care le prezintă sau ca urmare a desfășurării unor exerciții cu Sm., a unor aplicații navale, lansări de rachete ș.a.

**ZONĂ SPECIALĂ** În sensul Convenției internaționale pentru prevenirea poluării marine, zonă de mare în care este necesară adoptarea unor metode speciale, obligatorii pentru prevenirea poluării mării cu substanțe nocive lichide. M. Neagră este o Z.S.

**ZONĂ VAMALĂ MARITIMĂ** Fâșie de mare de-a lungul coastei, în care statul riveran își exercită drepturile de control și urmărire vamală. Se extinde de drept asupra „mării teritoriale”, unde statul riveran are drept de suveranitate, precum și în zona contiguă, care variază ca lățime de la stat la stat. În zona maritimă vamală statul riveran poate urmări, controla și chiar confisca o nava pentru încălcarea legilor sale vamale.

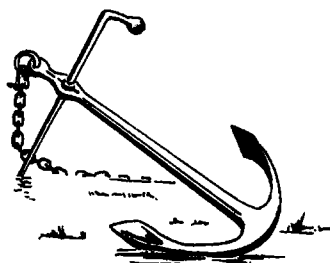
**ZONĂ VERTICALĂ PRINCIPALĂ CONTRA INCENDIULUI** Spațiu delimitat de pereții transversali, rezistenți la foc (*definiție a Societăților de clasificare*).

**ZONELE BORDULUI LIBER** Regiuni ocenice determinate între anumite limite geografice, în funcție de caracteristicile hidrometeorologice ale zonei, prin „Convenția internațională de la Londra pentru liniile de încărcare 1966”. Harta zonelor și tabelele însoțitoare indică pentru fiecare zonă linia de încărcare a mărcii de bord liber pe care trebuie să o respecte o navă în diferite etape ale anului, stabilite pe date calendaristice (ziua și luna).

**ZONGULDAK** Oraș în N Turciei (Asia Mică), port la M. Neagră. Cca 60 mii loc. Exploatare de cărbuni, constr. de utilaj minier, prod. chimică. Export de cărbuni.

**ZUBEN EL GENUBI** Stea nautică  $\alpha$  Librae (Balanța), mărimea 2,9 ; în arabă „Gheara de sud” (a Scorpionului).

**ZUIDERZEE** (Zuyderzee) Golf în M. Nordului format în urma lăsării țărmului și invadarea Fl. Flero de apele mării (în anul 1282). Ad. max. 4 m. Este străbătut de canale navigabile. În partea de N s-a construit un dig lung de 30 km (terminat în 1932) care separă o parte de G. de mare, iar în partea interioară lucrările de asanare au permis împărțirea terit. G. în 5 poldere (*ol.* porțiuni de uscat smulse mării), din care 3 se află în exploatare. Pe țărmul G. este situat portul Amsterdam. Din anul 1932 se numește IJsselmeer.



Tehnoredactor D. ANDREI  
DTP Ion STAN

---

Tipografia „SEMNE“

