

SUPRACOPERTA: GH. MARINESCU

---

BUCUREȘTI • 1982

11 26789

**IDA**

ILIE MANOLE — GHEORGHE IONESCU

**DICȚIONAR  
marinăresc**

INSTITUTUL ROMÂN DE LINGVISTICĂ  
BIBLIOTECA CĂRȚI NR. 25916



**EDITURA ALBATROS**



## CUVÎNT ÎNAINTE

„O atenție deosebită se va da construcțiilor navale, urmărindu-se asigurarea navelor necesare întregului transport maritim și fluvial al țării...”

„Se va dezvolta transportul fluvial și maritim, de mărfuri și de pasageri. Se va urmări folosirea maximă a Dunării și a apelor interioare, asigurându-se amenajarea lor în acest scop. În această perioadă se va construi și va fi dat în folosință canalul Dunăre — Marea Neagră. Flota maritimă și fluvială va fi dotată cu nave de tonaj optim, astfel încât pînă în anul 1990 să se asigure transportul cu mijloace proprii a întregului volum de materii prime și produse necesare a fi transportate pe apă.”

Aceste două citate din „Programul Partidului Comunist Român de făurire a societății socialiste multilateral dezvoltate și înaintare a României spre comunism” (Editura Politică, București, 1975, pp. 73, 83—84) conturează bine ideea că marina țării noastre se dezvoltă impetuos și are perspective excepționale, edificator în acest sens fiind și deplasamentul navelor noastre maritime: 3 000 000 taw în 1980 și 11 000 000—12 000 000 taw în 1990. Subliniind, totodată, dotarea modernă a flotei noastre, este evident faptul că asistăm și la un spectaculos salt calitativ în domeniul marinei, devenită din meșteșug (așa cum era odinioară) știință și — de ce nu? — artă.

Prezenta lucrare vine oportun în sprijinul sutelor de echipaje, precum și zecilor de mii de persoane angrenate în domenii care au, într-un fel sau altul, tangență cu marina: transporturi maritime și fluviale, pescuit, activități portuare, construcții și reparații navale, încălămînt cu specific marinăresc, unități economice

de profil, sport cu vele, canotaj, înot, navomodelism etc. Dar, de fapt, materialul sistematizat între coperșile acestei cărți este util tuturor celor interesați să cunoască sau să se edifice asupra unor probleme privind limbajul nostru marinăresc. Cu alte cuvinte, dicționarul vizează probleme referitoare la popularizarea și uniformizarea limbajului marinăresc, scopuri care sînt în consens cu larga audiență de care se lucură marina, azi, în țara noastră. Prin cele circa 2400 de articole, autorii prezintă din punct de vedere lingvistic și tehnic vocabularul specific marinei. Fără îndoială, avem una din primele lucrări românești în care se alocă de pe poziții științifice limbajul nostru marinăresc. Este locul să apreciem, de asemenea, că în dicționar sînt tratate unitar și pe înțelesul tuturor cuvinte, expresii și locuțiuni marinărești, cărora marele public le cunoaște suficient partea sonoră (semnificantul), dar insuficient sensurile (semnificatul) și cu atât mai puțin nuanțele semantice, variantele, sinonimele și antonimele.

Din noianul de termeni, autorii au selectat numai ceea ce este necesar și s-au străduit să abordeze mai ales fondul principal al lexicului nostru marinăresc. Sînt și articole de care, la prima vedere, dicționarul de față s-ar putea lipsi. Chluziind mai adînc însă, constatăm că și prezența lor este justificată, îndeosebi datorită nuanțelor semantice deosebite dolîndite de unele cuvinte în expresii și în locuțiuni marinărești. De exemplu, ACȚIUNE: A. a valurilor, A. navală etc.

Dicționarul este, așadar, util, selectiv, normativ, bine structurat și redactat. El se adresează în primul rînd marinarilor, dar și publicului larg — elevi, studenți, muncitori, țărani etc., interesați să își extindă orizontul cunoașterii sau să se orienteze către activități privind marina.

Se cuvine să mulțumim Editurii „Albatros” care izlutește astfel să contribuie la popularizarea limbajului marinăresc și să îmbogățască fondul bibliografic cu o lucrare de larg interes.

Viceamiral SEBASTIAN ULMEANU

## PREFAȚĂ

Marina țării noastre cunoaște astăzi cea mai rodnică etapă a istoriei sale. În acest domeniu, principalele direcții de efort sînt: amplificarea pronunțată a construcțiilor navale, modernizarea, specializarea și optimizarea mijloacelor de transport pe apă, dezvoltarea cercetării și a învățămîntului cu specific marinăresc, creșterea puternică a flotei maritime și fluviale (de 2,2—2,5 ori, respectiv 2,0—2,2 ori) în anii 1981—1985, construirea canalului Dunăre—Marea Neagră și București—Dunăre, pentru legarea directă a capitalei cu porturile Mării Negre și ale Europei centrale, sporirea eficienței și capacității portuare prin folosirea largă a metodelor moderne (containerizare, paletizare, sistem ro-ro etc.) și prin amenajarea unor noi porturi la mare și la fluviu, gospodărirea judicioasă a apelor conform programului național, conceperea și aplicarea tehnologiilor și utilajelor pentru valorificarea potențialului energetic al valurilor de pe litoralul românesc prin lucrări complexe (diguri, laraje de floatoare, platforme, ferme de maricultură etc.), dinamizarea turismului și a sporturilor nautice etc.

Dezvoltarea actuală a marinei și a activităților legate, într-un fel sau altul, de ape, corelată cu perspectivele minimate care se deschid acestora, presupune și prezența unei literaturi adecvate, între care dicționarul marinăresc trebuie să aibă rol de pilot în popularizarea, cultivarea și uniformizarea limbajului caracteristic acestor domenii. Lucrarea de față oferă tineretului și maselor largi de cititori date și informații referitoare la marină în general, precum și posibilitatea familiarizării cu limbajul marinăresc, încă puțin cunoscut și cercetat. Ea este utilă elevilor, echipajelor, elevilor din învățămîntul marinăresc, personalului din porturi

și alte unități economice de profil, precum și tuturor celor intereseși să cunoască formele corecte și sensurile exacte ale cuvintelor — peste 3 000 — și ale expresiilor marinărești — peste 3 600 la număr — și să evite greșeli de exprimare, cum ar fi arhirepetatele „caiace... ale lui Mircea cel Bătrîn” în loc de „caice...”, sau „nodurișoră” în loc de „mile marineșoră” ori mai simplu, „noduri” etc.

Informațiile și explicațiile cuprinse în articolele din acest dicționar rezolvă atât probleme de natură lingvistică (semantică, morfologie, ortografie etc.), cât și tehnică. Din acest ultim punct de vedere, trebuie reținut faptul că lucrarea abordează majoritatea compartimentelor specifice marinei: mijloace de navigație (descriere, compunere, clasificare), tipuri de navigație, nave celebre, semnalizare nautică, hidrografie, hidrometeorologie, aparate electrice și instrumente de navigație, manevre și evoluții navale, armament de bord, geografie submarină, scafandrierie, pescuit, flote, porturi maritime și fluviiale, construcții navale, viață de bord, matelotaj, toponime specifice și hidronime, bătălii navale etc.

Firește, dicționarul nu poate fi exhaustiv; din noianul de cuvinte, expresii și locuțiuni marinărești, am selectat pe cele cu frecvență mai mare în exprimarea orală și scrisă. În cazul când nu figurează ca articole de sine-stătătoare, cuvintele derivate au fost, firește, enumerate după cuvântul bază.

Am considerat necesar ca după enunțarea cuvântului să indicăm clasa lexico-gramaticală a acestuia, apoi expresiile și locuțiunile în care este întâlnit mai des. Pentru multe cuvinte, expresii și locuțiuni au fost menționate, când este cazul, variantele și sinonimele. Se înțelege că dintre variante am preferat pe cele folosite de marinari. Între paranteze drepte prezentăm etimologiile (când nu se cunoaște etimologia, semnalăm faptul prin [?]), precum și anii când au fost atestate unele dintre ele.

Pentru cuvintele aparținând limbajului comun am dat imediat expresia sau locuțiunea marinărească în care ele dobândesc semnificații inedite.

Am considerat că nu e lipsit de interes să prezentăm succint în Dicționarul marinăresc statele lumii, cu date și informații

privind domeniul abordat: ieșire la mare, flota maritimă (fluvială) comercială, pescuit, construcții navale, rețea hidrografică, porturi importante etc. (aici, de un real ajutor ne-a fost lucrarea Statelor lumii, de Horia C. Matei, Silviu Neguț, Ion Nicolae, Nicolae Șteflea, Editura științifică și enciclopedică, 1976), oceanele, mările, precum și — selectiv, în funcție de importanță — o serie de fluviu, golfsuri, insule, porturi maritime și fluviale etc., cu date și caracteristici specifice.

Sîntem conștienți că lucrarea, ca orice dicționar, este susceptibilă de-a fi oricînd îmbunătățită. Așteptînd de la cititorii noștri sugestiile binevoitoare, pentru care le mulțumim de pe acum, să facem Dicționarului... uzarea marinărească: „Bun cart înainte pe marea vieții!”

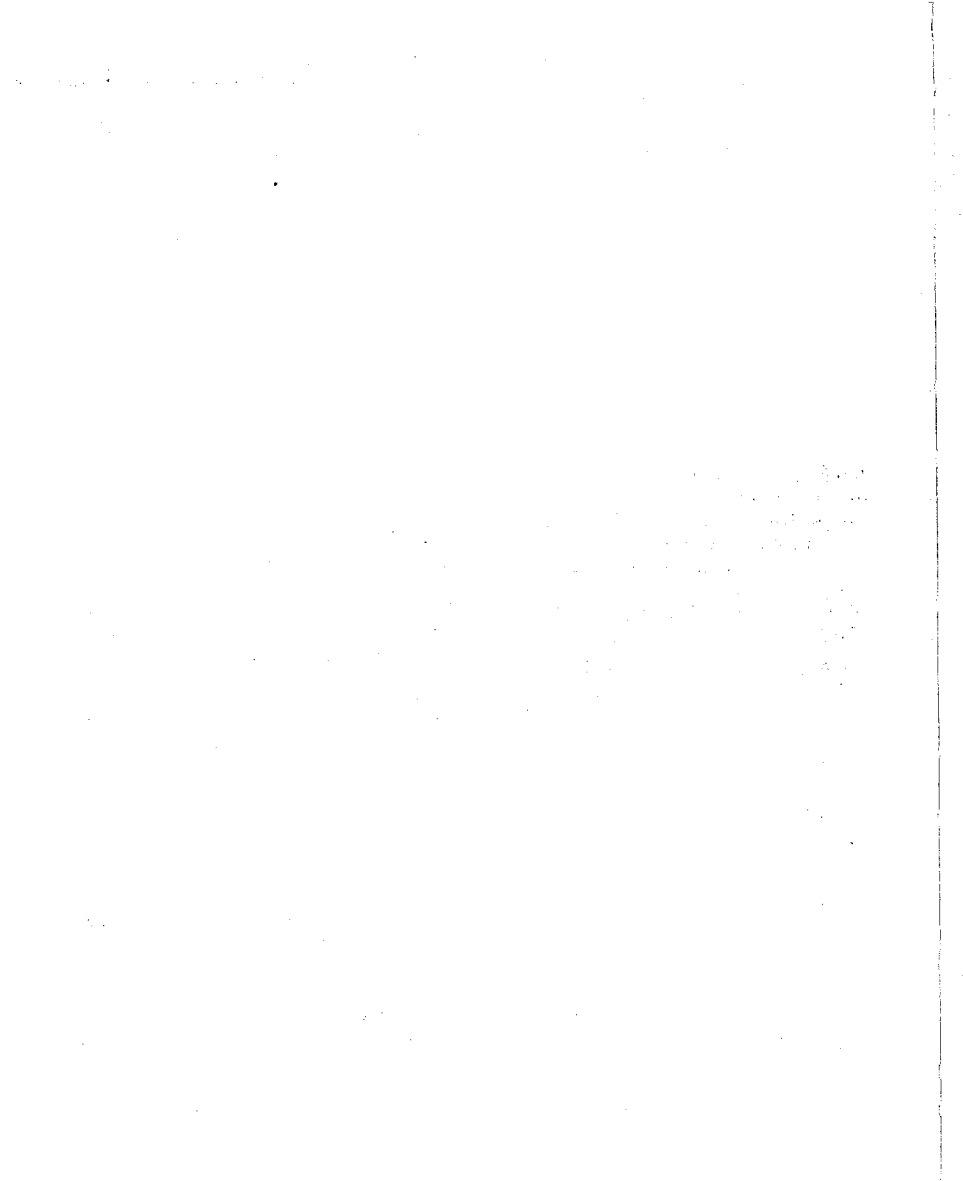
Autorii



## LISTA ABREVIERILOR

- abr.* — abreviere, abreviat  
*adj.* — adjectiv  
*adv.* — adverb  
*alb.* — limba albaneză  
*amerind.* — limba amerindiană  
*ar.* — limba arabă  
*atm.* — atmosferă (unitate de măsură)  
*bg.* — limba bulgară  
*B.* — lățimea navei  
*Bd.* — babord  
*cab.* — cablu  
*cab./min.* — cablu/minut  
*cf.* — confer  
*C.P.* = cal putere  
*Cr.* — curent acvatic  
*d.* — declinație magnetică  
*Da.* — drum adevărat  
*Dc.* — drum compas  
*Dg.* — drum giro  
*Dm.* — drum magnetic  
*engl.* — limba engleză  
*etim.pop.* — etimologie populară  
*ex.* — exemplu  
*fig.* — figurat  
*flv.* — fluviu, fluvial  
*fr.* — limba franceză  
*germ.* — limba germană  
*gr.* — limba greacă  
*G.* — golf  
*h.* — înălțime  
*ha.* — hectar  
*hidr.* — hidronim  
*i.* — imersiune, adâncime  
*interj.* — interjecție  
*it.* — limba italiană  
*I.* — insulă  
*inv.* — învechit  
*jap.* — limba japoneză  
*km.* — kilometru  
*km.<sup>2</sup>* — kilometru pătrat  
*lat.* — limba latină  
*livr.* — livresc  
*L.* — lungimea navei  
*m.* — metru  
*magh.* — limba maghiară  
*max.* — maximum, maximă  
*med.* — mediu, -e  
*mil.* — milioane  
*min.* — minim, -ă  
*mld.* — miliarde  
*m/s.* — metru/secundă  
*M.* — mare  
*Mm.* — milă marină  
*ngr.* — limba neogreacă  
*Nd.* — nod (unitate de măsură)

<i>Oc.</i> — ocean	<i>sp.</i> — limba spaniolă
<i>od.</i> — odinioară	<i>str.</i> — strimtoare
<i>pen.</i> — peninsulă	<i>suf.</i> — sufix
<i>pl.</i> — plural	<i>ȘN.</i> — șantier naval
<i>pol.</i> — limba poloneză	<i>t.</i> — tonă
<i>port.</i> — limba portugheză	<i>tc.</i> — limba turcă
<i>pref.</i> — prefix	<i>tdw.</i> — tonă deadweight
<i>reg.</i> — regionalism	<i>top.</i> — toponim
<i>rom.</i> — limba română	<i>t.r.b.</i> — tonă-registru-brut
<i>rus.</i> — limba rusă	<i>T.</i> — pescajul navei
<i>Ra.</i> — relevment adevărat	<i>Td.</i> — tribord
<i>Rc.</i> — relevment compas	<i>ucr.</i> — limba ucraineană
<i>Rg.</i> — relevment giro	<i>v.</i> — vezi
<i>Rl.</i> — relevment loxodromic	<i>V.</i> — viteză
<i>Rm.</i> — relevment magnetic	<i>var.</i> — variantă
<i>Ro.</i> — relevment ortodromic	<i>vb.</i> — verb
<i>s.</i> — secundă	<i>δc</i> — deviația compasului
<i>S.</i> — suprafață	<i>Δ.</i> — deplasament
<i>scr.</i> — limba sanscrită	<i>Δc.</i> — corecția compasului
<i>sec.</i> — secol	<i>Δg.</i> — corecția girocompasului
<i>s.f.</i> — substantiv feminin	<i>ψ.</i> — corecția ortodromică
<i>s.m.</i> — substantiv masculin	<i>Φ.</i> — diametru
<i>s.n.</i> — substantiv neutru	<i>φ.</i> — latitudine
<i>sin.</i> — sinonim	<i>λ.</i> — longitudine
<i>sl.</i> — limba slavă	<i>*</i> — Cuvânt neatestat



# A

**ABÁC**, s.n. • **A.** *colian* = instrument de navigație alcătuit dintr-un platou cu diagramă pe care se determină valorile exacte ale direcției și vitezei vântului, cât timp se deplasează nava. Sin. **platou cinematic de vânt**. [fr. *abaque*; lat. *abacus*; cf. it. *abbaco*].

**ABANDÓN**, s.n. 1. Părăsire forțată a navei care nu mai poate fi salvată. 2. Renunțare, de către armator, la navă și caric în favoarea asiguratorului [fr. *abandon*].

**ABANDONĂ**, vb. A părăsi mijlocul de navigație (navă, șlep, ambarcațiune sportivă, hidroavion, submarin etc.) în caz de naufragiu și de incendiu sau când există pericol iminent de scufundare ori de explozie [fr. *abandonner*].

**ABATĂJ**, s.n. Operație de inclinare longitudinală sau transversală a unui mijloc de navigație mic, pentru a putea repara curățea sau pitura partea de ca-

renă scoasă din apă. Sin. *abatere în carenă*; *carenaj* [fr. *abbattage*].

**ABĂTE**, vb. 1. A întoarce intenționat prova navei într-o anumită direcție. 2. (La flv.). A îndepărta prova de locul acostării cu ajutorul unei parime și a cirmoi, acționată de curentul apei. 3. A deriva nava de la direcția de deplasare. Sin. *a a. din drum*.

• *A (se) a. din vânt* = a veni cu nava sub vânt. • **A. prova!** = = îndemn (comandă) pentru ca timonierul să schimbe puțin drumul navei. Cuvânt derivat: *abatere* (la tribord, la babord, din drum, din vânt) [lat. *abbattere*; fr. *abattre*].

**ABĂTERE**, s.f. • **A.** *în carenă*. v. *abataj* [v. *abate*].

**ABBAI** v. Nilul Albastru.

**ABIDJAN**, top. Port, capitală a Republicii Coasta de Fildeș (coasta de vest a Africii ecuatoriale, în laguna Ebrié din Golful Guineii). Cel mai mare port al Repu-

blicii Coasta de Fildeș și unul dintre cele mai importante porturi de pe coasta de vest a Africii. Trafic internațional de mărfuri 7,9 mil.t/1977. Important centru industrial și comercial al țării. Sediul a peste 20 societăți de navigație (una națională). Portul comunică cu Oc. Atlantic prin canalul navigabil Vridi: 2,8 km lungime, adâncime peste 15 m, lățime 300—400 m. Cheul portului are peste 2,3 km lungime și peste 14 dane, la care adâncimea apei este peste 10 m. Portul este vizitat anual de peste 2 650 de nave. Pentru manipularea mărfurilor se folosesc macarale mari, chiar și de 150 t. Fondat în anul 1893 pe locul unui sat de pescari.

**ABÍS**, s.n. Străfund al apei. Sin. *groapă submarină (abisală)* [fr. *abyssé*; lat. *abyssus*; gr. *abys-sos*].

**ABISÁL**, adj. Care se găsește în străfundurile apei. • *Zonă a.* = 1. Strat de apă cuprins între 2 000 m și cele mai mari adâncimi. 2. Regiune a scoarței subacvatice aflată dincolo de 1 000 m adâncime [cf. fr. *abyssal*].

**ABITÁCLU**, s.m. v. *habitachu*.

**ABLAȚIÚNE**, s.f. Transportare a materialului erodat de către ape și vânturi. Var. *ablație*. [fr. *ablation*; lat. *ablatio*, *-onis*].

**ABORDÁ**, vb. 1. A veni cu bordul navei lângă cheu, ponton, geamandură de acostare sau lângă altă navă. 2. A lovi, cu nava, altă navă sau un obstacol de

navigație (dig, geamandură, cpa-vă, ponton, cheu, baliză). Sin. *a face coliziune, a ajunge la coliziune, a colida*. 3. A ajunge cu ambarcațiunea la mal (târm, coastă etc.). [fr. *aborder* cf. it. *abbordare*].

**ABORDÁJ**, s.n. 1. Lovire (ciocnire) a unui mijloc de navigație cu alt mijloc de navigație sau cu un obstacol. 2. (inv.). Metodă de luptă prin care navele lipsite de artilerie erau manevrate astfel încât să ajungă bord lângă bord, pentru a permite lupta corp la corp între echipaje. 3. (rar). Apropiere intenționată a unui mijloc de navigație de alt mijloc de navigație. • *Regulament internațional pentru prevenirea a. pe mare* = document nautic care stabilește amănunțit atît reguli de navigație pe timp de zi și de noapte, pe vreme cu vizibilitate redusă, cit și reguli de evitare a lovirii între navele care se întîlnesc sau care se depășesc. Sin. *coliziune* [fr. *abordage*].

**ABORDÓR**, s.m. (od.) Marinar specializat în abordaje.

**ABRAZIÚNE**, s.f. • **A. marină** = = erodare (fenomen de eroziune, de roadere) a coastei datorită acțiunii valurilor, curenților de apă, sloiurilor, precum și datorită proceselor chimice dintre mare și țârm [fr. *abrasion*].

**ABSORBÍ**, vb. A trage sub apă (a inghiți) un mijloc de navigație sau un alt corp plutitor, aflat fie în zona unui vârtej, fie în apropierea unei nave care tocmai se scufundă. Cuvinte derivate: s.f.

*absorbire*, adj. *absorbit* și *absorbi-tor* [fr. *absorber*; model *sorbî*].

**ABSORȚIE**, s.f. Fenomen prin care un corp plutitor este tras sub apă, supt sau înghițit de apă [fr. *absorption*; lat. *absorptio*, -*onis*].

**ABUKIR**, top. Golf pe coasta mediteraneană a Africii, aproape de Alexandria, în apele căruia s-a desfășurat (1 august 1798) bătălia navală dintre flota engleză condusă de amiralul Nelson și flota franceză condusă de amiralul Brueys. Forțe participante: 13 nave de linie engleze, 13 nave de linie și 6 fregate franceze. Ziua, navele engleze au ancorat de o parte și de alta a liniei de nave franceze, aflate la ancoră, în apele golfului, o parte din echipajele fiind la uscat, pentru aprovizionare. Noaptea, au avut loc dueluri cu artileria de bord. Este ucis amiralul Brueys. Victorie engleză. Bilanț: 2 nave franceze scufundate, 9 capturate, 1 700 morți, 1 500 răniți, 3 000 prizonieri; avarierea unor nave engleze, 218 morți, 677 răniți. Din bătălie scapă două nave franceze, care pleacă, în zori, spre Europa și capturează, la 19 august, o navă de linie engleză la bordul căreia se află prada trimisă în țară de Nelson. Se apreciază că bătăliile navale de la A. și Trafalgar au înlăturat flota franceză din lupta pentru supremația pe mare.

**AC**, s.m. 1. Stîncă subacvatică ascuțită. 2. Instrument folosit pentru coaserea velei, tondei etc.;

v. a. de *grandee*, de *merlinat* etc.

• **A. de grandee** = a. avînd secțiune triunghiulară, vîrf puțin curbat și ureche prin care se introduce ața necesară coaserei grandeei la velă. • **A. de merlinat** = a. folosit pentru coaserea cu merlin; v. și *merlin*. • **A. de velă** = a. de diferite mărimi (4—18), folosit pentru coaserea veleii; mărimile 4—8 pentru merlinat, 8—13 pentru grandee, 13—18 pentru vele de iaht. • **A. magnetic** v. *compas magnetic* [lat. *acus*; 1508].

**ACAJŪ**, s.m. Denumire dată mai multor specii de arbori tropicali al căror lemn roșiatic este întrebunțat la confecționarea bordajului unor ambarcațiuni sportive sau ca lemn decorativ; sin. *mahon*; mahonul de Antile (*Swietenia mahagoni*), mahonul african. (*Khaja senegalensis*) [fr. *acajou*].

**ACALMIE**, s.f. Stare de liniște pe mare, pe lac sau pe ocean, după sau înainte de furtună; liniștire vremelnică a apei și a vîntului [fr. *accalmie*].

**ACCÈS**, s.n. (despre un mijloc de navigație) • **A avea a.** = a avea aprobarea de intrare într-un port sau în apele teritoriale ale unui stat. • **Pasă de a.** = culoar de apă limitat prin geamanduri sau prin balize care marchează drumul recomandat spre intrarea în port, pe canal etc. [fr. *accès*, lat. *accessus*, *accedere* „a sosi“].

**ACCESÓRIU**, s.n. (pl.). • **A. bărcii** = totalitate a obiectelor necesare marinarilor dintr-o barcă

(rame sau visle, pagaie sau padele, tacheți, centuri de salvare, ispoduri, compasuri de barcă, sondă de mină, ancoră, butoi cu apă).

● **A. de punte** = totalitate a pieselor și a mecanismelor de la bordul unui mijloc de navigație, destinate să ușureze manevrele și activitățile în care este angrenat echipajul; ex.: babale, binte, cavile, cirlige, rodanțe, stope, tacheți etc. ● **A. de salvare** = totalitate a colacilor și a centurilor (vestelor) de salvare existente la bordul oricărui mijloc de navigație. ● **A. de scafandru** = totalitate a obiectelor și aparatelor auxiliare necesare scafandrului sub apă; ex.: lampă de iluminat, batimetru, manometru, indicator de minimă presiune, ceas, busolă, centură pneumatică de salvare [fr. *accessoire*; lat. *accessorius*].

**ACCIDENT**, s.n. ● **A. nautic** = eveniment întâmplător, imprevizibil și nedorit, apărut la bordul unui mijloc de navigație; ex.: abordajul, punerea pe uscat, incendiul, gaura de apă [fr. *accident*; lat. *accidens*, -ntis].

**ACCRA**, top. Capitală a Republicii Ghana, în vestul Africii Centrale. Situat pe malul unei lagune din nordul Golfului Guineii. Cel mai mare oraș ghanез și unul dintre cele mai mari din Africa. Important centru de transport maritim: este deservit de portul Tema (la 25 km est), cel mai mare port amenajat în Africa (trafic de mărfuri peste 3,5 mil. t anual). Prima mențiune privind existența lui — sec. 16.

**ACLĂMF**, s.n. Legătură realizată cu două parime dispuse în diagonală între două elemente (șlepurii, ceamuri etc.) ale unui convoi remorcat, așezate bord lângă bord. Var. *anclamf*, *aclamfă* [?].

**ACLINĂ**, s.f. v. *ecuator magnetic* [cf. fr. *acclinique*; gr. *aklinés*].

**ACOPERIRE**, s.f. 1. Acvatarul „acoperit” (delimitat) de raza de bătaie a unui mijloc de navigație electronică. 2. Acvatarul cu ghețuri, a cărui mărime se exprimă în zecimi din totalul suprafeței vizibile a mării. 3. Acțiune militară desfășurată pe apă, cu nave de suprafață, submarine și avioane, precum și cu stații de radio; locație costiere pentru a intercepta și împiedica inamicul naval, aerian și submarin să lovească porturi, construcții litorale, căi de comunicație, convoaie etc. [lat. *acco(o)perire*].

**ACOSTĂ**, vb. A manevra un mijloc de navigație pentru a fi legat de cheu, de coastă, de ponton, geamandură [fr. *accoster*].

**ACOSTARE**, s.f. ● **A veni la a.** = a face manevra pentru a aduce și a lega un mijloc de navigație cu bordul sau cu pupa la dană, la geamandură etc. ● **Manevră de a.** = totalitate a activităților echipajului pentru a aduce nava, șlepul etc. la dană, la coastă, la ponton. ● **Mijloc de a. și de legare** = ansamblu de piese și instalații necesare ancorării sau legării navei la geamandură, cheu etc. [fr. *accoster*; cf. it. *accostare*].

**ACROSTÓL**, s.n. 1. Extremitate înaltă a unei corăbii. 2. Sculptură în lemn la prova unui mijloc de navigație. Sin. *galion* [fr. *acrostole*; cf. gr. *akros* „vîr” și *stolos* „ornament“].

**ACT**, s.n. ● **A** de bord = totalitatea documentelor necesare navei, echipajului și caricului: certificat de naționalitate, certificat de bord liber, certificat de tonaj, certificat de navigabilitate, a. privind caricul și instalațiile navei, reviziile etc. [lat. *actum*, fr. *acte*].

**ACTIUM**, top. Denumirea romană a promontoriului Arta din Grecia, în apropierea căreia s-a desfășurat (2 septembrie, 31 î.e.n.) bătălia navală dintre flota romană a triumvirului Octavianus Augustus, condusă de Agrippa, și flota lui Antonius Marcus, aliată cu flota Cleopatrei. Forțe participante: 400 de corăbii și 35—45 de mii luptători de fiecare parte; liberne și trireme romane, rapide și manevriere, corăbii inamice greoaie, cu borduri înalte și grinzi longitudinale pentru evitarea abordajului, prevăzute cu „turele” pentru apărarea luptătorilor; catapulte. Aproape jumătate din navele inamice trec de partea lui Octavianus Marcus Antonius și Cleopatra, fiecare la comanda unei escadre, părăsesc lupta și revin în Egipt, învinși. După bătălie, Egiptul devine provincie romană, iar Octavianus, rămas unic suveran și declarat imperator, reușește, în anul 27 î.e.n., să restaureze Republica. Este

prima demonstrație a capacității de luptă a liburnei romane.

**ACTUĂRIA**, s.f. Tip de navă militară romană, rapidă și ușoară, care folosea pentru propulsie vele dreptunghiulare (triunghiulare sau patrate) și 15 perchi de rame (visle) [cuv. lat.].

**ACȚIŪNE**, s.f. ● **A**. navală = totalitate a activităților militare întreprinse de o flotă sau de un grup de nave. ● **A**. valurilor = influența pe care o au valurile asupra mijloacelor de navigație, asupra țărnelui, asupra lucrărilor hidrotehnice etc. [fr. *action*; lat. *actio*, -onis].

**ACVACULTŪRĂ**, s.f. 1. Ramură a științei care se ocupă cu studiul metodelor și procedeele de cultivare a mediului acvatic. 2. Cultură realizată în mediul acvatic. 3. Valorificare a potențialului economic pe care îl are apa; ex.: cultivarea algelor și ierburilor de mare, creșterea peștilor și a stridiilor etc. Asemenea activități se cunosc de cca două milenii. În prezent, doar 1% din suprafața Oc. Planetar este valorificată sistematic și asigură două mil. t alimente anual, din totalul de 53 mil. t necesare omenirii. În Japonia, există crescătorii de stridii; moluștele tinere sînt suspendate și înșirate pe tije, care se scufundă la adîncimea optimă. Astfel, producția întrece așteptările: este de 10 ori mai mare decît în fermele obișnuite și de 60 000 mai mare decît în condiții naturale [*acva* + *cultură*].

25916



**ACVANAŪT**, s.m. Persoană echipată și antrenată să desfășoare activități subacvatice [cf. engl. *aquanaut*, fr. *aquanaute*].

**ACVAPLÂN**, s.n. Dispozitiv subacvatic, alcătuit dintr-o placă remorcată și din parime, folosit de scafandru pentru deplasare [fr. *aquaplane*].

**ACVÁTIC**, adj. Care se referă la apă (hidrosferă); de apă [lat. *aquaticus*, fr. *aquatique*].

**ACVATÓRIU**, s.n. Întindere de apă delimitată precis, fie natural prin linia coastei, fie prin construcții hidrotehnice; ex.: golf, rădă, lac, baie, bazin portuar, port, mare, ocean. ● **A. cu hulă accentuată** = întindere de apă unde hula se manifestă sistematic. ● **A. cu marce** = întindere de apă unde se manifestă sistematic fenomenul de maree. ● **A. protejat** = întindere de apă unde nu există valuri mari, bancuri de nisip, stânci aproape de suprafață, vânturi puternice, curenți intenși de apă — ceea ce oferă bune posibilități pentru ancoraj [lat. *aqua + terra*].

**ADĪERE**, s.f. v. *vînt moale* [lat. \* *adiliare*].

**ADĪNCĪME**, s.f. Distanța măsurată pe verticală de la suprafața apei pînă la diferite repere (scoarță subacvatică, bară etc.). Încă din antichitate sînt consemnate aprecieri privind a. apei; Strabon (63 — 23 î.e.n.), de pildă, în lucrarea „Geographia” remarcă a. de 1 500 m, existentă aproape de ărmul Sardiniei. ● **A. barei** =

distanța dintre suprafața apei și coama sau creasta barei ori a pragului de nisip. ● **A. de atac** = distanță pe verticală dintre chila submarinului aflat în atac și nivelul apei, periscopul fiind complet ridicat și ieșit cu 0,5 m din apă. ● **A. fluviului** = distanța în metri, măsurată pe verticală de la nivelul apei pînă la scoarța subacvatică. ● **A. oceanului** = distanța dintre suprafața oceanului și scoarța subacvatică. Uscatul se ridică deasupra nivelului mării cel mult cu 8 848 m (vîrfurile Chomolungma din Munții Himalaya). Oceanul coboară însă mult mai mult — a. maximă este de 11 033 m în depresiunea Marianne din zona insulelor Filipine. ● **A. navigabilă** = a. minimă a apei pentru ca un mijloc de navigație să poată pluti în siguranță, iar un submarin să poată naviga în imersiune fără să fie văzut de la suprafață. ● **A. normală** = a. la care curgerea apei este uniformă, cu un anumit debit și la o anumită înclinare a scoarței subacvatice [*adînc + suf. -ime*, lat. *aduncus*].

**ADMINISTRĂRE**, s.f. ● **A. navei** = totalitatea activităților desfășurate de comandant sau armator pentru ca nava să fie pregătită din toate punctele de vedere, spre a fi pusă la dispoziția navigatorului [lat. *administrare*; fr. *administrer*].

**ADMINISTRĂȚIE**, s.f. ● **A. pilotajului** = organ al marinei civile destinat să organizeze și să asigure desfășurarea normală a serviciului de pilotaj, dotarea cu

pilotine, folosirea acestora etc.

● **A. portului** = organ specializat în conducerea și desfășurarea activităților specifice din port, în administrarea portului; v. și AFDJ [lat. *administrația*; fr. *administration*; rus. *administratija*].

**ADRIATICĂ**, hidr. ● **Marea A.** = mare din bazinul mediteranean, cuprinsă între peninsulele Italică și Balcanică. Suprafața cca 132 000 km<sup>2</sup>. Adâncimea max. 1 590 m. Temperatura apei la suprafață ajunge iarna la +8°C, iar vara la +26°C. Salinitatea 30–38‰. Amplitudinea mării ajunge la 1,2 m. Porturi principale: Venetia, Trieste, Split, Dubrovnik, Kotor, Rijeka, Durrës, Ancona, Brindisi, Bari. Au ieșire la Marea A. Italia, Iugoslavia și Albania. Numele vine de la acela al coloniei Atria sau Adria, întemeiată în secolul 6 î.e.n. de către grecii doriani, între gurile fluviilor italiene Pad și Atesis (Adige).

**ADŪCE**, vb. ● **A a. cirna în ax** = a manevra cirna astfel încât axiometrul să indice „zero”; a pune cirna la zero, pentru a nu influența deloc direcția de deplasare a respectivului mijloc de navigație [lat. *adducere*].

**AERĂ**, vb. 1. A îngloba, a include aer în masa de apă. 2. A primi apă. **Apă a.** = apă bogată în oxigen; apă cu aer bine împropătat, ceea ce priște vieții acvatice [fr. *aérev*].

**AEROMÉTRU**, s.n. Instrument de navigație care servește la

măsurarea sau la determinarea densității aerului [fr. *aéromètre*].

**AERONAVÁL**, adj., Care se referă la aviație și la marină. Sin. *aeromaritim* [fr. *aéronaval*].

**AFĂRĂ**, adv. ● **A. prova!** = comandă dată de șeful bărcii pentru ca marinarul din prova să se folosească de cange și să îndepărteze prova bărcii de cheu, de ponton, de navă etc., în scopul plecării din acel loc. ● **Cirma (elicea) din a.** = cirna (elicea) din partea opusă bordului în care se întoarce nava. ● **În a.** (fig.) în străinătate [lat. *ad. foras*].

**AFDJ**, sigla pentru Administrația Fluvială a Dunării de Jos, organism instituit prin Convenția de la Belgrad (1948), destinat să asigure navigația, pilotajul etc.

**AFÉLIU**, s.n. Punctul de pe orbita unei planete aflat la maximă depărtare de Soare. Se folosește în navigația astronomică [fr. *aphélie*].

**AFÉT**, s.n. ● **A. naval** = suport pentru țeava unei guri de foc (mitralieră, tun, aruncător de bombe antisubmarine etc.) de la bordul unui mijloc de navigație [fr. *affût*; germ. *Laffette*].

**AFGHANISTAN**, top. Stat în partea central-sudică a Asiei. Nu are ieșire la mare. Port fluvial: Qizil Qala (pe fluviul Amudarja). Pescuit (1978) = 1 500 t (în apele interioare).

**AFLUENT**, s.m. Apă curgătoare care se varsă într-un curs de apă

mai mare [fr. *affluent*; lat. *affluens*, -ntis].

**AFRETĂ**, vb. A închiria un mijloc de navigație. Prin **a.**, partenerii (armatorul și navlositorul) încheie un contract privind clauzele transportului de mărfuri cu ajutorul navei. Sint contracte de **a.**: a) pe termen limitat (Time-Charter); b) pentru durata unuia sau a mai multor curse (Voyage Charter); c) prin care navlositorul este considerat proprietar (armator) cît durează transportul mărfii (Charter by Demise). Sin. *a navlosi* [fr. *affréter*].

**AFRICA**, top. Al treilea continent al lumii, precedat de Asia și America, urmat de Antarctica, Europa și Australia-Oceania; S 30 261 km<sup>2</sup>, lungimea țărmurilor 30 500 km, altitudinea med. 650 m. *Limite*: M. Mediterană în nord, Oc. Indian în sud, M. Roșie și Oc. Indian în est, Oc. Atlantic în vest. *Oceano și mări*: v. *limite*. *Lacuri*: Victoria, Tanganyika, Malawi; Ciad. *Fluvii*: Congo — Zaire, Niger, Nil, Zambezi (Zambeze), Orange, Limpopo. *Insule*: Madagascar, arhipelagurile Comore și Seychelles, Ins. Capului Verde. *Srîmtori*: Bab al Mandab (Arabia — **A.**), Gibraltar (Spania-Africa). *Canale*: Suez (M. Mediterană — M. Roșie). *Trafic naval* intens în zona continentului. • *Republica A. de Sud*. Stat în extremitatea de sud a Africii. Are ieșire la Oc. Indian și Oc. Atlantic. Flotă comercială maritimă (1978) = 794 407 tdw. Pescuit (1978) =

627 851 t din care 100 t în ape interioare; 1 678 balene capturate (1972/1973). Porturi principale (mil. t/1977.: Durban (17,5), Port Elizabeth (7,0), Cape Town (5,8). Trafic total de mărfuri 42 mil. t/1977. Fluvii importante: Limpopo, Orange și Vaal.

**AFTERPIC**, s.n. Compartiment etanș, situat la pupa, delimitat de etambou și de cel mai apropiat perete etanș, avînd destinația atît de a limita pătrunderea apei numai la acest compartiment în cazul unui accident la corpul navei, cît și de a permite corectarea asietei navei, manevrînd corespunzător lichidele din tancul de aici, numit și tanc de balast sau compartiment de coliziune-pupa. Sin. *pic pupa* [engl. *after peak*].

**AFUÍRE**, s.f. Fenomen prin care curentul subacvatic degajează aluviunile depuse pe epave, precum și ale scoarței subacvatice, lucrări hidrotelnice de sub apă etc. Antonim *aluvionare* [după fr. *affouillement*].

**AFUNDĂRE**, s.f. 1. Coborîre a navei pe timpul deplasării depășind pescajul pe care îl are în staționare; fenomenul este cauzat de apariția a două zone de suprapresiune la extremitățile navei și a unei zone de depresiune la centrul navei. 2. Modificarea pescajului pe timpul operațiunii de încărcare-descărcare [lat. *afundare*].

**AFURCĂ**, vb. A ancora o navă folosind două ancore, între care se formează un unghi de 60°—

120°, lanțul filat avînd aceeași lungime pentru ambele ancore, iar distanța între ele — mai mult decît valoarea acestei lungimi. ● *Navă a.* = navă al cărei echipaj a executat manevra de afurcare; la plecarea, lanțul ancorei din vînt se slăbește pentru a permite virarea ancorei de sub vînt (cf. it. *afforcare*, fr. *affourcher*).

**AFURCĂRE**, s.f. Manevra de a *afurcă* și rezultatul acestei manevre. ● *A. din zbor* = a. efectuată cu nava avînd „viteză înainte“.

● *Cheie de a.* = dispozitiv de împreunare a celor două lanțuri de ancoră în dreptul probei. Se folosește în zonele cu ape mici, unde nava are spațiu îngust pentru manevrat și este supusă acțiunii vîntului și curenților cu schimbări bruște de direcții, ceea ce ar duce la încercarea ancorelor [*afurca* + suf. *-re*].

**AGĂNTA**, interj. (fr.). Ordin de încetare a filării sau virării [?].

**AGĒNT**, s.m. ● *A. de navlosire* = reprezentant al navlositorului sau armatorului la încheierea contractului de navlosire. ● *A. maritim* = reprezentant oficial al marinei unei țări într-un port sau într-o altă țară. Acest a. acordă asistență comandantului navei în relațiile cu autoritățile locale. Sin *a. de vapoare*. ● *A. navei* = reprezentant al echipajului în legătură cu oficialitățile portului unde s-a făcut escală [fr. *agent*, cf. lat. *agens*, *-ntis*, it. *agente*].

**AGENȚIE**, s.f. ● *A. maritimă* = reprezentanță a marinei unei țări într-un port sau într-o altă țară [it. *agenzia*].

**AGITĂ**, vb. A se frămînta. ● *Marea se a.* = marea se frămîntă, are valuri mari, care se sparg; v. și *Scara Beaufort*. [fr. *agiter*; lat. *agitare*].

**AGITĂȚIE**, s.f. ● *Grad de a. a mării* = valoare care exprimă prin cifre, de la 0 la 9, cît de frămîntată este marea [fr. *agitation*; lat. *agitatio -onis*].

**AGÓNĂ**, s.f. Linie care unește punctele unde declinația magnetică este nulă; în oricare dintre punctele acestei linii, compasul magnetic de la bord indică nordul adevărat; v. și *izogonă* [fr. *agoné*].

**AGREMĒNT**, s.n. ● *Călătorie de a.* = navigație de plăcere. ● *Navă de a.* = navă pentru călătorii, pentru plimbări [fr. *agrément*].

**ĂISBERG**, s.n. Bloc de gheață, cu lungime variabilă (poate atinge zeci de km) și înalt de 100—300 m, desprins din calotele polare ale Antarctidei și Groenlandei sau dintr-o barieră de gheață; a. pluteste în derivă în acvatoriile marine sau oceanice, periclitind navigația, întrucît doar 1/5 se poate vedea de la bord. Un asemenea a. a lovit transoceanicul „Titanic“ în anul 1914, al cărui naufragiu a determinat adoptarea convenției internaționale pentru ocrotirea vieții omenești pe mare. Sin. *ghețar* [fr., engl. *iceberg*].

**AJUNGE**, vb. ● *A a. din urmă* = a veni din urmă cu o navă

spre pupa altei nave, în sectorul cuprins între pupa și două carturi înapoia traversului. Pentru prevenirea abordajului, nava care a. din urmă are obligația să evite nava de care se apropie [lat. *adjungere*].

**AJUTĂ**, vb. e A. *cîrma!* = îndemn (comandă) pentru timonier să mărească unghiul de cîrmă, pentru ca nava să vină mai repede la direcția dorită [lat. *adjutare*].

**ALAMAN**, s.n. v. *aliman* [?].

**ALARMĂ**, s.f. 1. Moment al acțiunii pe care o desfășoară echipajul unei nave militare sau al unui submarin, pentru antrenament (A. de exercițiu) sau pentru a se pregăti să lupte cu inamicul naval, aerian sau submarin: a. de luptă, a. aeriană; a. submarină, a. chimică, a. de avarie etc. Pentru a desfășura acțiunea după algoritmul prestabilit, ca și pentru a coordona acțiunea echipajului propriu cu acțiunile altor nave, a. se declanșează prin semnale diferite: pavilioane de saulă, semnale morse transmise prin radio sau cu ajutorul sonei sau al mijloacelor luminoase de semnalizare (proiector, eclipsă etc.), prin sirenă, clopot etc. [fr. *alarme*].

**ALBANIA**, (*Republica Populară Socialistă A.*) top. Stat din sudul Europei, în Peninsula Balcanică. Are ieșire la M. Adriatică și M. Ionică. Flotă comercială maritimă (1978) = 74 457 t.dv. Pescuit (1978) = 4 000 t. Porturi principale: Durrës, Vlorë, Saran-

dë, Shëngjin. Construcții navale (1974) = 300 t. Lacuri importante: Shkodër, Ohrid și Prespës.

**ALĒGERE**, s.f. e A. *drumului* = activitatea prin care, după studiul activatorului pe care-l va străbate nava, se stabilește drumul optim de navigație (cel mai scurt și cel mai puțin primejdios) [lat. *allegere*].

**ALEXANDRIA**, top. Port în nord-estul Africii, la M. Mediterană în apropiere de delta Nilului. Cel mai mare port și important centru economic și comercial al Republicii Arabe Egipt. Trafic de mărfuri 17,5 mil. t/1977. Locul uncea dintre cele șapte minuni ale lumii antice — celebrul far al lui Sostratos din Cnidos, terminat în anul 280 î.e.n. A fost distrus în sec. XIV. Sediul mai multor societăți de navigație. Prin port se efectuează majoritatea exporturilor egiptene și 3/4 din importuri. Suprafața totală a bazinelor portului — peste 800 ha. Lungimea totală a cheurilor peste 10 km, iar adâncimile în apropierea lor sînt de 4,5 pînă la 10,5 m. Echipamentul de manipulare a mărfurilor este alcătuit din numeroase macarale de cheu și plutitoare. Fondat în 332—331 î.e.n. din ordinul lui Alexandru cel Mare. Șantier de reparații și construcții de nave.

**ALFABÉT**, s.n. e A. *fonetic internațional* = 1. (în convorbirile radionavale) sistem de marcarea a literelor și cifrelor cu ajutorul unor cuvinte ale căror inițiale alcătuiesc a.: Alfa, Bravo, Char-

lie, Delta, Echo, Foxtrot, Golf, Hotel, India, Juliett, Kilo, Lima, Mike, November, Oscar, Papa, Quebec, Romeo, Sierra, Tango, Uniform, Whiskey, X-ray, Yankee, Zulu. 2. Semne de punctuație: Decimal = virgulă zecimală, Stop = punct. 3. Șirul cifrelor de la zero la zece: Nadazero, Unaone, Bissotwo, Terrathree, Kartefour, Pantafive, Soxisix, Setteseven, Oktoeight, Novenine.

• A. pentru semnalizarea cu brațele = v. *cod*. • A. Morse = sistem de semne convenționale în semnalizarea nautică prin care se atribuie fiecărei litere și cifre, precum și fiecărui semn de procedură, o anumită îmbinare de semne și linii [lat. *alphabetum*; fr. *alphabet*].

**ALGER**, top. Port (în golful cu același nume) la M. Mediterană, capitală a Republicii Algeriene Democratice și Populare. Trafic internațional de mărfuri 4,2 mil. t/1975. Are o industrie bine dezvoltată și este principalul centru comercial, financiar și cultural al Algeriei. Este vizitat anual de peste 3 500 nave. Suprafața totală a portului și bazinului peste 380 ha. Cheurile portului măsoară peste 13 km, iar adâncimile de lângă acestea sînt cuprinse între 6 și 16 m. Dotări: instalații de manipulare a mărfurilor, remorchere, șlepurii, macarale. Șantier pentru reparații de nave. Este întemeiat de emirul fatimid Zair în anul 935.

**ALGERIA**, top. (Republica Algeriană Democratică și Populară). Stat în nord-vestul Africii. Are

ieșire la M. Mediterană. Flotă comercială maritimă (1978) = 1 769 955 t.d.w. Pescuit (1978) = 43 143 t. Porturi principale (mil. t, 1975): Arzew (21,8), Bejaia (11,1), Annaba (Bône 5,6), Alger (4,2), Ourahan (Oran, 2,4).

**ALIDĂDĂ**, s.f. Instrument de navigație fixat pe cercul gradat al compasului magnetic sau al girocompasului și destinat măsurării direcțiilor pe mare [lat. *alidada*; fr. *alidade*; cf. ar. *al-idhada*].

**ALIMĂN**, s.n. (flv.). Apă adîncă. Var. *alaman* [?]

**ALIMBĂ**, vb. A debarca o parte din încărcătură și a o încărcă la bordul altei nave, pentru ca nava să se poată deplasa și în zone cu ape mai mici. Sin.: *a face limb*. Cuvinte derivate: s.f. *alimbare*, adj. *alimbat* [*< limb*, fr. *limbe*; germ. *Limbus*].

**ALINIAMENT**, s.n. Linie dreaptă care unește pozițiile a cel puțin două repere de navigație marcate atît pe uscat, cît și pe hărțile de navigație. • A *trece prin a*. = a intersecta a. • A. de *siguranță* = a. pe care se poate naviga în siguranță, evitînd stînci, adîncimi mici sau alte pericole de navigație. A. pot fi de intrare-ieșire (din) radă, port, canal; de aterizare, de evitare etc. • A. de *radiolocație* = a. ale cărui repere sînt două reflectoare de radiolocație. Sin. a. *radar* [fr. *alignement*].

**ALIVÉI**, s.n. I. Loc pe puntea principală, situat sub castelul

central și destinat depozitării de cărbuni, de mărfuri ușoare etc. 2. Culoar la bord (?).

**ALIZÉU**, s.n. Vânt constant, tropical, avînd direcția nord-est — sud-vest în emisfera nordică și sud-est — nord-vest în emisfera sudică. **A.** bate în Oc. Atlantic și în Oc. Pacific, între ecuator și 30° nord și sud, determinînd vreme bună, cu ușoare precipitații. Var. *alizée* [fr. *alizé*, cf. it. *alisco*].

**ALMANĂH**, s.n. ● **A. nautic** = publicație periodică în care se dau informații privind efemeride astronomice, tabele de maree, distanțe între porturi etc. În 1867 a apărut primul volum al **a. nautic** editat de Neri Maskeljne, a cărui principală utilitate era aceea că oferea informații necesare stabilirii longitudinii pe mare; [lat. *almanachus*; fr. *almanach*].

**ALTITŪDINE**, s.f. Înălțime a unui punct de pe uscat, calculată față de nivelul mării [lat. *altitudo*, -inis; fr. *altitude*].

**ALTOCUMŪLUS**, s.n. v. *nor* [fr. *altocumulus*].

**ALTOSTRATUS**, s.m. v. *nor* [fr. *altostratus*].

**ALȚĂNĂ**, s.f. (inv.). Parimă folosită la manevra navei (?).

**ALUNGIRE**, s.f. ● **A. pînzei de velă** = deformare a pînzei de velă în direcția țesăturii, datorită presiunii îndelungate exercitată de vînt. **A.** este de 5 cm la un metru de pînză de cîncpă și de 9 cm la pînză de în [fr. *allonger*].

**ALŪRĂ**, s.f. 1. Poziție a vîntului față de navă; direcție din care un mijloc de navigație primește vîntul; v. și figură. 2. Unghiul format între direcția vîntului și axul longitudinal al navei. 3. Valoarea propulsiei; v. *gamă*.

● **A. de marș** = poziția navei mobile față de vînt. Ex. de **a.**: vînt strîns (vînt de bulină), vînt dinaintea traversului, vînt dinapoia traversului, vînt de travers, vînt larg, vînt de mare larg, vînt de pupa; v. *vînt* [fr. *allure*].

**ALUVIAL**, adj. Care este format din aluviuni. Aluvionar [fr. *alluvial*].

**ALUVIONĂR**, adj. v. *aluvial* [fr. *alluvionnaire*].

**ALUVIŪNE**, s.f. 1. Totalitate a materialelor (mil. pietriș, nisip), a materiilor minerale și a materiilor organice transportate și depuse de o apă curgătoare pe scoarța subacvatică, în luncă, în deltă sau în zona de vărsare. Dunărea transportă **a.** în greutate de 0,002—3,25 kg/m<sup>3</sup>. Materialele mai grele nu pot fi purtate de curentul apei. Timp de un an, Dunărea transportă și depune cca 75,7 mil. t de aluviuni. Sin. *debit solid*. 2. Cantitate de săruri existente în suspensie în fluviu, determinînd astfel tulburarea apei [fr. *alluvion*; lat. *alluvio*, -onis].

**AMARĂ**, vb. A așeza, a fixa sau a lega un obiect sau o instalație de la bord, pentru a-i împiedica deplasarea pe timp de mare agitată. [fr. *amarer*].

**AMARĂRE**, s.f. Acțiune a echipajului de a imobiliza obiectele sau instalațiile de la bord, fie legându-le sau așezându-le în locașuri speciale ori pe suporturi de forma literelor U și V, numiți *cavaleți*, fie blocându-le cu stope sau boțuri de a. [*amarara*].

**AMARATÓR**, s.n. Dispozitiv de imobilizare a unui obiect la bord [*amarar*].

**AMĂRĂ**, s.f. (inv.). Parimă folosită pentru amarare [fr. *amarre*].

**AMARINĂ**, vb. *v.* *amariniza* [fr. *amariner*].

**AMARINIZĂ**, vb. **1.** A obișnui pe cineva cu viața pe mare. **2.** A înlocui un echipaj cu alt echipaj. **3.** A adapta un motor, un agregat, o instalație etc. pentru a funcționa în condiții specifice mării; var. *mariniză* [*a-* + *marină* + suf. *-iza*].

**AMAZON (RIO AMAZONAS)**, Al treilea mare fluviu de pe glob — 6 275 km lungime (dintre care 3 165 pe teritoriul brazilian). Are cel mai mare debit din lume — 200 000 m<sup>3</sup>/secundă. Domină rețeaua hidrografică a Braziliei, având suprafața bazinului de 7,2 mil. km<sup>2</sup>. Izvorăște din Anzii Peruvieni, la 150 km de Oc. Pacific, străbate continentul sud-american de la vest la est și se varsă în Oc. Atlantic. Afluenți principali: pe dreapta Purús (3 200 km), Madeira (3 230 km), cu afluentul său Mamoré, Tapajós (1 992 km) și Xingú (1 980 km), iar pe stînga Putumayó (1 580 km), Japurá (Yapurá:

(2 800 km), și Rio Negro (2 260 km). Porturi principale: Olinda și Manaus, Iquitos, Santarém, Belém. Aparține statelor Brazilia, Columbia și Peru. În zona de vărsare atinge o lățime de 200 km, iar fluxul pătrunde pe cursul său, în amonte, pe circa 1 000 km sub forma unui val înalt de 4,5 m, numit „pororoca”. Este navigabil pe mari sectoare pentru nave mici și mijlocii, iar pînă la orașul Manaus, pentru nave mari. Constituie un bogat potențial hidroenergetic.

**AMBARCĂ**, vb. **1.** A aduce la bord oameni, materiale care urmează a fi transportate pe apă. **2.** A lua apă, din cauza hulei sau furtunii, cu prova („nava a. cu prova”) sau cu bordul. Var. *îmbarca* [fr. *embarquer*].

**AMBARCADÉR**, s.n. Loc de îmbarcare-debarcare a oamenilor în mijloace de navigație. Sin. *debarcader* [fr. *embarcadère*].

**AMBARCĂRE**, s.f. **1.** Manevra de a a. **2.** Durată de timp petrecută în echipaj. **3.** Retribuția suplimentară a celor imbarcați. • *Ordin de a.* = document nautic care atestă cantitatea fiecărui lot de marfă, mărcile de identificare etc.; se întocmește și se arivează prin semnătură de către secundul navei: [*< imbarca*].

**AMBARCAȚIUNE**, s.f. Mic mijloc de navigație, propulsat cu rame, cu vele sau cu motor, folosit pentru agrement, pentru pescuit, pentru sport și pentru a transporta oameni și materiale în



număr și cantități mici. La construirea corpului **a.** se folosește unul dintre următoarele materiale: metal, mase plastice, fibre de sticlă, lemn, cauciuc, pânză cauciucată. Ex. de **a.**: lotcă, pui, iolă etc. **o A. cu motor** = **a.** propulsată cu ajutorul motorului. **o A. cu rame** = **a.** propulsată cu ajutorul ramelor. **o A. cu vele** = **a.** propulsată cu ajutorul velilor. **o A. de agrement** = **a.** destinată plimbărilor de agrement. **o A. de salvare** = **a.** cu chesoane de aer, cu centuri de salvare, cu mijloace de semnalizare, de subzistență și de propulsie; chesoanele de aer permit plutirea chiar în cazul umplerii. **a.** cu apă. **o A. fără deplasament** = **a.** cu pernă de aer sau cu aripi portante. **o A. sportivă** = barcă ușoară, propulsată cu vele, cu rame (visie) sau cu motor, destinată activităților sportive specifice. Ex. iolă, schif, F.D., caiac etc. Var. *ambarcație* [fr. *embarcation*].

**AMBARDĂ**, vb. (Despre nave). A schimba pe neașteptate drumul, (din cauza acțiunii vântului în rafale și a curenților acvatici puternici. Sin (flv.) *a lua mascadă*. [fr. *embarder*].

**AMBARDÉE**, s.f. Schimbare bruscă și nedorită a direcției unui mijloc de navigație. **o Indicator de a.** = dispozitiv atașat compasului pentru a indica apariția fenomenului de **a.** Sin. (flv.) *mascădă* [fr. *embardée*].

**AMBOSĂ**, vb. 1. A menține nava (când este ancorată sau legată) pe o direcție opusă direcției vântului

sau a curențului acvatic, folosind legături sau ancore suplimentare, cum ar fi parimele, ancoroturile. Această manevră se folosește pentru a menține nava într-o anumită direcție, indiferent de vânt sau de curenți acvatici, în scopuri ca: aerisirea compartimentelor, ținerea navei pe direcția valurilor, ridicarea sau lansarea la apă a ambarcațiunilor de la bord, înlesnirea încărcării-descărcării navei. 2. A lega la geamandură, la corp-mort sau la dană un mijloc de navigație. 3. (flv.). A lega o remorcă suplimentară pentru a înlesni rondoul convoiului. Cuvinte derivate: s.f. *ambosare*, s.n. *ambosaj*, adj. *ambosaj* [fr. *ambosser*].

**AMBRAZŪRĂ**, s.f. 1. Deschidere, de regulă, rotundă, practică în bordaj; ex. la diere și la triere, pentru trecerea ramelor manevrate de cel de-al doilea rând de oameni. 2. Deschizătură practică în turela sau în scutul gurii de foc (tun, mitralieră), pentru a permite manevra țevii [fr. *embrasure*].

**AMENAJARE**, s.f. **o A. hidrografică și de navigație** = totalitate a lucrărilor sau construcțiilor efectuate pentru buna desfășurare a navigației în rade, în porturi, în zone obligatorii de trecere sau în alte acvatorii [*< amenaja*, fr. *aménager*].

**AMERICA**, top. Al doilea continent al lumii. Cuprinde: America de Nord, America Centrală și America de Sud. S. 42,7 mil. km<sup>2</sup>, L. țărmurilor 104 200 km, altitudinea med. 655 m. *Limite:*

Oc. Arctic în nord, Oc. Atlantic în est, Oc. Pacific în vest. *Oceane*: v. *limite*. *Mări*: M. Antilelor (Caraibilor), M. Beaufort, M. Bering. *Lacuri*: Huron, Michigan, Superior, Erie, Ontario, Sclaviilor, Titicaca. *Fluvii*: Araguaia, Mackenzie + Athabasca, Madeira + Mamoré, Marañon, Mississippi + Missouri, Nelson + Saskatchewan, Orinoco, Purús, Rio Amazonas + Ucayali, Rio de la Plata, Rio Grande = Rio Bravo, São Francisco, St. Lawrence = Sf. Laurențiu, Tocantins. *Insule*: arh. Antilelor Mari (Cuba, Haiti, Jamaica și altele), arh. Antilelor Mici (Dominica, Grenada, Sf. Lucia, Sf. Vincențiu și altele), Trinidad-Tobago, arh. Bahamas, arh. Aleutinilor, Tierra del Fuego. Peninsule: Alaska, California, Florida, Labrador. *Strîmtori*: Bering (Asia — A. de Nord), Florida (Florida — Cuba), Magellan (A. de Sud — Țara de Foc), Mona (Haiti — Jamaica), Yucatan (Mexic-Cuba), Windward (Cuba — Haiti). *Canale*: Panamá (Oc. Atlantic — Oc. Pacific). *Porturi*: v. *port*. *Construcții navale*: Brazilia, Canada, S.U.A. *Trafic naval* foarte intens în zona continentului.

**AMERICÁN**, s.m. v. *Palanc de distanțare* [*< America*; cf. it. *americano*, fr. *américain*].

**AMERIZÁ**, vb. (Despre un hidroavion sau navă cosmică). A coborî, a aluneca pe apă pînă la oprire. Cuvinte derivate: s.f. *amerizare*, s.n. *amerizor*, adj. *amerizat* [fr. *amerrir*].

**AMERIZÓR**, s.n. Dispozitiv care permite decolarea și amerizarea unui vehicul aeronaual; flotor cu rol de amerizare; fuzelaj-cocă destinat amerizării [*amerizá* + suf. *-or*].

**AMÉSTEC**, s.n. • **A. de ape** = combinare a maselor de apă care au densități ori temperaturi diferite. • **A. respiratoriu** = combinație de diferite gaze, în doze stricte, destinată să asigure respirația scafandrilor autonomi aflați sub apă; nu se folosește aerul obișnuit întrucît ar afecta organismul, provocînd boala numită *embolie* [*< amesteca*, lat. *amnisticare*].

**AMFÍBIU**, adj. s.n. Care poate trăi sau care se poate deplasa și pe țărnm și pe apă; care se referă și la uscat, și la apă. • *Transportor autoamfibiou blindat* = vehicul militar destinat să transporte persoane și materiale de luptă atît pe uscat, cît și pe apă, între un mal și altul [fr. *amphibie*].

**AMIRÁL**, s.m. 1. Cel mai mare grad în marina militară, corespunzător gradului de general-colonel în armata terestră. Epoleții sînt portocalii cu trei stele mari, iar vestonul are, pe minci, două trese duble și trei simple. 2. Persoană purtînd acest grad. • **A. Indiilor** = titlu acordat de regele Manuel al Portugaliei, navigatorului Vasco da Gama pentru descoperirea drumului maritim spre Indii; timp de patru secole, adică pînă la deschiderea Canalului de Suez, acest drum a fost singura cale de legătură între

Europa și India, între Europa și Extremul Orient [fr. *amiral*].

**AMIRALITĂTE**, s.f. 1. (inv.). Comandament al marinei militare. 2. Tribunal militar maritim (Franța). 3. Șantier naval militar (U.R.S.S.). 4. Instituție de editare a hărților marine. ● *Ancoră tip a.* = ancoră cu fus, cu traversă, cu brațe fixe; se găsește îndeosebi la mijloacele de navigație mici (la veliere) [*amiral* + suf. *-itate*].

**AMÓNTE**, adv. ● *A naviga în a.* = a navea împotriva curentului, spre izvoare. ● *În a.* = în susul apei, către izvoare, contra curentului [it. *a monte*].

**AMORTIZÓR**, s.n. ● *A. activ* = instalație de amortizare a oscilațiilor navei; are funcționare independentă față de ruliul. ● *A. de ruliu* = instalație, aparat sau element de construcție care servește la modelarea ruliului, la diminuarea amplitudinii și a numărului oscilațiilor laterale ale navei. Ex. a) *cisterna deschisă de amortizare* = a. care are lichidul în permanentă legătură cu apa din afara navei; micșorează de 3—5 ori amplitudinea ruliului; b) *tanc (cisternă) de amortizare* = ficcare din cele două tancuri sau cisterne de la bord, situate de-a lungul bordurilor și unite în partea inferioară printr-o țevă cu supape pentru aer; funcționarea se bazează pe principiul vaselor comunicante [fr. *amortisseur*].

**AMPLITÚDINE**, s.f. ● *A. mării* = jumătate din înălțimea apei în

perioada mării înalte. ● *A. ruliului* = grad de înclinări alternative ale navei într-un bord și în celălalt; unghi de bandare a navei într-un bord și în celălalt.

● *A. valului* = jumătate din înălțimea valului [lat. *amplitudo*, *-inis*; fr. *amplitude*].

**AMPRÍZĂ**, s.f. ● *A. digului (barajului)* = lățime totală (măsurată în proiecție orizontală) a porțiunii pe care se construiește digul (barajul) [fr. *emprise*].

**AMSTÉRDAM**, top. Port, capitală oficială a Olandei. Situat în vestul Europei, în delta râului Amstel. Al doilea mare port și important centru economic (construcții navale, instalații pentru desalinizarea apei marine electronică, produse chimice). Trafic internațional de mărfuri 17,1 mil.t/1978. Important nod de comunicații. Sediul a numeroase companii de navigație. Dispune de peste 30 de bazine pentru nave oceanice și nave fluviale cu adâncimi de 3—15 m. Lungimea totală a cheurilor este de peste 50 km, iar suprafața tuturor bazinelor este de peste 650 ha. Este legat de M. Nordului și Rin prin canale navigabile. Anual este vizitat de peste 9 000 de nave. Echipamentul de manipulare a mărfurilor este foarte diferit și modern, iar spațiile de depozitare sînt foarte încăpătoare și extrem de variate. Important port petrolier. Șantierele de construcții și reparații de nave au o mare capacitate de lucru și sînt modern utilizate. Renumit prin cele 100 de canale, peste

600 de poduri și nenumărate construcții pe piloni, fapt pentru care este supranumit „Veneția-Nordului” [lb. ol. *Amstelle* = nume de râu; *dam* = dig].

**AMU-DARIA** (AMUDARJA), hidr. Fluviu în partea centrală a Asiei. Lungime 2 540 km. Suprafața bazinului 227 000 km<sup>2</sup>. Suprafața deltei 10 000 km<sup>2</sup>. Izvoarele din Munții Hindukuș de pe teritoriul Afghanistanului și se varsă în Lacul Aral (U.R.S.S.). Afluent principal -- Zeravșan. Aparține U.R.S.S. și Afghanistanului. Navigație locală.

**AMUR**, hidr. în nord-estul Asiei, la granița dintre U.R.S.S. și R.P. Chineză. Lungime 4 510 km (împreună cu Șilka și Onon). Suprafața bazinului 1 843 000 km<sup>2</sup>. Debit mediu 9 000 m<sup>3</sup>/sec. Izvoarele din Munții Iablonvii și se varsă în M. Obotsk. Afluenți principali Șilka, Sungari, Ussuri, Zeia. Este navigabil pe o mare distanță. Porturi principale: Nikolaevsk, Komsomolsk pe Amur, Habarovsk, Blagoveșcensk.

**ANĂ**, s.f. 1. Parimă care susține cârligele carmacelor. 2. Parină cu plute, care mărginește plasele de pescuit [?].

**ANAFÓR**, s.n. 1. Virtej circular și absorbitor, caracteristic apelor curgătoare (fie în locurile unde cursul își schimbă brusc direcția, fie acolo unde albia are fie concavitate în mal ori are adâncimi sau praguri abrupte). 2. Mișcare circulară și absorbitoare a apei din lacuri sau din mări în zona de întâlnire a doi curenți opuși.

Fenomenul este periculos pentru navigație, îndeosebi pentru bărci. Locul a. este căutat de pescari pentru că aici „bate somnul”. Sin. *virtej de apă*; *sfor* (cataracte); *otmet*; *covrîntie* (a. domol); *bulboacă* (ciuhniță; a. în lanț) [ugr. *anafóri*].

**ANCLAMP**, s.n. v. *aclamp* [?].

**ANCORĂ**, vb. 1. A imobiliza în acvatoriu un corp plutitor, un mijloc de navigație, o geaman-dură, o baliză etc. 2. (arg.). (Despre o persoană). A se stabili într-un loc (echipaj, port, oraș etc.). [*<* *ancoră*].

**ANCORĂJ**, s.n. 1. Manevra de a *ancoră*; ancorare. 2. Rezultatul manevrei de a *ancoră*. 3. Loc unde se ancorează. • *A pleca de la a.* = a ridica la bord ancora și a pleca din acel loc. • *A veni la a.* = a face manevra de sosire în locul de a. • *A. de carantină* = staționare a unui mijloc de navigație în acvatoriul stabilit (delimitat prin balize galbene), fie pentru a primi la bord autoritățile sanitare ale portului unde urmează să se facă escală, fie pentru a staționa în carantină. • *A. interzis* = interdicție pentru fundarisirea ancorei datorită conductelor, cablurilor sau lucrărilor subacvatice prezente în acvatoriul respectiv. • (flv.) *Indicator de a.* = panou dreptunghiular pe al cărui fond de culoare albastră se află o ancoră albă, în poziție normală (fusul sus, brațele jos); acest indicator semnalează locurile de a. din *tabla de a.* • (flv.) *Indicator de a. interzis* = panou

dreptunghiular alb, cu bordură și diagonală roșie, pe al cărui fond se află o ancoră neagră în poziție răsturnată (fusul jos, brațele sus); acest indicator marchează locurile unde este interzis a. • *Instalație de a.* = totalitate a pieselor și a mecanismelor folosite pentru ancorare. • *Jurnal de a.* = jurnal în care se ține evidența a: adîncimea locului de a., lungimea lanțului fundarisit, ancora folosită. Astfel se urmărește care sînt cele mai solicitate chei de lanț. [*ancoră* + suf. -aj.; infl. fr. *ancrage* și it. *ancoraggio*].

**ANCORATÓR**, s.n. Dispozitiv pentru manevrarea și amararea ancorei, alcătuit din postament metalic și piese auxiliare [*ancora* + suf. -tor].

**ANCORĂ**, s.f. Dispozitiv pentru imobilizarea navei, alcătuit, de regulă, din fus, traversă, inel sau cheie pentru legare de lanț sau de parimă, brațe fixe sau mobile terminate cu gheare. Se pare că fenicienii au fost primii care au folosit drept a. saci din piele umpluți cu pietre, iar în sec. VI î.e.n. piese de metal. • *A fundarisi a.* = a lăsa a. la apă. • *A pleca de la a.* = a vira a. și a pleca din acel loc. • *A vira a.* = a ridica a. din apă, la bord. • *A derapează* = a. alunecă pe scoarța subacvatică. • *A. la pic* = fază a manevrei de ridicare a. cînd lungimea lanțului aflat în apă este egală cu adîncimea locului respectiv, a. fiind gata să se smulgă. • *A. s-a prins* =

brațele a. s-au înfipt în scoarța subacvatică. • *A. s-a smuls* = brațele a. s-au desprins de scoarța subacvatică. • *A. fine bine* = brațele a. s-au înfipt zdravăn în scoarța subacvatică și oferă navei o bună staționare. • *A. -babord* = a. fixată în babord. • *A ceda a.* = a se desprinde a. de scoarța subacvatică din cauza aderenței slabe sau a se rupe datorită tracțiunii mari la care este supusă. • *A. - ciupercă* = a. cu gheare prinse într-un bloc masiv de fontă numit *ciupercă*; oferă siguranță pentru imobilizarea geamandurilor de legare. • *A. comună* = a. cu traversă. • *A. -corp mort* = a. metalică alcătuită din fus, inel de legare și de manevră, folosită la imobilizarea geamandurilor și a balizelor etc. • *A. cu traversă rabatabilă* = a. al cărui fus permite traversei să se rotească. • *A. de barcă* = greutate legată cu o parimă, servind la imobilizarea bărcii în acvatorii puțin adînci. • *A. de beton* = a. alcătuită dintr-un bloc masiv de beton, prins de parimă sau de lanț. • *A. de curent* = a. de ambosare. • *A. de dezeșuare* = a. lăsată de la bord într-o șalupă sau barcă pentru a fi dusă și fundarisită în acvatorii care sã înlesnească apoi, prin tracțiunea exercitată asupra lanțului de a., scoaterea navei de pe uscat. • *A. de furtună* = a. plutitoare agățată de un ancorot și alcătuită dintr-un inel de marginea căruia este prins un con din pînză de tendă umplut cu ulei care, întins pe suprafața mării, calmează mișcările apei și permite menținerea

mijloacelor de navigație cu prova în vînt sau pe val. Sin. a. *de derivă*. ● *A. de halaj* = a. transportată și lăsată la apă în amonte, pentru ca, exercitînd de la bord tracțiune asupra ei, nava să poată învinge curentul puternic al apei și să înainteze contra lui.

● *A. de împerechere* = oricare dintre a. folosite de afurcare. ● *A. de maree înaltă (joasă)* = a. fundarisită în estuar, contra curentului de maree, pentru a asigura ancorajul la maree înaltă (joasă).

● *A. de prova* = a. instalată la prova; oricare dintre cele două a., egale ca greutate și fixate cîte una în fiecare bord, spre prova. ● *A. de reflux* = a. fundarisită astfel încît să imobilizeze bine nava cît durează refluxul.

● *A. de rezervă* = a. suplimentară, amarată la bord și montată la lanț numai cînd s-a pierdut una din a. de bază; se fundarisește numai cînd este posibilă deraparea a. de bază, care ar periclita ancorajul. ● *A. de veghe* = a. al cărei lanț este fundarisit atît cît să atingă scoarța subacvatică, apoi este boțat în așa fel încît la derapare să cedeze, semnalînd astfel fenomenul. ● *A. din vînt* = a. fundarisită într-un loc situat în direcția din care bate vîntul.

● *A. Hall* = a. fără traversă avînd în compunere fus, chei, de împreunare la capătul superior, iar la capătul inferior, două brațe mobile, terminate fiecare cu cîte o gheară. ● *A. Langston* = a. alcătuită dintr-o culată din fontă întărită printr-o traversă la care se prinde lanțul și prin care trece o tijă destinată să

dirijeze apa de la bord, sub presiune, pentru despotmolierea elementului de a. ● *A. subbrațată* = a. al cărei lanț este încolăcit în jurul traversii. ● *A. tip amiralitate* (a. amiralitate) = a. cu fus, cu traversă fixă sau mobilă, cu brațe fixe, împreunate cu fusul într-o porțiune foarte rezistentă numită *diamant*. ● *A. traversată* = a. imobilizată la post în poziție orizontală cu ajutorul: 1 cirligului de traversieră și al cirligului de capon; 2 cirligului de traversieră în brățara de traversieră. ● *A. -șurub* = a. metalică alcătuită din fus prevăzut cu șurub melcat, care pătrunde în materialul scoarței subacvatice.

● *A. -umbrelă* = a. deosebit de rezistentă, alcătuită din fus terminat cu o umbrelă metalică răsturnată, care asigură buna imobilizare a navelor-făr, geamanurilor de legare a navelor etc.

● *A da a.* = a lăsa a. într-o ambarcațiune sau remorcher, pentru a o transporta astfel la locul de ancoraj. ● *A gonî pe a.* = a se deplasa o navă ancorată,

ancora tirîndu-se pe scoarța subacvatică. ● *La a.* = stare de imobilizare a unui mijloc de navigație, cu ajutorul a. ● *A staționa la a.* = a sta cu nava la a. ● *A se trage pe a.* = a vira lanțul ancorei fundarisite în prova, pe direcția în care este necesar să se deplaseze nava.

● *Greutate de a.* = greutate din plumb sau fontă, prinsă de lanțul a. pentru a-i mări stabilitatea.

● *Inel de a.* = piesă montată la capătul fusului de ancoră, pentru

legarea lanțului sau parâmei. ● *Lanț de a.* = șir de zale prins cu un capăt la bord, iar cu celălalt capăt la a. ● *Nișă de a.* = scobitură în bordaj, sub nară, destinată să asigure așezarea a. la post, evitând ieșirea brațelor prea mult în afară [lat., it. *ancora*].

**ANCORÓT**, s.n. Ancoră mică, alcătuită din traversă, fus și mai multe brațe fixe, destinată ambosării mijloacelor de navigație, precum și imobilizării ambarcațiunilor [it. *ancorotto*].

**ANDAMAN**, hidr. ● *Marea A.* = mare semiînchisă (bazinul Oc. Indian) situată în nord-vestul peninsulei Indochina. Suprafață 602 000 km<sup>2</sup>. Adâncimea maximă 4 198 m (adâncimea medie 1 096 m). Temperatura medie a apei la suprafață +29°C. Salinitatea 25—35‰. Amplitudinea mării ajunge la 7,2 m. Port principal: Rangoon. Au ieșire la această mare Indonezia, Birmania și Thailanda.

**ANDOCĂ**, vb. A aduce și a ridica un mijloc de navigație pe suportul docului, pentru control la carenă, pentru reparații și pentru întreținere. Cuvinte derivate: s.f. *andocare*, adj. *andocat* [cf. germ. *eindocken*].

**ANEMOGRAF**, s.n. Aparat care înregistrează viteza vântului la bord, într-o anumită perioadă de timp [fr. *anémographe*].

**ANEMOGRAMĂ**, s.f. Diagramă a vitezei vântului înregistrată la anemograf [fr. *anémogramme*].

**ANEMOMÉTRU**, s.n. Aparat care măsoară viteza vântului; se compune din giruetă cu patru cupe semisferice și din înregistrator al numărului de rotații ale giruetei [fr. *anémomètre*].

**ANEMOSCOF**, s.n. Instrument pentru indicarea vitezei vântului. Sin. *giruetă* [fr. *anémoscope*].

**ANGAJĂ**, vb. 1. (Despre o ancoră). A se agăța de ceva aflat pe scoarța subacvatică (cablu, stincă, lanț al altei ancore etc.). 2. (Despre o navă). A începe luptă cu inamicul. 3. A începe o manevră (de depășire a altei nave sau de întoarcere) [fr. *angage*].

**ANGARIE**, s.f. Rechiziție de către un stat a unor nave civile neutre, prin despăgubire, pe timp de război [nrg. *angari*].

**ANGOLA**, top. (*Republica Populară A.*). Stat în partea central-sudică a Africii. Are largă ieșire la Oc. Atlantic. Pescuit (1978) = 718 630 t. Porturi principale (mil. t/1974): Cabinda (8,3), Moçamedes (5,6), Lobito (2,3), Luanda (2, 6). Construcții navale (1978) = 26 627 t.r.b.

**ANOMALIE**, s.f. ● *A. magnetică* = variație anormală a declinației magnetice în unele acvatorii, ceea ce influențează precizia compasurilor magnetice de bord. Pe hărți, a. magnetice sînt marcate prin linii groase, continue [fr. *anomalie*].

**ANROCĂMÉNT**, s.n. Aglomerare de materiale (piatră și beton) destinate să consolideze baza unei construcții hidrotehnice sau să

formeze temelia acestora [fr. *enrochement*; după *rocă*].

**ANSĂ**, s.f. Acvatoriu de dimensiune mică, adăpostit și limitat de plajă cu nisip sau cu pietriș [fr. *anse*].

**ANTARCTICA**, top. Al patrulea continent al lumii; S — 13,2 mii km<sup>2</sup>, L țărmarilor 24 700 km, altitudinea med. 2 263 m. *Limite*: Oc. Atlantic, Oc. Indian, Oc. Pacific. *Mări*: M. Amundsen, M. Bellinghausen, M. Davis, M. Ross, M. Weddell. *Insule*: Alexandru I, Berkner, Charcot, Crozzet, South Georgia, Hearst, Kerguelen, South Orkney, Roosevelt, South Sandwich, South Shetland, Thurston etc. *Peninsule*: **A.** = Palmer = Graham. *Trafic naval* sporadic în zona continentului. Este acoperită de o calotă glaciară în grosime de 1500—3000 m. În subsol se găsesc zăcămintele de cărbune, fier, metale rare și neferoase. La explorarea și studierea **A.** au contribuit Cook, Bellingshausen, Lazarev, Dumont d'Urville, Borengrevink, Charcot, Shackleton, Amundsen, Scott, Byrd, E. Racoviță ș.a.

**ANTENĂ**, s.f. 1. Bară de lemn (vergă) scurtă, fixată oblic și folosită pentru învergarea velelor triunghiulare. 2. Bară pe suprafața unei vele triunghiulare pe care o întinde pentru a folosi cât mai bine vântul. 3. Element sensibil al unor tipuri de mine marine [fr. *antenne*; lat. *antenna*].

**ANTEPÓRT**, s.n. Acvatoriu la gura portului. Sin. *avanport* [ante + port].

**ANTICICLÓN**, s.n. Fenomen meteorologic caracterizat prin vreme frumoasă, prin presiune atmosferică ale cărei valori cresc de la marginile acvatoriului către centrul acestuia, unde se ridică până la 1 070 milibari, precum și prin curenți de aer de la centru spre periferie, care se roteșc în sensul acelor de ceasornic (emisfera nordică) sau învers (în emisfera sudică). • *Innovare de a.* = fenomen prin care cerul se întuneacă brusc, prevestind și însoțind **a.** [fr. *anticyclone*].

**ANTWERPEN**, top. v. *Anvers*.

**ANUÁR**, s.n. • **A. marinci** = publicație anuală cu specific marinăresc, destinată să informeze pe cititori asupra principalelor activități desfășurate în marină timp de un an [fr. *annuaire*].

**ANVERGURĂ**, s.f. • **A. velei** = întindere a velei desfășurate [fr. *envergure*].

**ANVERS**, (ANTWERPEN), top. Port (în estuarul râului Escaut-Schelde) în vestul Europei. Unul dintre cele mai mari porturi din Europa. Cel mai mare și mai activ port al Belgiei. Important trafic internațional de mărfuri — 68,5 mil. t/1978, din care 36,4 export. Mare centru industrial al Belgiei. Industrie constructoare de nave. Însemnat centru comercial și financiar. Sediul a 10 mari societăți de navigație. Lungimea totală a cheurilor peste 130 km, dintre care 115 km pentru acostarea navelor oceanice. Docuri de dimensiuni impresionante (200—240 ha). Multe docuri sînt



specializate în diferite categorii de mărfuri. Adâncimi ale apei de 10—15 m. Echipamentul de manipulare a mărfurilor (macarale de cheu, pod și plutitoare, elevatoare) și spațiile de depozitare sînt pe măsura necesității unui asemenea port. Anual este vizitat de peste 18 500 de nave. Important șantier de construcții și reparații de nave (17 docuri uscate).

**APARĂT**; s.n. • **A. de scafandru autonom**, **A. de scafandru pentru mare adîncime**, **A. obișnuit pentru scafandru** v. **scafandru**. • **A. de distanță** = **a.** din componerea torpilei destinat să înregistreze distanța parcursă în funcție de numărul de rotații al elicei și să oprească motorul cînd s-a parcurs distanța (cursa) reglată. • **A. de scufundare** = ansamblu de piese, de dispozitive și de circuite destinate să protejeze persoana care intră sub apă; ex. ceas, busolă, manometru, batimetru, lampă pentru iluminat, centură de salvare. • **A. pentru detectarea peștelui** = **a.** alcătuit, în principiu, din indicator (are scală de lucru pînă la 580 m și putere de separație în adîncime de 15 m), detector (8 mm pe ecran corespund unui metru pe teren) și înregistrator (funcționează numai cînd sub apă există bancuri mari de pești). Pe ecran, prezența peștelui este indicată prin deviații orizontale ale spotului fosforescent, care are, în mod normal, poziție verticală. • **A. pentru determinarea umplerii traulului** (la pescador) = **a.** care înregistrează

forța de împingere a elicei și viteza navei. Principiu de funcționare: un aparat (loch) montat sub carenă și în exterior, transmite valoarea vitezei de navigație, iar un dispozitiv montat în interiorul lagărului de presiune al axului elicei transmite la **a.** pentru determinarea umplerii traulului valoarea forței de împingere exercitată de elice. Cele două valori (viteza și forța de împingere) sînt apoi confruntate cu diagrame din care se scot cifre privind cantitatea de pește strînsă în traul. • **A. propulsor** = totalitate a mecanismelor, instalațiilor și circuitelor care asigură propulsia (deplasarea) navei cu ajutorul motorului, turbinei sau mașinilor cu aburi. • **A. electrice de navigație** = totalitatea **a.** de la bord care furnizează și prelucrează informații privind drumul navei, viteza, distanța parcursă, relevele la radio-faruri, informații necesare navigației; ex. compasuri magnetice, girocompasuri, lochuri, sonde, radiogoniometre, radiolocatoare, pilot automat etc. [lat. *apparatus*; fr. *apparat*; germ. *Apparat*].

**APĂ**, s.f. 1. Lichid ( $H_2O$ ) care alcătuiește unul din învelișurile pămîntului-hidrosfera. 2. Masă lichidă constituită într-un lac, mare, ocean sau într-o apă curgătoare. 3. Adîncime („a avea a. suficientă”). • **A. contiguă** = **a.** interioară aflată sub jurisdicția a două state, formînd frontieră între ele. • **A. continentală** = orice lac sau fluviu navigabil.

• **A. costiere** = a. din apropierea coastei, unde se aplică regimul juridic al statului riveran. • **A. de balast** = a. ambarcată în tancurile de balast pentru a asigura stabilitatea necesară unui mijloc de navigație golit de încărcătură. • **A. de mare** = a. mărilor și oceanelor globului; a. care conține, la fiecare litru, peste 24,7 g săruri; supusă acțiunii laserului, aceasta devine mai activă din punct de vedere biologic, măbind capacitatea de infiltrare prin membranele vie și influențind astfel, direct, flora și fauna marină. • (pl.) **A. de pescuit** = a. costiere, unde pescuitul este reglementat de statul riveran. • **A. de pilotaj** = a. unde pentru navigație se folosește obligatoriu pilotul. • **A. de port** = a. în funcție de care se calculează pescajul efectiv al navei la un moment dat. • **A. de santină** = a. amestecată cu reziduuri, adunată în santină. • **A. dulce** = a. a cărei cantitate de săruri nu depășește un gram la litru; ex. a. de râu, de lac, de baltă etc. • **A. dură** = a. cu salinitate și clorinitate mare, față de a. potabilă. • **A. interioară** = parte a unui teritoriu național, constituită din a. fluviale (riuri, fluvii, canale etc.), din a. lacustre (bazine, bălți, lacuri), precum și din a. maritime interioare (mare interioară, golf, baie, bazin portuar), unde se exercită autoritatea unui stat care stabilește regimul de navigație pentru aceste zone, modul de explorare și exploatare a bogățiilor de aici, respectind convențiile cu statele vecine rivera-

ne. • **A. internaționale** = a. din afara limitelor a. teritoriale. • **A. libere** = 1. a. din afara a. teritoriale. Sin *mare liberă*, *mare deschisă*, *largul mării*. 2. Acvatoriu lipsit de pericole de navigație. • **A. moartă** = acvatoriu cu a. stătătoare sau a. dinapoia unui corp care înaintază lin, cu o viteză care nu duce la apariția vârtejurilor. Sin. *tenoacă*; *dolie*. • **A. navigabilă** = a. proprie traficului nautic; are adâncimi suficiente, este marcată cu repere de asigurare a navigației, este descrisă în documente nautice. • **A. periculoase** = a. cu obstacole de navigație: praguri, stînci, meandre accentuate, vârtejuri, curenți puternici, spații limitate de manevră etc. • **A. salmastră** = a. a cărei concentrație de săruri este redusă (1–24,7 grame de săruri la litrul de a.). • **A. teritoriale** = fișia de mare de o anumită lățime, situată de-a lungul litoralului unui stat, în care se exercită jurisdicția națională. Lățimea a. teritoriale este controversată încă: în sec. al XVII-lea ea avea maximum 30 Mm, în sec. al XVIII-lea era egală cu bătaia artileriei de coastă (cca 3 Mm), apoi de 3–20 Mm. Azi a. teritoriale se întind până la 3 Mm (S.U.A., Anglia, Franța etc.), 4 Mm (țările scandinave), 6 Mm (Italia, Spania, Grecia, India, Iugoslavia, cîteva țări din Orientul Apropiat), 9 Mm (Mexic), 12 Mm (Columbia, Indonezia, unele țări socialiste), 100 Mm (Islanda), 200 Mm (țările latino-americane). Măsurarea lățimii a. teritoriale începe de la

liniile de bază drepte care unesc punctele costiere cele mai înaintate spre larg sau de la instalațiile permanente cele mai îndepărtate spre larg. Regimul juridic al acestor **a.** este stabilit de fiecare stat în parte, acordându-se tuturor navelor comerciale străine dreptul de „trecere inofensivă”. Statul poate stabili în **a.** teritoriale zone unde sînt interzise fie navigația navelor comerciale (lăsînd însă deschise rutele internaționale), fie măsurătorile hidrografice, fotografierea, întocmirea de schițe costiere, cartografierea, pescuitul, vinatul, ranfluarile. În **a.** teritoriale pilotajul este obligatoriu. Regimul acestor **a.** în R.S.R. este reglementat prin Decretul nr. 39/28.01.1956, potrivit căruia ele se întind pînă la 12 Mm (22,224 km) de la fărîm spre larg, lungimea frontierei maritime fiind de circa 131,7 Mm (244) km. În **a.** teritoriale românești navele comerciale străine au dreptul de „trecere inofensivă”; navele militare trebuie să primească din partea statului o aprobare prealabilă, iar submarinele trebuie să navigheze la suprafață. Navele și submarinele străine sînt obligate să aștepte în punctele stabilite vizita autorităților și sosirea piloților. Nerespectarea normelor prevăzute dă autorităților dreptul de a opri, reține și conduce în porturi navele respective (comerciale și necomerciale), iar opunerea de rezistență ori fuga determină măsuri de sancționare. Nerespectarea normelor de către navele de război

străine dă autorităților dreptul de a atenționa pe comandant. Dacă atenționarea nu are efect, se intervine pe cale diplomatică pentru a fi trasi la răspundere vinovații, iar nava este invitată să părăsească **a.** teritoriale. ● **A. uzată** = **a.** murdară, rezultată de la instalațiile sanitare de la bord (robinete, băi etc.). Conform Convenției internaționale pentru prevenirea poluării marine (1973), **a.** uzate se deversează în mare numai după tratare și dezinfectare sau la cel puțin 4 Mm depărtare de fărîm. ● **A crește a.** = a se mări debitul, nivelul sau cota apei. ● **A da la a.** = a aduce la apă o ambarcațiune; pentru nave se folosește expresia „a lansa la **a.**”. ● **Dedurizarea a.** = procedeu de transformare a **a.** dure în **a.** moale, eliminînd bicarbonații, clorații și sulfatații, prin fierbere, tratate chimică cu var sau cu sodă etc. ● **Floarea a.** = suprafața **a.** ● **Fosforescența a.** = fenomen de iluminare a **a.** datorită unor viețuți microscopice care trăiesc în ea. Sin. *iacamos*. ● **Stabilitatea termică a a.** = capacitatea **a.** de a conserva căldura (de a menține mai mult timp în straturile lichide o anumită cantitate de căldură). Această proprietate explică, dealtfel, afirmația că „**a.** Oc. Planetar reglează clima, temperînd frigurile iernii și căldurile verii”. Pentru a-și modifica temperatura cu 5°C, curenților marii le sînt necesare 326 ore, mării 336 ore. **a.** staționare 5 ore, zăpezii o jumătate de minut [lat *aqua*].

**APĂRĂ**, vb. ● **A.** *prova!* == comandă pentru marinari de a asigura protecția navei a cărei provă este posibil să se lovească la acostare [lat. *apparare*].

**APĂRĂTOARE**, s.f. Obiect din lemn, din cauciuc sau din impletitură, legat de copastia sau de balustradă și scos în afară, pentru a proteja nava de lovituri.

● **A.** *de barcă* == cilindru de cauciuc învelit în jumătăți de ochiuri și destinat să protejeze copastia bărcii. ● **A.** *de cauciuc* cu aer comprimat == **a.** folosită la navele-mamut. ● **A.** *-disc* == **a.** impletită, alcătuită dintr-o parte circulară (cașcaval) și barbetă de susținere. ● **A.** *de remorcă* == tub,

înfășurare sau înfășare, care protejează remorca împotriva frecării. ● **A.** *de șoareci* == disc circular montat pe parîmele de legare a navei pentru a nu permite șoarecilor să ajungă la bord. ● **A.** *elicei* == grătar fixat de bordaj, la pupa, deasupra liniei de plutire, în dreptul elicei, pentru a evita lovirea elicei de cheu sau înfășurarea parîmelor la elice.

● **A.** *mîngîia a.* == a mișca rama încît pana ei să alunece pe **a.** fără a asigura propulsia bărcii. [*apăra* + suf. *-toare*].

**APÊL**, s.n. ● **A.** *de primejdie* == mesaj prin care de la bordul unei nave se solicită ajutor din afară prin intermediul stației radio, al semnalelor luminoase, pavilionelor de brațe și de saulă [fr. *appel*].

**APENDICE**, s.m. 1. Element sau dispozitiv ce iese în afara carenei; ex. tunel port-elice, cîrmă, chilă

de rulu etc. 2. Fișie alungită de fîrm care înaintează în mare [fr. *appendice*; lat. *appendix*, *-icis*].

**APICĂ**, vb. A stabili unei vergi sau unui pic o anumită înclinare [*< pic*].

**APNÉE**, s.f. Oprire temporară a respirației. ● *Scufundare în a.* == coborîre a omului sub apă, oprindu-și temporar respirația, deci fără aparat tehnic [fr. *apnée*; cf. gr. *a.* == *fără*; *pnéin* == *a respira*].

**APROVĂ**, vb. (Despre un mijloc de navigație). A (se) înclina înspre prova și a rămîne în această poziție pînă se înlătură cauza înclinării (așezarea incorectă a mărfurilor, apa pătrunsă în compartimentele dinspre prova navei etc.). ● **A a. nava** == **a** face astfel de manevre cu greutatele bordului încît prova navei să intre mai mult în apă decît pupa. ● *Nava s-a aprovat* == nava s-a afundat cu prova mai mult în apă decît este normal, rămînînd în această poziție pînă se înlătură cauza fenomenului. Sin. *asietă negativă*. Cuvinte derivate: s.f. *aprovare*, adj. *aprovat* [*< prova*].

**APUNȚĂ**, vb. (Despre un vehicul aerian). A sosi din aer și a ateriza pe puntea unui mijloc de navigație (portelicopter, portavion). Frînarea avionului pe spațiul îngust al punții se realizează cu ajutorul unui cablu elastic, care se agață de pintenul montat sub fuzelaj, spre partea dinapoi, cînd avionul **a** atins cu trenul de aterizare un dispozitiv de pe puntea hidroavionului. Prima

apuntare a avut loc cu un aeroplan biplan pe nava „Pennsylvania” în ianuarie 1911. Cuvinte derivate: *apuntare* [*< punte, cf. fr. apponter*].

**APUNTAMENT**, s.n. Construcție sub formă de platformă (punte) lângă apă, destinată să înlesnească acostarea mijloacelor mici de navigație. Sin. *debarcader* [*fr. appontement*].

**APUPĂ**, vb. (Despre navă). A se alunda cu pupa în apă mai mult decît cu prova și a rămîne astfel pînă la înlăturarea cauzei. Cuvinte derivate: s.f. *apupare*, adj. *apupat* [*< pupă; cf. fr. appouper*].

**APUPARE**, s.f. Acțiunea a (*se*) *apupa*. Sin. *asietă pozitivă* [*< apupa*].

**AQUAPOLIS**, s.n. „Oraș acvatic”, proiectat de japonezi și prezentat la 20 iulie 1975, în Japonia, la Expoziția internațională a oceanului. Caracteristici: construcție de oțel, 16 000 t greutate, 104 m lungime, 100 m lățime, 32 m înălțime, 16 coloane de susținere; 12,3 miliarde yeni valoare. Loc de instalare — golful Hiroșima [lat. *aqua* = apă; gr. *polis* = oraș].

**ARABIA**, 1. *top.* (A. *Saudită* — *Regatul Arab Saudi*). Stat situat în sud-vestul Asiei; ocupă cea mai mare parte a peninsulei A. Are ieșire la M. Roșie și Golful Persic. Flotă comercială maritimă (1978) = 2 145 388 tdw. Pescuit (1978) = 18 400 t pește. Porturi principale (mil./t/1972): Ras Tan-

nurah (377,1 mil. t/1975, locul I pe glob). Jeddah (8), ad-Damām (6,7). 2. hidr. • *Marea A.* = mare în bazinul Oc. Indian, situată între peninsulele A. și India. Suprafață aproximativ 3 683 000 km<sup>2</sup>. Adîncime maximă 5 203. Temperatura medie a apei la suprafață +25,5°C. Salinitatea medie 35,9‰. Amplitudinea marcei ajunge la 5,1 m. Porturi principale: Aden, Bombay, Karachi, La Marea A. au ieșire India, Pakistan, Iran, Oman, Republica Yemen Democratică și populară.

**ARAFURA**, hidr. • *Marea A.* = mare în Oceanul Pacific, situată între Australia, Noua Guinee și arhipelagul Indonezian. Suprafață 1 037 000 km<sup>2</sup>. Adîncimea maximă 3 680 m. Temperatura medie a apei la suprafață + 26,5°C. Salinitatea nu depășește 35‰. Amplitudinea marcei ajunge la 7,6 m.

**ARAL**, hidr. Lac în Asia. Unul dintre cele mai mari lacuri ale lumii; suprafață 68 700 km<sup>2</sup>, adîncime maximă 68 m. Loc de vărsare al fluviilor Amu-Daria și Sir-Daria. Aparține în întregime U.R.S.S.

**ARBORĂ**, vb. 1. A înălța la catarg (arbore) la vergă sau la pic unul sau mai multe pavilioane, una sau mai multe figuri de semnalizare. 2. A instala catargele (arborii) unui mijloc de navigație. • *A a. pavoazul* = a ridica și a prinde, la arbori sau la catarge, cu prilejul sărbătorilor naționale, fie pavilioanele de salbă

(draptele colorate diferit), înșirate într-o anumită ordine, fie ghirlanda de iluminat [fr. *arborer*].

**ARBORĂDĂ**, s.f. Totalitate a arborilor (catargelor), vergilor, ghiurilor, picurilor, tangoanelor și bastoanelor de la bord. ● **A. bogată** = a. cu multe elemente. ● În a. = deasupra punții, pe catarg. [*<arbore*].

**ARBORE**, s.m. Stîlp vertical sau ușor înclinat, confecționat din lemn sau din metal, din bambus sau din fibră de sticlă, destinat să susțină vele, vergi, crucete, antene, lumini de navigație etc. Este alcătuit din *coloană* (partea de jos), *gabier* (partea din mijloc) și *arboret* (partea de sus); trece prin punte printr-o deschidere numită *ctambreu* și se fixează în chilă printr-o piesă numită *călcîi*, partea a. de sub punte numindu-se *picior*. Sin. *catarg*. ● **A. artimon** = catargul dinspre pupa navei cu trei catarge. ● **A. -bipod** = catarg alcătuit din doi stâlpi apropiați între virfuri și depărtați la baze. ● **A. -centru** = catarg montat la centrul navei cu trei catarge; sin. a. *mare*. ● **A. gabier** = partea din mijloc a catargului alcătuit din mai multe părți. ● **A. mare** = v. a. *centru*. ● **A. mic** = v. a. *trinchet*. ● **A. port-elice** = ax între motorul navei și elice, destinat să transmită mișcarea arborelui cotit al motorului la elice. ● **A. rabatabil** = catarg mobil în jurul axei orizontale. ● **A. telescopic** = catarg care poate fi alungit sau scurtat. ● **A. trinchet** = catargul din prova na-

vei cu trei catarge; sin. a. *mic* [lat. *arbor, -is*].

**ARBORÉT**, s.m. Partea de sus a catargului, terminată cu o piesă rotunjită numită *măr* [lat. *arbor-rotundum*].

**ARC**, s.n. ● **A. navei** = oricare dintre cele două părți arcuite ale navei, la prova, câte una în fiecare bord [lat. *arcus*].

**ARCĂ**, s.f. (inv.). Corabie [lat., it. *arca*].

**ARCTIC**, hidr. Al patrulea ocean al planetei după Oc. Pacific, Oc. Atlantic și Oc. Indian. Cunoscut și sub numele de Oc. Înghețat de Nord. *Limite*: Groenlanda, I. arctice americane, Pen. Alaska, U.R.S.S., Pen. Scandinavă. *Caracteristici*: S. 13,1 mil. km<sup>2</sup>; adâncime medie 1205 m; adâncime maximă 5 220 m; salinitate redusă (28,8‰). *Curenți de suprafață* slabi; insule relativ puține. *Mări*: M. Albă (Beloc Møre), M. Barents, M. Beaufort, M. Cukotsk, M. Groenlandei, M. Kara, M. Laptev, M. Norvegiei, M. Siberiei orientale. *Golfuri*: G. Hudson, G. Obi, G. Enisei. *Porturi*: Murmansk, Arhanghelsk. *Navigație* periodică, folosind spărgătoare de gheață.

**ARDENȚĂ**, s.f. Tendință pe care o au unele mijloace de navigație să vină ușor cu prova în vînt, timonierul fiind nevoit în acest caz să lucreze cu unghiuri compensatorii de cîrmă; v. și *navă ardentă* [fr. *ardent*; cf. fr. *ardence*].

**ARGĂT**, s.m. (flv.) Cabestan din lemn, alcătuit dintr-un ax (urs),

prevăzut cu orificii pentru introducerea barelor (manele) [?]. [bg. *argat*, nrg. *argătis*]

**ARGENTINA**, (*Republica A.*), top. Stat în sud-estul Americii de Sud. Are largă ieșire la Oc. Atlantic. Flota comercială maritimă (1978) = 2 802 820 t.d.w. Pescuit (1978) 537 323 t (10 436 t în ape interioare). Porturi principale (mil. t/1976): Buenos Aires (9,1), Bahía Blanca (3,6) San Nicolás (3,1), Rosario (3,1), La Plata (2,2). Trafic internațional de mărfuri = 31,7 mil. t/1978. Construcții navale (1978) = = 102 000 t.d.w. (din care 45 000 tancuri petroliere). Rețeaua hidrografică este renumită prin sistemul La Plata, care cuprinde fluviile Paraná, cu estuarul La Plata (Rio de la Plata) și Uruguay. Peste 600 de lacuri, printre cele importante fiind Buenos Aires, Argentino, Viedma și Nahuel Huapi.

**ARGONAŪT**, s.m. 1. (fig.). Călător pe apă, navigator îndrăzneț. [fr. *argonaute*].

**ARHEOLÓG**, s.m. ● *A. subacvatic* = persoană specializată în arheologie subacvatică [fr. *archéologue*].

**ARHEOLOGÍE**, s.f. ● *A. subacvatică* = ramură a a. care studiază urme de viață umană păstrate sub apă [fr. *archéologie*].

„**ARHIMEDE**“. 1. Navă engleză; prima navă cu elice din lume, care a traversat Atlanticul (1839). 2. Batiscaf francez — cel mai izbutit aparat de acest fel din lume --

proiectat de profesorul belgian A. Piccard și construit de către ofițerul de marină francez Georges Houot și inginerul Pierre Wilm. *Caracteristici*: L = 21,3 m; B = 4 m; h = 8,8 m; greutate 19 tone; i = 5 000—9 400 m; echipaj = 3 persoane. *Jurnal de bord* = cercetări subacvatice, coborâre în groapa abisală Porto Rico, la 8 535 m (1962), apoi în apropierea țărâului nipon, la 9 400 m (1962).

**ARHIPELĂG**, s.m. Totalitate a insulelor și a atolilor dintr-un acvatoriu. Grup de insule cunoscut sub un nume comun [nrg. *archipelagos*].

**ARHITÉCT**, s.n. ● *A. naval* = persoană specializată în proiectarea și construirea mijloacelor de navigație [lat. *architectus*; fr. *architecte*].

**ARHITECTŪRĂ**, s.f. ● *A. navei* = construcția navei. ● *A. navală* = disciplină care studiază probleme privind proiectarea și construirea mijloacelor de navigație [lat. *architectura*; fr. *architecture*].

**ARÍCI**, s.m. Dispozitiv format din pari sau din grinzi încruciate și instalate în zona de apărare împotriva desantului marin [lat. *ericus*].

**ARIMĂ**, vb. A așeza și a fixa astfel încărcătura unui mijloc de navigație încât spațiul să fie folosit eficient, marfa protejată, iar stabilitatea navei să nu fie afectată, adică nava să aibă linia de plutire paralelă sau confundată cu suprafața apei. Cuvinte

derivate: *arimaaj*, *arimare*, *arimal* [fr. *arrimer*].

**ĂRIPĂ**, s.f. 1. Velă suplimentară îngustă și prinsă de vârful vergii velierului aflat în marș, pe vreme frumoasă (cu vînt slab, vînt dinapoia traversului sau din pupa). Sin. *bonetă*. 2. Element component al corpului de navă, situat în zona carenei și destinat să asigure portanță și rezistență mică la înaintarea navei. Sin. *a. portantă*. [lat. *alapa*].

**ARKANSAS**, hidr. Rîu în partea centrală a Americii de Nord. Lungime 2 410 km, (1 000 km navigabili). Izvorăște din Munții Stîncoși (S.U.A.) și este afluent al fluviului Mississippi. Porturi principale: Little Rock și Wichita. Navigație pe cursul mijlociu și inferior. Aparține în întregime S.U.A.

**„ARKTIKA”** (1973). Navă sovietică tip spărgător de gheață, construită la Ș.N. din Leningrad (U.R.S.S.). *Caracteristici*: L = 136 m; B = 28 m; T = 11 m; Δ = 23 460 t; propulsie mecanică = motoare 75 000 CP; V = cca 20 Nd; 14 punți, 1 285 compartimente (129 cabine, salon, discotecă, cinema, sală de gimnastică, piscină, saună), blindaj; elicoptere pentru zboruri de recunoaștere; echipaj = 175 de oameni (50 ingineri). *Jurnal de bord*: confruntare cu „gheața diavolului” (gheață dură, formată din 4 în 4 ani; 1975), navigație arctică fără precedent — atingerea polului nord geografic (1977), parcurgînd 3 852 Mm

(1 609 Mm prin gheață); cercetări arctice.

**ARMĂ**, vb. 1. A introduce rama în suportul sau în locașul marginii de barcă (furchet, damă). 2. A ambarca materiale și marinarii stabiliți să tragă la rame. 3. A dota nava cu tot ce este necesar.

● *Armași!* = comandă prin care se indică marinarilor să introducă rama în locaș sau să o așeze pe suport. ● *A a. barca* = a ocupa locul pe banca/ba bărcii. ● *A a. nava* = a dota nava cu utilajul și cu instalațiile necesare. Sin. *a. dota*, *a. echipa* [lat. *armare*; fr. *armer*; it. *armare*].

**ARMAMENT**, s.n. 1. Totalitate a mijloacelor de luptă din dotarea unui mijloc de navigație. 2. Tot ce există la bordul unei ambarcațiuni gata de plecare: trăgători la rame, materiale, apă, eventuale provizii, centuri de salvare etc. [lat. *armamentum*; fr. *armement*].

**ARMĂRE**, s.f. 1. Ambarcare a trăgătorilor la rame. 2. Dotare a unui mijloc de navigație cu utilaje, instalații etc. ● *Cheu de a.* = cheu la care navele abia lansate la apă sînt aduse pentru a li se instala tot ce este necesar: cabluri, motoare, instalații, aparatură etc. [*< alma*].

**ARMATÖR**, s.m. 1. Cel care armează și exploatează o navă ori care comandă construirea ei. 2. Proprietar al navei (persoană particulară, societate, stat etc.) [it. *armatore*; fr. *armateur*].



**ARMĂ**, s.f. ● **A. marină** = marina militară; totalitate a organelor de conducere, a forțelor, a instituțiilor și a mijloacelor de luptă, de asigurare sanitară și tehnico-materiale necesare organizării și desfășurării acțiunilor pe mare, pe litoral, pe fluviu sau în deltă. ● (pl.) **A. sub apă** = 1. totalitate a armelor de luptă sub apă; ex. torpile, mine marine sau fluviale, bombe antisubmarine, drăgi pentru neutralizarea minelor din apă, estacade, stăvile, plase etc. 2. totalitate a plorilor, a aparatelor, a dispozitivelor și mașinilor etc. pentru distrugerea mijloacelor inamice de navigație, a construcțiilor hidrotehnice și a minelor din apă [lat. *arma*].

**ARMŪZ**, s.m. Interval între filele de bordaj în sistem latin sau între filele punții de lemn, umplut cu calafat. ● **Lărgirea a.** = mărirea a. cu ajutorul dălții sau pataraței. Var. *harmuz* [tc. *harmuz*].

**ARSENĂL**, s.n. ● **A. marinei** (inv.) = 1. Întreprindere destinată să repare și să fabrice mijloace de navigație, tehnică și armament naval. 2. Subsistem din organica marinei militare române, creat în 1864 la Brăila, ca mic atelier de reparații, mutat în 1867 la Galați, extins și transformat în „stabiliment de construcții navale”, care, în 1879, repară și construiește bastimente (nave și mașini) în limitele impuse de trebuințele marinei [fr. *arsenal*].

**ARTERĂ**, s.f. ● **A. de navigație** = cale frecventată de diferite

mijloace de navigație; fluviu sau riu navigabil [fr. *artère*].

**ARTILÉRIE**, s.f. ● **A. de bord** = totalitate a tunurilor, a mitralierelor și a aruncătoarelor de bombe din dotarea unui mijloc de navigație, destinate luptei cu inamicul naval, acrian sau submarin. Primele tunuri se construiesc în sec. XI (China) și XIV (Europa), iar în secolul al XV-lea sînt montate și la bordul unor corăbii. ● **A. de coastă** = totalitate a gurilor de foc instalate de un stat pe țărmul mării la care are ieșire. ● **A. navală** = a. de bord. ● **A. principală** = a. de calibrul 160–203 mm. ● **A. secundară** = a. reprezentată prin tunuri și mitraliere cu tragere rapidă; a. antiaeriană. ● **A. universală** = a. de calibrul pînă la 152 mm; a. navală și antiaeriană. [fr. *artillerie*; rus *artilleriia*].

**ARTILERİST**, s.m. ● **A. naval** = persoană care deservește artileria navală [rus. *artillerist*; germ. *Artillerist*].

**ARTIMÓN**, s.n. v. *arbore*. ● **Velatura a.** = totalitate velelor arborate la a. [fr. *artimon*].

**ARUNCĂTOR**, s.n. ● **A. de bombe antisubmarine** = instalație cu țevă scurtă, fără ghinturi, care servește la aruncarea în apă a bombelor antisubmarine, reglate să explodeze la adîncimea la care se află ținta [aruncă + suf. -ător, lat. *eruncare*].

**ARZEW**, top. Port (la M. Mediterană) algerian, în golful cu același nume. Cel mai mare port și important centru economic

al Algeriei. Trafic de mărfuri 21,9 mil. t/1975. Lungimea cheurilor este de peste 350 m. În portul nou există un bazin de superpetroliere care fac legătura cu porturile Marsilia și Genova din M. Mediterană.

**ASIA**, top. Cel mai mare continent de pe glob. S — 44,1 mil. km<sup>2</sup> L țărmurilor 69 900 km, altitudinea med. 960 m. *Limite*: Oc. Arctic la nord, Oc. Indian la sud, M. Roșie la sud-vest și M. Mediterană, Oc. Pacific la est, Munții Urali și Caucaz, precum și M. Caspică la vest. *Oceane*: v. *limite*. *Mări*: M. Andaman, M. Banda M. Arafura, Arabiei, M. Bering, M. Chinei de Est, M. Chinci de Sud, M. Flores, M. Galbenă, M. Japoniei, M. Jawa, M. Maluku, (Molucelor), M. Mediterană, M. Neagră, M. Ohotsk M. Roșie, M. Sulawesi (Celebes), M. Sulu. *Lacuri*: Aral (Aralskoe More), Baikal, Caspica. *Fluvii și râuri*: Amu-Daria, Amur, Brahmaputra, Changjiang (Yangtze), Enisei, Furat (Euftrat), Ganga (Gange), Huanghe (Hwangho), Indus, Kolima, Lena, Mekong, Obi, Salween, Sir-Daria, Shatt-al-Atab Tigru și Euftrat. *Insule*: arh. Japonez, arh. Filipinez, arh. Indonezian, ins. Ceylon, ins. Cipru și altele. *Peninsule*: Arabia, Asia Mică, Coreea, India Indochina, Jamal, Kamciatka, Malacca, Tajmyr. *Strâmtoni*: Bab al Mandab (Arabia — Africa), Bering (A. — America de Nord), Bosfor și Dardanele care despart Asia de Europa, Coreea (Coreea-Japonia), Malacca (Malacca — Sumatera),

Ormuz (Arabia — Iran), Palk (India — Ceylon), Singapore (Malacca — Riau), Soya — Ea Pérouse (Hokkaido-Sahalin), Sunda (Jawa — Sumatera), (Taiwan — China continentală), Tsugaru (Honsu — Hokkaido). *Canale*: Suez (M. Mediterană, M. Roșie). *Porturi*: v. *port*. *Construcții navale*: Coreea de Sud, Japonia. *Trafic naval* foarte intens în zona continentului.

**ASIETĂ**, s.f. Poziție a planului de bază al navei față de planul orizontal. ● **A. de marș** = poziție a planului de bază al navei sau a planului de plutire față de planul orizontal, respectiv față de suprafața apei, pe timpul deplasării navei; când nava este aprobată, afundându-se mai mult, crește forța de rezistență a apei, ceea ce determină micșorarea vitezei de deplasare. ● **A. negativă** = v. *aprovare*. ● **A. normală** = poziție a navei când planul de plutire se confundă sau este paralel cu suprafața apei, nava fiind afundată cu prova și cu pupa; altfel spus, nava nu este nici aprobată, nici apupată. ● **A. pozitivă** = v. *apupare* [fr. *assiette*].

**ASISTENȚĂ**, s.f. ● **A. de salvare** = ajutor acordat echipajului unei nave avariate, naufragiate, incendiate etc. [fr. *assistance*].

**ASPIRĂNT**, s.m. (inv.) Sublocomotent de marină. Elev-marinar [fr. rus. *aspirant*].

**ASTĂR**, s.n. Pînză de lînă, țesută special și rezistentă, din care se confecționează pavilioanele (dra-

pelele) pentru navă [tc. *astar*; 1508].

**ASTROLĂB**, s.n. (inv.) Instrument de navigație pentru măsurarea înălțimilor la aștri. Primul a. a fost construit de chinezi. Se compune din: disc de bronz marcat în grade și minute, prevăzut la capete cu o vergea ascuțită, fixată pe o axă care se rotește în plan paralel cu planul discului. Suspendat de un inel, instrumentul permite vizarea astrului a cărui înălțime trebuie măsurată prin linia imaginată care unește ochiul observatorului cu ambele vîrfuri ale vergelelor; eroare mare: 60—120 Mm [fr. *astrolabe*].

**ASTRU**, s.m. Corp ceresc la care navigatorii măsoară înălțimi pentru a calcula cu ajutorul lor poziția navei. ● *A împușca a.* = a măsura înălțimea la a. ● *Identificarea a.* = determinarea identității a, în funcție de elementele măsurate la el sau de poziția celorlalți a. din jur.

**ASUNCION**, top. Port, capitală a Republicii Paraguay. Situat în partea central-sudică a Americii de Sud, pe malul stîng al fluviului Paraguay. Cel mai mare port și unicul mare centru economic, comercial și financiar al Paraguayului (realizează 3/5 din export și 3/4 din import). Șantier de construcții navale. Întemeiat la 15 august 1537 de Juan de Salazar y Espinosa.

**ATĂC**, s.n. Acțiune tactică ofensivă a navei, folosind manevra, combinată cu întrebuințarea ar-

mamentului de la bord (rachete, artilerie, torpile, bombe antisubmarine). ● *A. submarinului* = 1. Ofensivă organizată de echipajul submarinului împotriva navei de suprafață. 2. Ofensivă a echipajului navei asupra submarinului inamic. ● *Drum de a.* = direcția imprimată navei pentru a se apropia de inamic în viteză cea mai mare și pe drumul cel mai bun [fr. *attaque*].

**ATBARA**, hidr. Rîu în estul Africii, ultimul afluent al Nilului. Lungimea 1266 km. Izvorăște din Masivul Etiopian. Port principal: Atbara. Apartine statelor Etiopia și Sudan (*Bohr-el-Asuat* este o altă denumire sub care este cunoscut).

**ATELIÉR**, s.n. ● *A. plutitor* = mijloc de navigație amenajat și dotat special pentru reparații de nave [fr. *atelier*].

**ATENA**, top. Port maritim (include și portul Pireu), capitală a Greciei. Situat în sudul Europei (Peninsula Balcanică) la 5 km de mare. Cel mai mare centru economic al Greciei. Concentrează 2/3 din producția industrială a țării. Trafic de mărfuri — peste 7 mil.t./anual. Șantiere de construcții și reparații de nave. Primele vestigii ale unei așezări umane datează din mileniul 3—2 î.e.n.

**ATENUĂRE**, s.f. ● *A. energiei luminoase în apă* = proprietate optică a apei marine de a absorbi o parte din energia luminii care o străbate și de a o transforma în căldură și în energie chimică. Fenomenul de a. este direct

proporțional cu transparența [*atenuare* + suf. *-re*, lat. *attenuare*].

**ATERIZĂ**, vb. A imprima navei direcția spre coastă sau spre un reper costier de navigație. ● *A a. pe far* = a orienta nava spre far și a menține această direcție de deplasare pînă în apropierea coastei, unde echipajul se poate orienta după alte repere, vizibile de la distanțe mai mici [fr. *atterrir*].

**ATERIZĂRE**, s.f. ● *Drum de a.* = direcție pe care trebuie să o urmeze nava pentru a ajunge la coastă sau în apropierea ei [*< ateriză*].

**ATHABASCA**, hidr. Lac în partea septentrională a Americii de Nord. Suprafață 7 250 km<sup>2</sup>. Este navigabil și are un trafic intens de mărfuri. Porturi principale: Goldfields și Uranium City. Aparține în întregime Canadei.

**ATÎRNĂTOR**, s.m. Parimă vegetală cu un capăt liber, iar cu celălalt prins la o grîndă orizontală, numit *langon*, ori la parîna întinsă între două grui. **A.** este folosit de marinari pentru a urca la bord sau să coboare în barcă pe timpul staționării la ancoră, cînd marea este agitată; v. și *grui*. ● *A. de grui* = parimă agățată de balansina gruiului. ● *A. de vergă* = parimă agățată de vergă, servind marinarilor să urce la bord sau să coboare în barca aflată la apă [*atîrnă* + suf. *-tor*].

**ATLANTIC**, hidr. Al doilea mare ocean al planetei. *Limite*: Antare-

tica — la sud, linia C. Walsingham (Țara lui Baffin) — sudul Groenlandei — C. Stadland (Norvegia) la nord, coastele Americii la est, coastele Europei și Africii la est. *Caracteristici*: formă asemănătoare literei „S”, mai deschisă la sud; S 93, 1 mil. km<sup>2</sup>; adîncime medie 3 656 m; adîncime maximă 9 218 m; lanț muntos subacvatic (Dorsala Atlantică); gropi abisale: fosa Puerto Rico lângă I. Sandwich de Sud ș.a.; salinitate maximă 37,5‰ în nord și 36‰ la ecuator; salinitate minimă 30‰ în G. Panama (luna august). 31‰ la fîrîmul Groenlandei; temperatura medie variază de la -1,5°C și 6°C în G. Hudson la 26,5°C în M. Antilelor; valuri de circa 8 m înălțime și 70-90 m (maximum 215 m) lungime; marea semidiurne maxime de 19,6 m la Bay of Fundy (Canada), 18 m la Puerto Gallegos (Argentina), 16,3 m la Pointishead (Marea Britanic), 14,5 m la Mont-Saint-Michel (Franța), 14,1 m la Severn (Marea Britanic), 12,3 m la Rio Colorado (Mexic); *Curenți*: Cr. ecuatorial, Cr. Antilelor, Cr. Guanelor, Cr. Caraibilor, Cr. Golfului (Gulfstream), Cr. Guineii, Cr. Braziliei, Cr. Falklandului, Cr. Benguelei. *Insule*: arh. Antilele Mari, Antilele Mici, Bahamas, Azore, Canare, Madeira, insulele Islanda, Trinidad etc. *Mări*: M. Antilelor (Caraibilor), M. Azor, M. Baltică, M. Irlandei, M. Marmara, M. Mediterană, M. Minceii, M. Neagră, M. Nordului, M. Sargaseilor. *Golfuluri*: G. Biscaya (G. Gasconiei), G. Guineii în est, G. Hudson, G. Mexic, G. St.

Laurențiu în vest. *Porturi*: v. *port*. Navigație foarte intensă.

**ATLÁS**, s.n. Colecție de hărți geografice. Sub acest nume a apărut Colecția de 107 hărți întocmită de cartograful Gerhard Kramer (Mercator); pe coperta lucrării era înfățișat eroul mitologic (Atlas sprijinind globul — de unde și justificarea de a numi astfel colecția. • **A. marin** = colecție de hărți marine [fr. *atlas*].

**ATÓL**, s.m. Insulă tropicală formată din schelete de corali; are înălțime de maximum 3—6 m; în inel se află o lagună cu diametrul pînă la 50 km, adîncă de cîteva zeci de m, dar poate atinge și 100 m. În Oc. Pacific sînt peste 300 a., în Oc. Indian — 68, în M. Caraibilor — 26, iar în Oc. Atlantic — 1 [fr. *atoll*].

**ĂȚĂ**, s.f. • **A de velă** = fir vegetal subțire, servind pentru cusături sau pentru patronări; v. și *patronare* [lat. *acia*].

**AUGUSTA**, top. Port (la M. Ionică) în Europa de sud. Al treilea port ca mărime (după Genova și Trieste) și important centru economic al Italiei. Trafic de mărfuri 29,1 mil.t/1978. Anual portul este vizitat de peste 6 200 de nave. Dispune de instalații și amenajări moderne pentru manipularea și depozitarea mărfurilor. Șantier de construcții navale.

**ĂUR**, s.n. Metal prețios prezent și în apa mării. • **Ă. alb** = expresie semnificînd valoarea economică deosebită a apei, care pune în mișcare turbinele hidrocentralelor ori

ale centralelor mareometrice. • **A. albastru** = totalitate a bogățiilor existente în apele și în scoarța Oc. Planetar; pește, alge, plancton, crustacei, gaze, țifei, minerale etc. [lat. *aurum*].

„**AURORA**“ (1903). Navă rusească tip crucișător, construită la Petrograd. *Caracteristici*: L = 123,7 m; B = 18,1 m; T = 6,9 m; Δ = 6 731 t; propulsie mecanică = motoare 11 610 Cp; V = 20 Nd; armament = tunuri 8 × 152 mm, 24 × 75 mm; 8 × 37 mm; tuburi lanstorpilor = 4; echipaj = 570 persoane. *Jurnal de bord*: bătălia navală de la Tsushima (1905); semnal cu artileria bordului pentru asaltul asupra Palatului de iarnă și începutul Marii Revoluții Socialiste din Octombrie (noiembrie 1917); navă-școală; în timpul celui de al doilea război mondial participă (folosind artileria debarcată) la lupta contra cotoptitorilor fasciști; reparații (1948); monument istoric (navă-muzeu) ancorat pe Neva (din noiembrie 1949).

**AUSTRALIA**, top. 1. Cel mai mic continent de pe glob. S — 7,7 mii. km<sup>2</sup>. L țărmurilor 19 700 km. *Limite*: Oc. Pacific la nord și est, Oc. Indian la sud și vest. *Mări*: M. Arafura; M. Corailor, M. Tasman. *Lacuri*: Eyre, Gairdner, Torrens, Austin, Amadeus etc. *Insule*: Tasmania etc. *Strîmțori*: Bass (A. — I. Tasmania), Torres (A. — I. Noua Guinee). 2. (*Uniunea Australiană*). Stat în emisfera sudică, în continentul cu același nume. Flota maritimă comercială (1978) = 2 230 305

tdw. Pescuit (1978) = 122 947 t (1 262 t din ape interioare); 791 balene capturate (1973). Porturi principale (mil. t/1978) = Port Hedland (38,3), Newcastle (17,5), Port Kembla (16,4), Fremantle (15), Sydney (13,8), Melbourne (8,6), Adelaide, Brisbane, Geelong. Total trafic de mărfuri = 276,6 mil.t/1978. Construcții navale (1978) = 31 000 t.r.b. Fluvii și riuri importante pentru navigație și potențial energetic: Murray, cu afluentul său Darling, Murrumbidgee și Lachlan.

**AUSTRIA** (*Republica A.*), top. Stat în Europa Centrală. Nu are ieșire la mare sau ocean. Flota comercială (1978) = 69 510 tdw. Porturi (fluviale) principale: Viena, Linz. Pescuit = 3 700 t (din ape interioare). Căi fluviale interne = 1 733 km. Rețeaua hidrografică este bogată (cca 100 000 km de cursuri de apă și 88 de lacuri). Partea de nord a **A.** este străbătută de Dunăre (cca 360 km). Fluvii și riuri importante pentru navigație și potențial hidroenergetic: Dunăre, Inn, Ennsa. Lacuri importante (de graniță): Bodensee (Constanța) — de origine glaciară — și Neusiedler.

**AUȘTEC**, s.n. 1. Instalație de semnalizare, folosită pe fluviu când se întlnesc două nave care vin din sensuri opuse și fiecare „ține” pe partea stângă a malului (în loc de dreapta). Se montează în bordul tribord al navei. 2. Semnal transmis cu această instalație. • *A da a.* = a manevra sau a semnaliza intenția de ma-

nevra, pentru a trece pe lângă altă navă arătând tribordul, nu babordul, cum se obișnuiește [?].

**AUTONOMIE**, s.f. • **A. de marș** = 1. durata (ore, zile) în care un mijloc de navigație se poate deplasa fără a fi reprovizionat. 2. Distanța maximă pe care o poate parcurge o navă la o anumită viteză, fără a se reface plinurile. • **A. de navigație** = capacitatea navei de a ajunge în anumite bazine oceanice, consumând numai resursele proprii de combustibil, de apă, de alimente etc. fără a folosi nimic din rezerva de vitalitate, constituită din câteva zeci de procente din cantitatea de combustibil necesar înapoierii la bază [lat. *autonomia*; fr. *autonomie*].

**AUTORITĂTE**, s.f. • **A. portuare** = organe oficiale care administrează portul și creează posibilități pentru ca navele să-și desfășoare activitatea în condiții optime. Aceste organe sînt căpitania portului, administrația portului, vama, punctul de control de trecere a frontierei, paza portului, serviciul de pilotaj, serviciul sanitar etc. [lat. *au(c)toritas-atis*; fr. *autorité*].

**AUTORIZAȚIE**, s.f. • **A. de intrare în port** = permis sau document oficial pentru intrarea unui mijloc de navigație în porturi străine [fr. *autorisation*].

**AVÁL**, s.n. • În **a.** = în josul apei; în sensul curentului de apă; spre vărsare • *A naviga în a.*

= a naviga spre vărsare, în sensul curentului de apă [fr. *aval*].

**AVANCĂLĂ**, s.f. Parte a calci eufundată în apă [*avan(t) + cală*].

**AVANPÖRT**, s.n. Acvatoriu amenajat la gura portului pentru staționarea temporară a mijloacelor de navigație. Este apărut împotriva valurilor și a curenților; are adâncimi potrivite și spațiu suficient pentru manevre. Sin *anteport* [fr. *avant port*].

**AVARIA**, vb. ● *A se a. nava* (cirna, aparatul propulsor etc.) = a se produce un deranjament sau o defecțiune de mari proporții care scoate din funcțiune nava (cirna, aparatul propulsor etc.) [fr. *avarier*].

**AVARIE**, s.f. Defecțiune de mari proporții la corpul navei, la instalațiile sau aparatura bordului. ● *Grupă de a.* = marinari de diferite specialități, constituiți într-o grupă destinată să localizeze și să înlăture o gaură de apă, un incendiu etc. [fr. *avarie*].

**ĂVĂ**, s.f. Unealtă de pescuit, alcătuită din două-trei plase obișnuite, care au înșirate pe marginea de sus flotoare de plută, iar pe marginea de jos, lesturi, asigurându-se astfel poziția verticală a plaselor [tc., bg. *av*].

**AVERTISMÉNT**, s.n. ● *A. de furtună* = comunicare urgentă, transmisă repetat de la o stație radio costieră, pentru navele aflate în larg, prin care se anunță apropierea furtunii; mesajul cu-

priade informații privind acvatoriile cu furtună, forța, direcția și viteza vântului, evoluția fenomenelor. ● *A. de ghețuri* = comunicare pentru nave privind starea ghețurilor pe un fluviu [fr. *avertissement*].

**AVÍZ**, s.n. ● *A. de ambarcare* = înștiințare anticipată privind plecarea unei nave de pasageri (data și locul ambarcării, predarea bagajelor). ● *A. pentru navigatori* = publicație lunară editată de o instituție specializată, care informează echipajele cu starea și modificările privind amenajările hidrografice de navigație și pericolele din diferite acvatorii; v. și *dapac, naveam, nemedri* [fr. *avis*].

**AVIZÖU**, s.n. 1. Navă mică, rapidă, destinată să mențină legătura pe calea apelor între acvatorii bine stabilite. 2. Navă de luptă ușoară, manevrieră, armată cu artilerie de calibru mic [fr. *avisó*].

**ĂX**, s.n. ● *A. de cîrmă* = piesă cilindrică destinată să asigure rotirea cîrmei în plan orizontal. ● *A. longitudinal* = linia imaginară care împarte nava (în lungime) în babord și tribord [lat. *axis*; fr. *axe*].

**ĂXĂ**, s.f. ● *A. canalului* = linia care unește punctele din canal care au ape suficiente de adînci pentru a permite navigația în siguranță. ● *A. de girație* = dreaptă imaginară, perpendiculară pe a. de tangaj și pe a. de rulu. ● *A. de plutire* = dreaptă verticală care trece prin centrul

de greutate și prin cel de carenă al unui corp plutitor aflat în echilibru. ● **A. de ruluu** = dreapta care trece prin centrul de greutate al navei și este perpendiculară pe axul longitudinal al navei. ● **A. de tangaj** = dreapta care trece prin centrul de greutate al navei și care este perpendiculară pe planul de simetrie [fr. *axe*, lat. *axis*].

**AXIOMÉTRU**, s.n. Aparat care indică unghiul de cîrmă (poziția cîrmei față de axul longitudinal al navei) [fr. *axiomètre*].

**AZIMÛT**, s.n. Unghiul dintre direcția nord și direcția la un

reper de navigație. Sin. *relocment* [fr. *azimut*].

**AZOV**, hidr. ● *Marea A.* = mare continentală, în estul Europei, sector al Mării Negre, legat de aceasta prin strîmtoarea Kerci. Suprafața 38 000 km<sup>2</sup>. Adîncime maximă 14,5 m (adîncime medie 9 m). Temperatura apei la suprafață ajunge iarna la -6°C, iar vara la +30°C. Salinitatea 11 — 13‰. În perioada decembrie-februarie, toată suprafața mării este acoperită de gheață, iar tot timpul anului apa este tulbură. La Marea A. are ieșire U.R.S.S. Porturi principale: Jdanov, Taganrog, Berdiansk.



## DICȚIONARELE ALBATROS

# B

**BABĂ**, s.f. Dispozitiv de metal sau de beton alcătuit dintr-o placă pe care sînt fixați unul sau doi cilindri asemănători unor butuci scurți și groși, avînd la capătul de sus o proeminență de forma unei ciuperci, care nu permite buclei (numită *gașă*) de parîmă să iasă de pe butuc; seamănă cu un mosor așezat vertical și se găsește montată pe punțile mijloacelor de navigație, pe dane, pe diguri etc., servind pentru legarea parîmelor. La Dunăre, **b.** sînt numite și *binte*. • *A face volta la b.* = a lega parîma în formă de „8” la cele două coloane ale **b.** • *B. de cheu* = **b.** montată pe cheu, pe dană, pe malul apei, pe dig. • *B. de grui* = **b.** montată în apropierea dispozitivului de manevrat greutăți numit *grui*, servind pentru legarea parîmei acestuia. • *B. de punte* = **b.** montate perechi-perechi, pe puntea unui mijloc de navigație. • *B. dreaptă* = **b.** cu butuc perpendicular pe postament. • *B. dublă* = **b.** cu doi cilindri

(butuci). • *B. înclinată* = **b.** cu butuc așezat oblic față de postament. • *B. simplă* = **b.** alcătuită din postament și un singur cilindru (butuc). • *B. în cruce* = două **b.** montate astfel încît postamenteii să fie perpendiculari între ei. • *Gașa la b.!* = comandă pentru a trece bucla (*gașa*) parîmei pe coloană. **b.** • *Volta la b.!* = comandă pentru a lega imediat parîma la **b.** [tc. *baba*].

**BABĂICĂ**, s.f. Vislă care are în apropierea mînerului o umflătură (proeminență) în formă de pară cu rol de contragreutate [ucr., rus. *babajka*].

**BAB-EL-MANDEB**, top. „Poarta Lacrimilor”, „Poarta necazurilor”. Strîmtoare între M. Roșie și Oc. Indian. Pe aici, navigatorii izbuteau cu greu să treacă, datorită deselor pericole de navigație care le pricinuesc mari necazuri — de unde și numele. Lățimea minimă 17,5 km, adîncimea minimă 60m. [cuv. ar.]

**BABÓRD**, s.n. Partea stîngă a unui mijloc de navigație, privit dinspre pupa spre prova. • *A da b. (stînga)* = a manevra un mijloc de navigație pentru a trece cu babordul în dreptul unui reper (navă, geamandură). • *A întoarce spre b.* = a abate nava spre stînga. • *A veni la b.* = a manevra astfel nava încît să-și schimbe direcția spre partea stîngă față de vechiul drum. • *La b.* = care se găsește în partea stîngă. • *Mașina (cîrma, ancora) b.* = mașina (cîrma, ancora) din partea stîngă a unui mijloc de navigație. • *Nimic la b.!* = 1. Comandă prin care se indică timonierului să guverneze astfel încît să evite abaterea navei spre b. 2. Raport al timonierului că a înțeles comanda 1 [fr. *babord*].

**BAC**, s.n. 1. Mijloc de navigație autopropulsat sau nepropulsat, avînd de obicei carena și extremitățile plate. Se folosește la traversarea apelor și la transportul de mărfuri, vehicule, în apropierea coastei precum și pe fluvii. 2. Pod plutitor sau platformă plutitoare pentru legături între malurile unei ape interioare sau între nava ancorată și malul apei interioare [fr. *bac*; 1860].

**BAFFIN**, hidr. • *Marca B.* = mare în vestul Groenlandei. Suprafața aprox. 689 000 km<sup>2</sup>. Adîncime maximă 2 136 m, adîncime medie 861 m. Temperatura apei la suprafață ajunge vara pînă la +5°C. Salinitate: 30—32‰. Amplitudinea mării 4,2 m. Este navigabilă numai în lunile august

și septembrie. La Marea B. au ieșire Canada și Groenlanda.

**BÁGGALA**, s.f. Velier (navă cu pînze) arab contemporan, asemănător caravelii. Are vele trapezoidale, care pot fi orientate pentru a prinde bine vîntul [cuv. ar.].

**BAHAMAS**, top. (*Uniunea B.*). Stat în arhipelagul coraligen din Atlantic, în N-E Cubei, format din 30 insule, 660 insulițe și 2 400 de recifi și stînci. Flotă comercială maritimă (1978) = 106 683 t.d.w. Pescuit (1978) = 3 741 t. Porturi principale: Freeport, South, Reading Point, Nassau.

**BAHIA DE AMUAY**, top. Port maritim în nord-vestul Americii de Sud. Cel mai mare port și important centru economic și comercial al Venezuelei. Trafic internațional de mărfuri circa 35 mil. t. anual. Dispune de echipament și spații corespunzătoare de depozitare. Important port petrolier. Șantier de construcții și reparații de nave.

**BAHIA LAS MINAS**, top. Port maritim în sudul Americii Centrale istmice. Cel mai mare port și important centru economic și comercial al Republicii Panama. Trafic internațional de mărfuri 2,7 mil.t/1978. Dispune de echipament de manipulare și spații de depozitare a mărfurilor.

**BAHRAIN** (*Șeicatul B.*) top. Stat în arhipelagul din Asia de Sud-Vest, în Golful Persic, între pen. Qatar și Arabia Saudită.

Flotă comercială maritimă (1978) = 4 989 t.d.w. Pescuit (1978) = = 4 000 t pește; pescuit de perle. Porturi principale (mil.t/1975) = Sitra (9,2), Mina Sulman (0,6), Manama. Trafic total de mărfuri = 9,8 mil.t/1975.

**BAHRIJE**, „Cartea mărilor“ (1517). Lucrare a amiralului turc Piri Re'is (Reis), renumită prin hărțile de o mare precizie: coastele Mediteranei sînt conturate ca pe hărțile actuale, iar pe o altă hartă se observă, în sudul Oc. Atlantic, contururile Antarcidei. Originalitatea acestei lucrări este pusă la îndoială; se pare că e un fals din sec. XX [cuv. tc.).

**BÁIDAR UIMÁK**, s. Barcă la eschimoși, cu bordaj din piele, manevrieră, ușoară și rapidă [cuv. eschimos].

**BÁIE**, s.f. Spațiu acvatic mai îngust decît golful, la francezi, sau mai mare decît golful, la englezi și la americani, corespunzător unei scobituri a țărîmului. Apele **b.** se întind pînă la 24 Mm sau mai mult. Regimul de navigație în **b.** este stabilit fie prin convenții bi — sau multilaterale, fie prin convenții internaționale.

● *Acvatoriul b.* = întindere de apă mărginită de bucla coastei.

● *Intrarea în b.* = porțiunea limitată de maluri, unde conturul coastei formează o buclă spre uscat. ● *Vîrful b.* = punctul de maximă pătrundere a mării în țărîm [lat. *bannea*].

**BÁIERĂ**, s.f. Ochi sau buclă prin care se trece vîsla unei bărci; este confecționată din piele sau

din frînghie subțire numită *saulă* și se prinde pe strapazan, element înfipt în marginea bărcii, asemănător unui ciot. ● *B. de înfășurare* = saule suficient de lungi, servind la înfășurarea (plierea) velei pe suportul ei numit *vergă*.

● *B. de învergare* = saule asemănătoare unor șireturi care servesc la prinderea velei de vergă, pentru a nu fi smulșă de vînt. ● *B. de terfarolă* = saule scurte, cusute în șiruri distanțate de marginile velei, servind la micșorarea suprafeței acesteia pe timpul de furtună, pentru a evita sfîșierea pînzei. Sin. **b. de terfarolare** [lat. *bajulus, bajula*].

**BAIKAL**, hidr. Lac în partea centrală a Asiei (U.R.S.S.). Cel mai adînc lac de pe glob — adîncimea maximă 1 741 m. Suprafață 30 500 km<sup>2</sup>. Port principal Irkutsk. Este navigabil.

**BAJOÁIER**, s.n. Perete lateral al unei ecluze [fr. *bajoyer*].

**BALÁNS**, s.n. Mișcarea unui mijloc de navigație sub influența valurilor și a vînturilor. ● *B. în „8“* = mișcare a navei sub influența rezultantei oscilațiilor din jurul axului longitudinal și a celui transversal; combinaire a ruliului cu tangajul. ● *Nava are b.* = nava se leagănă [*balansă*].

**BALANSĂ**, vb. (Despre un mijloc de navigație). A se legăna sub influența valurilor și a vîntului.

● *A se b. în borduri* = a se înclina, a se banda, a avea rulin.

● *Nava se b.* = nava se leagănă

alternativ într-un bord și în celălalt [fr. *balancer*].

**BALANSIÉR**, s.n. Corp plutitor (flotor) atașat unor ambarcațiuni, pentru a le mări stabilitatea pe mare agitată [fr. *balancier*].

**BALANSINĂ**, s.f. Parimă (fringhie sau cablu) avînd destinația să amortizeze balansul elementelor de arboradă și să le susțină.

● **B. bigii** = parimă care face legătura între virfurile bigii și arborele (catargul) din imediata apropiere. ● **B. catargului** = parimă care unește virfurile a două catarge de la bord. ● **B. vergii** = parimă prinsă cu un capăt de catarg, iar cu celălalt de virfurile vergii, care se numesc verșafori. ● **B. de ghiu (tangon, pic)** = parimă care susține de virf ghiul (tangonul sau picul) [fr. *balancine*].

**BALĂST**, s.n. Lest; încărcătură suplimentară (nisip, pietriș, apă) adusă la bord pentru menținerea stabilității navei. ● *Compartiment de b.* = încăpere a submarinului umplută cu apă sau cu aer pentru scufundarea acestuia la imersiunea dorită sau pentru ridicarea la suprafață. ● **B. de metal** = lest de metal; lingouri (calupuri) de metal așezate la bord în locurile potrivite. ● **B. de nisip** = încărcătură de nisip amplasată sub punte, în anumite compartimente. ● **B. de piatră** = încărcătură alcătuită din piatră, arimată în anumite compartimente de sub punte. ● *Balasturi* = compartimente etanșe situate în spațiul dintre corpul exterior și corpul

interior al submarinelor. ● *Tancuri de b.* = compartimente de la bordul unui mijloc de navigație destinate umplerii sau golirii cu apă-balast [fr. *ballast*].

**BALASTĂ**, vb. A aduce la bord sau a evacua lest lichid sau solid [fr. *ballaster*].

**BALATON**, hidr. Lac cu apă sărată în Europa Centrală, pe teritoriul Ungariei. Suprafață 596 km<sup>2</sup>. Adîncime maximă 11 m. Navigabil. Constituie un rest al mării care a ocupat cîndva Cîmpia Panonică. Este legat de Dunăre prin canalul Sió. Important pentru agrement și turism.

**BALÉNĂ**, s.f. Riglă (lamelă) flexibilă, introdusă într-un buzuuar practicată perpendicular pe marginea de cădere a velei unei ambarcațiuni; în funcție de mărime, vela are mai multe asemenea rigle, care contribuie la menținerea formei aerodinamice a suprafeței de pînză și care împiedică marginea să fluture [fr. *baleine*; lat. *baleena*].

**BALENIERĂ**, s.f. 1. Ambarcațiune pentru vînătorii de balene, pentru sport sau pentru transportat oamenii de la bord la mal, ori la altă navă; ține bine marea, are extremitățile ascuțite; este manevrienă, rapidă, îngustă; este propulsată cu motor sau cu rame. 2. Navă-bază pentru balene; navă special amenajată pentru a primi și a prelucra zilnic cîteva zeci de balene a cîte 100 t; uneori o asemenea navă depășește 40 000 t deplasament și 200 m lungime [fr. *baleinière*].

**BALI**, hidr. • *Marea B.* = mare insulară a Oc. Pacific, în estul insulei Jawa. Suprafață aproximativ 119.000 km<sup>2</sup>. Adâncime maximă 1.590 m. Temperatura apei la suprafață: +27°C în tot timpul anului. Salinitatea 33 + + 34<sup>0</sup>/<sub>00</sub>. Amplitudinea mării ajunge la 1,7 m. Port principal: Surabaya. La *Marea B.* are ieșire Indonezia.

**BALIZĂ**, vb. A planta balize; a delimita cu balize o pasă ori un raion de navigație; a marca cu balize zonele periculoase pentru navigație etc. [fr. *baliser*].

**BALIZĂJ**, s.n. 1. Totalitate a balizelor dintr-un acvatoriu. 2. Acțiunea de a planta balize; balizare. 3. Sistem de marcarea a unui acvatoriu. • *B. hertzian* = sistem de ghidare a navei cu ajutorul aparatului radiotehnice, în zone de trecere periculoase ori la intrarea în porturi [fr. *balisage*].

**BALIZĂ**, s.f. Corp plutitor ancorat, folosit pentru delimitări de navigație. Are forme și culori diferite, este construit din metal, lemn, mase plastice sau alte materiale care-i asigură flotabilitatea. Se folosește ca reper de navigație pe apă. • *A dubla b.* = a trece travers de *b.* (prin dreptul *b.*). • *A lăsa b. la tribord (babord)* = a naviga astfel încât nava să treacă prin dreptul *b.* cu tribordul (babordul). • *A evita b.* = a trece cu nava la distanță de *b.* [fr. *balise*].

**BALÓN**, s.n. 1. Element auxiliar al velaturii la ambarcațiuni, asemănător unui sac ușor și volumi-

nos, a cărui deschidere este orientată astfel încât să prindă cât mai mult vânt, pentru a mări viteza de navigație. 2. • *B. de acostare* = bulb (săculeț) de diferite forme (sferice, inelare sau cilindrice), cu înveliș din tendă, din parimă împletită sau cauciu, umplut cu plută măcinată ori cu parimă și destinat să amortizeze loviturile pe care le-ar putea primi mijlocul de navigație în timpul acostării. • *A scoate b. în afara bordului* = a manevra *b.* în afara bordului astfel încât să ferescă bordajul de lovituri [fr. *ballon*].

**BALONET**, s.n. Flotor (corp plutitor) aflat sub fiecare aripă a hidroavionului [fr. *ballonnet*].

**BALÓT**, s.n. Pachet cu mărfuri ambalate, pentru a folosi eficient spațiul la bord, precum și pentru a manevra ușor aceste mărfuri pe timpul ambarcării-debarcării [fr. *ballot*].

**BALTICA**, hidr. • *Marea B.* = mare deschisă, situată între Peninsula Scandinavă și Europa. Suprafață 386.000 km<sup>2</sup>. Adâncimea maximă 459 m. Temperatura apei la suprafață ajunge iarna la +1°C, iar vara la +20°C. Salinitatea 2 — 11<sup>0</sup>/<sub>00</sub>. Amplitudinea mării ajunge la 0,6 m. Comunică cu M. Nordului și cu Oc. Atlantic prin Str. Kattegat și Skagerrak precum și prin canalul maritim Kiel. Porturi principale: Leningrad, Tallinn, Riga, Liepaja, Ventspils, Klaipeda, Lulea, Gdynia, Gdansk, Rostock, Lübeck, Kiel, Flensburg, Stockholm, Malmö,

Helsinki, Turku, Kotka, Copenhaga. La Marea B. au ieșire U.R.S.S., Polonia, R.D. Germană, R.F. Germania, Suedia și Finlanda.

**BALUSTRĂDĂ**, s.f. Construcție care împrejmuește puntea, scările, schelele, platformele, pasarelele etc. ale unui mijloc de navigație; este alcătuită din stâlpi (bastoane verticale, lungi de cca 1 m) legați între ei prin bare, lanțuri sau prin parme; are destinația de a împiedica oamenii și materialele să cadă în afara bordului. ● *B. de punte* = balustradă care împrejmuește puntea. ● *B. teugii* = balustrada care mărginește puntea numită *teugă*. ● *Baston de b.* = element (bară sau stâlp) vertical din compunerea *b.* [fr. *balustrade*].

**BAMAKO**, top. Port fluvial, capitală a Republicii Mali. Situat în nord-vestul Africii, pe malul stâng al fluviului Niger. Principalul centru economic și cel mai mare port al Republicii Mali; punct terminus al navigației pe Niger. Fondat în 1882 de generalul francez Borgnis-Desbordes.

**BANANIÉR**, s.n. Navă destinată transportului de banane; are instalații pentru menținerea temperaturilor scăzute în magazii și pentru aerisire [fr. *bananier*].

**BĂNĂ**, s.f. Corp plutitor ancorat de pescari în locul unde au instalat carmace [?].

**BÂNC**, s.n. 1. Aglomerare de nămol, de nisip, de pietriș sau de material mixt în anumite zone

maritime sau fluviale, periclitind navigația. 2. Aglomerare de pești sau de scoici. Sin. *b. (cîrd) de pește*. 3. Canapea pentru marinarii care vislesc; această canapea se reazemă în borduri pe suporturi orizontale, este fixată prin colțare și susținută pe dedesubt cu pontili. ● *B. fix* = depuneri aluvionare care se refac în fiecare an și pe care marinarii le găseseră, de regulă, în aceleași locuri în anumite perioade ale anului. ● *B. mobil* = aglomerare vremelnică de aluviuni, care nu se formează în același loc al albiciei [fr. *banc*].

**BANCHÉT**, s.m. Canapea, la pupa, pentru persoanele care nu fac parte din echipajul bărcii. Var *banchetă* [fr. *banquette*].

**BANCHIZĂ**, s.f. Întindere de gheață formată de-a lungul coastelor mărilor polare; după rupere, din zona ghețurilor, pornesc în Oc. Planetar aisbergurile, purtate de curenții acvatici [fr. *banquise*].

**BANDĂ**, vb. (Despre un mijloc de navigație) A (se) înclina temporar într-un bord, apoi în celălalt, sub influența valurilor, a vînturilor, a manevrării unor greutăți către borduri sau ca urmare a întoarcerii bruste. ● *Nava se b.* = nava se înclină alternativ în borduri. V. *balansa* [bandă].

**BANDA**, hidr. ● *Marea B.* mare insulară în Oc. Pacific între Arhipelagul Moluce și insulele Seram, Sulawesi și Timor. Suprafață 695 000 km<sup>2</sup>. Adîncime maximă 7 360 m. Temperatura medie a apei la suprafață +27°C. Salinitatea 33 + 34,5‰<sub>00</sub>. Ampli-

tudinea mării ajunge la 2,4 m. Port principal: Amboina. La Marea **B.** are ieșire Indonezia.

**BANDĂRE**, s.f. ● *Corectarea asietei și a b.* = afundarea navei (pentru creșterea stabilității, pentru menținerea elicei sau a zburătorilor în apă, la adâncimea optimă, pentru micșorarea suprafeței expuse valurilor). Pentru aceasta se folosește balastul [*banda*].

**BÂNDĂ**, s.f. Înclinare temporară a unui mijloc de navigație, când într-un bord, când în celălalt; balans. ● **B. dreapta (stînga)!** = comandă pentru ca timonierul să pună cîrma maximum în tribord (babord). ● **A da b.** = a se banda, a lua **b.** ● **Cîrma b.!** = comandă pentru a pune cîrma la maximum, într-unul din borduri. ● **Nava ia b. de... grade** = nava are rului, deci se înclină alternativ în borduri cu un număr de grade. ● **Unghi de b.** = 1. unghi de înclinare temporară a navei în borduri. 2. unghi maxim pentru cîrmă [fr. *bande*].

**BANDIÉRĂ**, s.f. Steag sau drapel arborat la bordul unui mijloc de navigație. ● (inv.) **B. cea privilegiată** = steag sau drapel care garantează libertatea navigației pentru români în apele europene, după 1831 [it. *bandiera*].

**BÂNDŪLĂ**, s.f. Dispozitiv format dintr-o pară de lemn, agățată de o saulă (frînghie subțire) lungă, al cărei cap liber se prinde la pară de legare a navei; pară **b.** se aruncă în locul dorit sau unde este necesar să fie trasă pară de legare a navei.

● **A bate b.** = a arunca, **b.** ● **Ferește b.!** = Atenționare a celor din jur în momentul în care se aruncă **b.** ● **Pistol de b.** = dispozitiv care permite aruncarea **b.** precis și la distanță [it. *bandola*].

**BANGKOK**, top. Port fluvial la 30 km de Golful Siam, pe malul stîng al fluviului Menam. Capitală, important centru financiar, comercial și industrial al Thailandeii. Prin port trec 75% din exporturile și 90% din importurile Thailandeii. Sediul a două societăți de navigație. Modern echipament de manipulare a mărfurilor. Șantier de reparații navale. Trafic internațional de mărfuri 27,8 mil.t/1977.

**BANGLADESH**, (*Republica Populară B.*) top. Stat în Asia central-sudică, ocupînd cea mai mare parte a deltei Gangelui și Brahmaputrei. Are ieșire la Oc. Indian (Golful Bengal). Flotă comercială maritimă (1978) = 392 095 tdw. Pescuit (1978) = 640 000 t, din care 540 000 t din ape interioare. Porturi principale (mil t/1978): Chittagong (5,3), Chalna (1,8). Construcții navale (1974) = 883 t.r.b. Căi navigabile interne = 8 037 km. Fluvii importante pentru navigație și potențial hidroenergetic: Gauge și Brahmaputra.

**BANJUL**, top. Port, capitală a Republicii Gambia. Situat pe coasta atlantică a Africii, în Insulele St. Mary și McCarthy și pe continent în estuarul fluviului Gambia. Fondat în 1816 pe locul unei așezări pescărești indigene.

**BANIYAS**, top. Port (la M. Mediteraneană) în sud-vestul Asiei (Orientul Apropiat). Cel mai mare port și important centru economic, comercial și bancar al Siriei. Important port petrolier. Posibilitate de acostare a superpetrolierelor de 100 000 t și mai mari. Trafic de mărfuri 20 mil.t anual. Dispune de echipament de manipulare și spații mari pentru depozitarea mărfurilor. Șantier de reparații navale.

**BARĂJ**, s.n. 1. Construcție hidrotehnică, înaltă de 100–200 m, de-a curmezișul unei ape curgătoare, pentru a închide albia și a se înmagazina apă în amonte; stăvilar. 2. Lucrare de fortificație destinată să oprească accesul inamicului. ● **B. de artilerie** = foc intens executat cu armele bordului pentru a împiedica inamicul să traverseze un acvatoriu ori să ajungă cu aviația deasupra unui convoi de nave. ● **B. de mine marine** = dispunere de mine marine la anumite adâncimi și intervale pentru a împiedica accesul navelor și al submarinelor inamice în port ori în anumite zone. ● **Spărgător de b.** = navă destinată misiunilor de dragaj (cercetare și distrugere de mine fără contact), prin crearea unui câmp magnetic și acustic, la care sînt sensibile minele din **b.**; are  $\Delta = 2\ 000 - 10\ 000$  t,  $V = 10-15$  Nd, compartimente cu rezervă mare de flotabilitate [fr. *barrage*].

**BARATERIE**, s.f. 1. Abatere, a comandantului sau a unui marinar de la îndatoriri. 2. Încălcare

intenționată a regulilor de navigație sau a normelor de drept maritim internațional [fr. *baraterie*].

**BĂRĂ**, s.f. 1. Obstacol natural (prag de nisip, de pietriș sau de ml) subacvatic, situat în apropierea țărmlui, la intrările în porturi sau la gura de vărsare a unui fluviu într-o mare lipsită de maree. Se formează datorită acțiunii valurilor și a curenților de apă; **b.** împiedică navigația, limitînd sau făcînd imposibil accesul pe fluviu sau în port al navelor cu pescaje mari. ● **Formarea b. fluviiale** = fenomen prin care mlul și nisipul aflat în suspensie se depun cînd ajung în mare, atît ca urmare a încetării curgerii apei, cît și a precipitării puternice — de 15 ori mai rapidă în apa sărată față de apa fluviului. ● **B. de la Sulina** = prag de ml și de nisip aflat în zona de intrare pe Sulina; navele cu pescaj mare, trebuie să debarce o parte din încărcătură pentru a face posibilă trecerea peste coama **b.** ● **Înainte b.** = (privind spre **b.**) zonă a acvatoriului de la **b.** spre mare; parte convexă a **b.** ● **Înapoia b.** = parte concavă a **b.**; zonă de la **b.** spre gura fluviului. 2. Val de flux care se deplasează de la gura fluviului în amonte; *mascaret*. Se formează mai ales pe fluviile care se varsă în mări lipsite de maree, dar și acolo unde vînturile puternice se opun vărsării fluviului în mare [fr. *barre*; 1519].

**BARBADOS**, top. Stat în insula omonimă din arhipelagul Antile-



lor Mici, în America Centrală, scaldată de apele Oceanului Atlantic. Flotă comercială (1978) = 514 tdw. Pescuit (1973) = 4 000 t. Port principal (mii t/1971): Bridgetown (914,0).

**BĂRBĂ**, s.f. Vegetație și scoici prînse de carena unui mijloc de navigație. ● *Efectul b.* = mărirea deplasamentului, micșorarea vitezei de navigație cu 3—4 Nd, scăderea calităților manevriere. ● *Nava are b.* = nava are carena acoperită cu alge și cochilii. ● *Rașchetare a b.* = curățirea carenei, folosind, mai ales, un fel de rindea simplificată, numită *rașchetă* [lat. *barba*; 1436].

**BARBETĂ**, s.f. 1. Parimă pentru remorcare sau pentru legare, prînsă de prova (pupa) unei ambarcațiuni; lungimea minimă a *b.* este de cel puțin jumătate din lungimea ambarcațiunii. 2. Centură de metal rezistent prînsă la baza țurelei unui tun naval; cuirasă de protecție [it. *barbeta*].

**BARBOTÎN (Ă)**, s.n. și f. Coroană cu șanțuri în care intră zalele lanțului de ancoră; această piesă face parte din ansamblul instalațiilor numite unele *vinci*, altele *cabestan*, destinate să tragă lanțul ancorei la bord (să vireze) sau să lase lanțul în apă (să fileze); var. *barbotină*; [fr. *barbotin*; sp. *barbotin*].

**BARC**, s.n. (inv.) Velier cu trei sau mai mulți arbori, cu vele pătrate, arborate la primele catarge, și trapezoidale sau triunghiulare la ultimul [engl., fr. *barque*, it. *barco*].

**BARCAGIU**, s.m. 1. Persoană pricepută să manevreze o barcă. 2. Proprietar al unei bărci [*barcă* + suf. *-agiu*].

**BARCĂZ**, s.n. 1. Ambarcațiune pescărească din tablă sau din lemn, remorcată sau propulsată cu visle, cu vele, cu motor sau mixt; are deplasament pînă la 100 t, transportă pește și diverse materiale îndeosebi în radele porturilor. 2. Augmentativ (peiorativ) pentru un mijloc de navigație mic [rus. *barkas*].

**BĂRCĂ**, s.f. Ambarcațiune propulsată cu rame, cu vele, cu motor sau mixt; este destinată transporturilor de oameni și de materiale, la distanțe mici, ori diferitelor lucrări: salvare, scafandrierie, curățirea bordajului (învelișului exterior al navei) etc. ● *A arma b.* = a ocupa locurile pe bancuri și pe bancheți; a aduce în *b.* tot ce este necesar deplasării pe apă. ● *B. academică klinher de 8* = ambarcațiune sportivă, mai simplă, dar mai grea decît *schiful*. ● *B. cu vele* = *b.* propulsată cu ajutorul velor. ● *B. de salvare* = *b.* destinată să asigure un timp supraviețuirea naufragiaților. ● *B. de salvare cu motor* = *b.* cu motor destinată salvării naufragiaților. ● *B. de serviciu* = *b.* destinată diferitelor lucrări, cum ar fi curățirea și vopsirea învelișului (bordajului) exterior al navei, transportului de oameni și de materiale de la bord la mal sau la alte nave și invers etc. ● *B. ignifugă* = *b.* din oțel, piturat sau acoperit cu material plastic, ori doar din material

plastic (poliesteri amestecați cu clor), rezistentă la temperaturi de 60—70°C, ceea ce îi permite să treacă prin flăcări, protejată fiind și de instalația cu perdea de apă.

• **B. lestată** = **b.** la bordul căreia există greutateți (lesturi) destinate să-i mărească stabilitatea pe mare agitată. • **B. nepuntată** = ambarcațiune deschisă (cu deschiderea necoperită de punte). • **B. pliantă** = **b.** astfel construită încît poate fi pliată (strînsă) și împachetată. • **B. populară** = **b.** mică, propulsată cu o velă; este lungă de 3,6—5 m, lată de 1,25—1,66 m; are derivor rabatabil. • **B. punctată** = **b.** cu punte [it. *barca*].

**BARCELONA**, top. Port la M. Mediterană în sud-vestul Europei. Mare centru industrial, comercial și bancar, unul dintre cele mai mari porturi din Spania. Sediul a trei mari societăți de navigație. Lungimea totală a cheurilor depășește 10 km, iar bazinele sale au o suprafață de peste 300 ha. Adîncimea apei din bazine este de minimum 7,5 m. Anual este vizitat de peste 6 500 de nave. Trafic de mărfuri 17 mil. t/1976, din care 5,9 mil. t trafic internațional. Echipamentul de manipulare a mărfurilor și spațiile de depozitare sînt moderne. Șantier de construcții navale.

**BARCENŢINĂ**, s.f. Velier cu trei, patru sau cinci arbori, cu vele aurice, exceptînd arborele trinchet (din prova), care are vele pătrate [fr. *barquentin*; engl. *barquentine*].

**BARENTS**, hidr. • **Marea B.** = mare în Oc. Înghețat, în nordul Europei. Suprafața 1 403 000 km<sup>2</sup>. Adîncimea maximă 600 m (adîncimea medie 229 m). Temperatura apei la suprafață ajunge iarna pînă la -1°C. Salinitatea 32—34,5‰. Amplitudinea mării ajunge la 11 m (în sudul mării). Port principal: Murmansk. La Marea B. au ieșire U.R.S.S. și Norvegia.

**BARIERĂ**, s.f. • **B. de corali** = obstacol subacvatic din mările calde, format din colonii de corali creșcuți pe solul care, încet-încet, se scufundă. • **B. de gheață** = cordon de gheață paralel cu țărmul, întîlnit în anumite acvatorii, stînjînd navigația. Sin. *gheață costieră* [fr. *barrière*].

**BAROCICLONOMETRU**, s.n. Aparat construit dintr-un barometru aneroid sensibil și dintr-un platou pe care se determină elementele vînturilor; este folosit de navigatori în acvatoriile bîtuite de taifun, cum ar fi, de pildă, mările asiatice [*baro* + *ciclon* + *metru*].

**BAROGRĂF**, s.n. Aparat care înregistrează presiunea atmosferică la bordul navei. Se compune dintr-un instrument care măsoară presiunea atmosferică și dintr-un înregistrator în formă de tambur (cilindru cu hîrtie), rotit cu ajutorul unui mecanism de ceasornic [fr. *barographe*].

**BAROGRĂMĂ**, s.f. Diagramă a barografului [fr. *barogramme*].

**BAROMÉTRU**, s.n. Instrument care măsoară presiunea atmosferică; variante de construcție: **b.** cu mercur și **b.** metalic (aneroid).

• **B. aneroid** = instrument format dintr-o capsulă (cutie) metalică vidată, al cărei capac este în legătură cu un resort. Presiunea aerului comprimă capsula, care se deformează, transmitând mișcarea, prin resort, unui sistem de pârghii și de aici unui indicator de cadran. • **B. cu mercur** = instrument alcătuit dintr-un tub cu mercur, închis la capătul de sus și introdus cu capătul de jos într-un vas cu mercur. Aerul apasă asupra mercurului din vas care determină o mișcare corespunzătoare a coloanei din tub, în funcție de valoarea presiunii atmosferice [fr. *baromètre*].

**BAROTERMOGRÁF**, s.n. Aparat care măsoară și înregistrează presiunea și temperatura aerului [germ. *barothermographi*].

**BAROTERMOMÉTRU**, s.n. Instrument care măsoară, la bord, concomitent presiunea și temperatura aerului [fr. *barothermomètre*].

**BASEÁ**, s.f. Deformare locală a bordajului navei datorită unor lovituri exterioare [cf. fr. *bosse*].

**BASEL**, top. Port fluvial (pe Rin) în Europa centrală. Cel mai mare port al Elveției. Important centru economic și bancar al Elveției. Trafic de mărfuri circa 13 mil. t. anual. Sediul a patru societăți de navigație. Portul este vizitat anual de peste 10 000 de nave și prin el se face jumătate

din comerțul exterior al Elveției. Suprafața portului—peste 131 ha. Adâncimile sînt cuprinse între 2,5 și 5,5 m. Lungimea totală a cheurilor peste 6 km. Echipamentul de manipulare a mărfurilor este alcătuit din macarale electrice, transportoare, elevatoare, iar depozitarea mărfurilor se face în silozuri, magazii. Șantier de construcții și reparații de nave. Prima mențiune a orașului-port datează din anul 374 sub numele de Basilea.

**BASTIMÉNT**, s.n. (inv.). Navă, vapor, vas [it. *bastimento*].

**BASTINGÁJ**, s.n. 1. Compartiment amenajat pentru depozitarea hamacelor și a altor materiale aparținând marinarilor din echipaj. 2. „Fagure” de despărțiri în rastelele instalate la bord, în cazarma echipajului sau de-a lungul parapetului, servind pentru păstrarea bunurilor personale ale marinarilor [fr. *bastingage*].

**BASTÓN**, s.n. Element de arboradă sau de balustradă, confecționat din lemn sau din metal și montat fie la extremitățile navei, fie împrejurul punții, schelei etc.

• **B. de balustradă** = tijă de metal sau de lemn din compunerea balustradei. • **B. prova** (*pupa*) = bară de lemn sau de metal fixată la prova (pupa) pentru arborarea pavilionului navei. • **B. lui Iacob** = instrument de navigație cunoscut și sub numele de *gnomon*, inventat de filosoful Anaximandru (610—547 î.e.n.), pentru a stabili poziția Soarelui față de orizont. Are un cursor (riglă

mobilă), care alunecă perpendicular pe o altă riglă gradată, pînă cînd ochiul navigatorului vede cursorul ajuns la linia orizontului cu una din extremități și la astrul vizat cu cealaltă extremitate. A fost folosit cu succes în epoca marilor descoperiri geografice. ● **B. pavilionului** = baston montat vertical sau puțin oblic la pupa, unde pe timpul staționării în port sau la ancoră se arborează pavilionul național al țării căreia aparține nava [it. *bastone*].

**BATARDÓU**, s.n. 1. Stăvilă în avalul căruia, pe locul secăt, se execută lucrări hidrotehnice. 2. Cofraj etanș, circular, instalat în albia râului pentru a permite, după evacuarea apei din interior, executarea unor lucrări hidrotehnice [fr. *atardeau*].

**BĂTE**, vb. ● *A b. bandula* = v. *bandulă*. ● *B. -pupa* = ansamblul arbore-velă din extremitatea pupa a unei ambarcațiuni. ● *B. valul (în bordaj, în dig)* = valul izbește repetat (bordajul, digul), [lat. *batt(u)ere*].

**BATERIE**, s.f. Spațiul rezervat instalării tunurilor navei, de-a lungul bordajului. ● *B. de coastă* = grupare de mai multe guri de foc din compunerea artileriei instalate pe malul unei ape (rîu, lac, mare, ocean) [fr. *batterie*].

**BATIĂLĂ**, s.f. Zonă acvatică a cărei adîncime este cuprinsă între 200—2 000 m; ocupă 20% din suprafața oceanelor, este interpusă între zona litorală și zona abisală; are scoarța subacvatică

acoperită de mlîuri și nisipuri [fr. *bathyale*].

**BATIGRAF**, s.n. Aparat folosit în oceanografie pentru înregistrarea adîncimilor mării [fr. *bathygraphe*].

**BATIGRĂMĂ**, s.f. 1. Diagramă pe care sînt înregistrate adîncimile apei. 2. Curbă care reprezintă profilul scoarței subacvatice (relieful subacvatic) [fr. *bathygramme*].

„**BATILLUS**“, Petrolier francez; cea mai mare navă din lume la mijlocul anului 1976. Caracteristici: L = 414,2 m; B = 66 m; capacitate = 677 300 mc (40 cisterne); 12 tunuri de apă; împotriva incendiilor = V = 16,2 Nd; echipaj = 35—36 oameni (din care 12 ofițeri).

**BATIMETRIE**, s.f. Ramură a hidrometriei care se ocupă cu măsurarea adîncimilor apei în rîuri, lacuri și mări [fr. *bathymétrie*].

**BATIMÉTRU**, s.n. Aparat pentru măsurarea adîncimilor apei [fr. *bathymètre*].

**BATISCĂF**, s.n. Submarin echipat special pentru studii oceanografice la mari adîncimi. A fost conceput de Auguste Piccard. Primele scufundări au avut loc în 1948, la o adîncime de 1 980 m; în 1953 = 3 150 m. Dimensiuni: L. = 21—30 m; B. = 4 m; înălțime = 7—8 m; greutate = 19 t. Se compune dintr-o cabină etanșă cu pereți foarte rezistenți și grosi, prinsă de un flotor din tablă subțire, umplut cu lichid

ultraușor (benzină). Partea inferioară comunică cu exteriorul, permițând apei de mare să pătrundă cu presiune și în mare cantitate în flotor. Benzina este presată, greutatea flotorului crește, iar **b.** coboară. Pentru a reveni la suprafață, se elimină o parte din lest (pilitură de fier reținută cu electromagneți), flotorul devine mai ușor și **b.** începe să urce. Este prevăzut cu hublouri pentru observații [fr. *bathyscaphe*].

**BATISFĒRA**, s.f. Cabină sferică suspendată cu cablu, extrem de rezistentă, amenajată cu tot ceea ce este necesar scufundării în siguranță pînă la mari adîncimi. Prima **b.** a fost construită în 1930. Caracteristici: diametru interior = 1,38 m; greutate = 2 450 t; grosimea pereților = 3,75 cm; presiuni maxime la care rezistă = 100 atm; imersiune maximă = 750 m. Păstrează legătura cu nava de care este suspendată. [fr. *bathysphère*].

**BATOMĒTRU**, s.n. Instrument întrebuințat pentru recoltarea, de la diferite adîncimi, a probelor de apă care urmează a fi cercetate în laborator, pentru a stabili salinitatea, cantitatea de aluviuni aflate în suspensie etc. Se compune dintr-un dispozitiv pentru recoltarea probei de apă (o cutie cu capace ermetice) și un sistem de deplasare în apă; capacitatea **b.** 300—1 000 cm<sup>3</sup>. Sin. *butelie* [fr. *bathomètre*].

**BATON ROUGE**, top. Port fluvial al S.U.A. situat la 365 km

de gurile de vărsare ale fluviului Mississippi în Oc. Atlantic (G. Mexic). Trafic de mărfuri (1977) = 74,7 mil. t, din care 35,5 mil. t trafic internațional. Important centru economic, administrativ și cultural. Permite accesul naveilor de mare tonaj, avînd la cheuri adîncimi de peste 11 m. Cheurile au o lungime de peste 3,5 km, iar echipamentul modern asigură o mare operativitate în descărcarea-incărcarea mărfurilor.

**BĂTURĂ**, s.f. Șanț practicat pe ambele laturi ale chilei unei nave de lemn pentru a prinde în el coastele și filele de bordaj [it. *battura*].

**BĂZĂ**, s.f. \***B. de viteze** = poligon costier, amenajat cu reperi de navigație vizibile de pe mare (reperi marcate pe bărțile marine), pentru a determina viteza și puterea propulsoarelor navei, folosind relația dintre viteza navei și numărul de rotații al elicelor, corecția lochului etc. De obicei, reperatele din extremitatea **b.** sînt distanțate la una sau două mîle marine. Cînd nava trece prin dreptul primului reper, se cronometrează timpul, se menține drumul navei paralel cu direcția pe care o formează reperatele costiere și se păstrează constant numărul de rotații al elicelor. Cînd nava a trecut prin dreptul reperului aflat la o milă marină distanță de primul, se cronometrează timpul. Pentru fiecare trecere, se cunosc așadar, spațiul parcurs de navă — 1 Mm (distanța dintre reperi) — și timpul cît a durat deplasarea (timpul

rezultat din diferența timpilor cronometrați). Relația cunoscută:  $v = s/t$ , permite calculul vitezei navei. După mai multe treceri se face media vitezelor. Sin. *poligon de probe*. ● **B. navală** = 1. Port militar. 2. Port mic destinat aprovizionării și reparării navelor, protejării și deservirii complexe a navelor și echipajelor [fr. *base*].

**BAZÎN**, s.n. Suprafață de apă dintr-o mare, dintr-un lac, ocean sau din incinta unui port, mărginită de coastă sau de construcții hidrotehnice (diguri etc.) și destinată staționării mijloacelor de navigație. ● **B. de armare** = parte a portului unde se face armarea navelor. ● **B. de construcții navale** = doc (doc uscat) unde se construiesc nave. ● **B. de export-import** = parte din port unde se face încărcarea-descărcarea navelor cu mărfuri de export-import.

● **B. de întoarcere** = suprafață de apă suficient de largă unde navele pot întoarce. ● **B. de marea** = mic acvatoriu unde fenomenul de marea se produce sistematic. ● **B. de probe** = bazin amenajat special pentru probe cu modele de nave, cărora urmează să li se determine elementele caracteristice definitive. ● **B. de spălare** = acvatoriu unde echipajul poate spăla nava, fără a contraveni legilor privind poluarea. ● **B. de staționare** = acvatoriu unde o navă poate staționa în siguranță o perioadă de timp.

● **B. deschis** = acvatoriu care nu oferă navelor protecția împotriva valurilor, vînturilor, curenților și

ghețurilor. Sin. *acvatoriu mic*. ● **B. ferit** = b. adăpostit, bun pentru ancoraj în caz de mare agitată. ● **B. hidrografic** = zonă delimitată de rețeaua de ape a unui fluviu, a unei țări sau a unui continent. ● **B. portuar** = suprafață de apă din incinta portului, apărată, prin diferite construcții hidrotehnice, împotriva curenților, valurilor, ghețurilor și aluviunilor. În **b. portuar** se execută încărcarea-descărcarea sau navele staționează [fr. *basin*].

**BĂTĂLIE**, s.f. ● **B. aero-navală** = luptă în care sînt angrenate forțe aeriene și navale. ● **B. navală** = luptă pe mare între diferite categorii de forțe navale (nave, submarine) [ngr. *batallia*; it. *battaglia*].

**BEAUFORT**, hidr. ● **Marea B.** = mare în Oc. Atlantic, în nordul peninsulei Alaska. Suprafață 476 000 km<sup>2</sup>. Adîncime maximă 4 683 m. Temperatura apei la suprafață este foarte redusă (aproape tot timpul anului este acoperită cu ghețuri). La **Marea B.** au ieșire S.U.A., Canada și U.R.S.S. ● **Scară B.** v. *scară*.

**BECHIE**, s.f. Apărătoare metalică pentru elicea unei ambarcațiuni destinată să manevreze în ape mici [fr. *béquille*].

**BEGA**, hidr. Canal în sud-estul Europei, realizat pentru regularizarea parțială a râului omonim. Leagă orașul Timișoara de Tisa, trecînd prin orașul Zrenjanin (R.S.F. Iugoslavia). Are lungimea de 115 km (dintre care 40 km

pe teritoriul R.S.R.), lăţimea de 28 m, iar adâncimea de 1,6 m. Prezintă 6 ecluze. Lucrările au început în 1728 şi s-au terminat în anul 1916.

**BEIRÛT, (BEYROUTH),** top. Port maritim, capitală a Republicii Liban. Situat în Asia de sud-vest, pe ţărmul estic al M. Mediterane. Principal centru economic-financiar din Orientul Mijlociu şi cel mai important centru industrial şi nod de transport al Libanului. Al treilea port ca mărime (după Tripoli şi Saida) al Libanului. Trafic internaţional de mărfuri 4,1 mil.t/1974. Suprafaţa portului este de peste 40 ha. Este bine protejat de diguri. Intrarea are o lăţime de 275 m, iar adâncimea este de 7—11 m. Anual este vizitat de peste 2 500 nave. Dispune de cheuri în lungime de peste 1,8 km şi de utilaj modern pentru manipularea mărfurilor, precum şi de spaţii de depozitare. O parte a portului este zonă liberă (scutită de taxe vamale). Şantier de construcţii navale.

**BEJAÏA,** top. Port (la M. Mediterană) în golful cu acelaşi nume. Al doilea port mare al Republicii Algeriene Democratice şi Populare, după Arzew. Trafic internaţional de mărfuri 11,1 mil.t/1975. Lungimea cheurilor depăşeşte 2,5 km. Port petrolier în care pot intra superpetroliere de peste 50 000 t.

**BELGIA, (Regatul B.)** top. Stat în vestul Europei, cu ieşire la M. Nordului. Flotă comercială

maritimă (1978) = 2 600 106 tdw. Pescuit (1978) 50 577 t. Porturi principale (mil.t/1978): Antwerpen (68,5) (1974), Gand (14,9), Zeebrugge (9,4), caracterizate prin activitate portuară intensă. Trafic internaţional de mărfuri = 96,4 mil.t/1978. Căi navigabile interne = 1 940 km; fluvii şi râuri mai importante = Escaut-Schelde şi Meuse-Maas ş.a. Construcţii navale (1979) = 126 000 t.r.b.

**„BELGICA“** (1884). Navă belgiană tip barc. *Caracteristici:* L = 30 m; B = 6,5 m; Δ = 244 t; propulsie mixtă: vele, motor; V = 7 Nd; echipaj = 19 oameni. *Journal de bord:* vinătoare de foci (1884), expediţie ştiinţifică — prima din lume — în Antarctica 1897—1899 (la care a participat şi biologul român E. Racoviţă), prima iernare arctică din istoria civilizaţiei. Alt nume: „PATRIA“ (noiembrie, 1884—1896).

**BELGRAD,** top. Port fluvial, capitală a Republicii Socialiste Federative Iugoslavia. Situat în sudul Europei, la confluenţa Dunării cu Sava. Traficul de mărfuri depăşeşte 2 mil. t anual. Important centru economic, comercial şi financiar al Iugoslaviei. Fondat de celţi în sec. 3 î.e.n. sub numele de Singidunum.

**BELLINGSHAUSEN,** hidr. ● *Marea B.* = mare deschisă în Sudul Oc. Pacific, între Ţara Graham şi Ţara Ellsworth (Antarctida). Adâncime maximă 4 792 m. Temperatura apei la suprafaţă este sub 0°C tot timpul anului.

**BENGAL**, top. • *Golful B.* = golf al Oc. Indian situat între peninsulele India și Indochina. Suprafața = 2 172 000 km<sup>2</sup>; adâncimea maximă = 5 258 m, adâncimea medie = 2 586 m; temperatura apei la suprafață +26°C în februarie și +28°C în august; salinitatea = 30-34‰; amplitudinea maximă a mării = 10,7 m. Țări limitrofe India, Bangladesh, Birmania. Porturi principale: Calcutta, Madras.

**BENGHAZI**, top. Port al Jama-hiriei Arabe Libiene Populare Socialiste. Situat în nordul Africii, pe coasta M. Mediterane. Principal centru economic, locul unei mari uzine de desalinizare a apei marine. Volum de import mărfuri 2,5 mil.t./1976.

**BENIN** (*Republica Populară B.*), top. Stat pe coasta de vest a Africii, în Golful Guineii (Oc. Atlantic). Flota maritimă comercială (1978) = 360 tdw. Pescuit (1977) = 43 500 t, din care 20 600 din ape interioare. Port principal (mil. t./1977): Cotonou (1,1). Transport fluvial pe Niger și Ouémé.

**BENTOSCÓP**, s.n. Aparat de scufundare sferic, suspendat de nava de cercetări cu ajutorul unui cablu. Caracteristici: greutate = 31 t; imersiune maximă cea 1 300 m. Sfera este prevăzută cu iublou pentru observarea acvifaunei (*bentos*) de pe scoarța subacvatică, de unde și numele aparatului [*bentos* + *scop*].

**BERBÉC**, s.m. Val care își sparge creasta rostogolindu-se și formînd

spumă; numele a rezultat din asemănarea creștelor albe de spumă cu spinările berbecilor [lat. *berbex*, -*ecis*].

**BERÉTĂ**, s.f. Șapcă a marinărului simplu; nu are cozoroc, în schimb are două panglici, care ajută pe marinar să alie oricînd direcția vîntului [fr. *béret*].

**BERING**, hidr. • *Marea B.* = mare deschisă a Oc. Pacific, în nord-estul Asiei. Suprafața 2 304 000 km<sup>2</sup>. Adâncimea maximă 4 773 m, adâncimea medie 1 547 m. Temperatura apei la suprafață ajunge iarna sub -1°C, iar vara pînă la 10°C. Salinitatea maximă 33‰. La Marea B. are ieșire U.R.S.S. Porturi principale: Provideniia, Nome.

**BERLIN**, top. Port fluvial, capitală a Republicii Democrate Germane, situat pe ambele maluri ale râului Spree. Cel mai important centru economic al R.D. Germane. Trafic anual de mărfuri peste 2 mil.t. Prima mențiune documentară a orașului datează din anul 1230.

**BERLINGHÉRĂ**, s.f. Navă mică din Țările de Jos (sec. XVII) destinată inițial navigației pe apele interioare și pescuitului de balene, apoi luptei navale și pirateriei [?].

**BÉRMĂ**, s.f. 1. Ieșitură care consolidează peretele digului la bază înspre interiorul bazinului, dar care determină echipajele naveilor cu pescaj mare să acosteze la suficientă distanță pentru a feri corpul navei de lovituri. 2. Întă-



ritură a taluzului pentru a împiedica pământul să cadă de pe taluz [fr. *berme*].

**BÉRNĂ**, s.f. • *Pavilionul navei în b.* = pavilion arborat la jumătatea saulei (pavilionul ridicat numai pe jumătate), fie în semn de doliu, fie pentru a înștiința pe cei din jur că nava se află în toila acțiunii de salvare a unui marinar căzut în apă [fr. *berne*].

**BEȚIE**, s.f. • *B. adîncurilor* = stare de euforie care apare la scufundători cînd ajung la mari adîncimi; ei au o dispoziție exagerată, ignoră pericolele și au capacitate de discernămint scăzută [beat + suf. -ie; lat. *bibitus*]

**BIÉF**, s.n. Zonă a unui canal fie între două ecluze, baraje sau posturi hidrometrice, fie între unul din aceste puncte și gura de vărsare; v. *canal* și *ecluză*. • *B. (din) amonte* = parte a unui acvatoriu care are oglinda apei la un nivel mai ridicat. • *B. (din) aval* = acvatoriu de dincolo de ecluză sau de baraj, cu oglinda apei la un nivel mai scăzut [fr. *bief*].

**BÎGĂ**, s.f. Dispozitiv de manevrat, la bord, greutăți, ambarcațiuni, piese, marfă, vergi. Este alcătuită din: arbore, grindă, scripeți (raluri) și parimă. Tipuri: *b. de greutăți mari* (*b. grea*), *b. de magazie*, *b. de marfă*, *b. exterioară*, *b. improvizată* (capră de bord), *b. telescopică* etc. • *Ferește b.1* = atenționare a celor din jur în momentul în care se manevrează *b. aflată* sub tracțiune. Sin. *fereste dedesubt!* [fr. *bigue*].

**BILĂNȚ**, s.n. • *B. apei* = cantitate de apă existentă la un moment dat în Oc. Planetar. Pentru a determina *b.* se însumează cantitatea de apă deversată de fluvii, cu cantitatea de apă provenită din precipitații, din care se scade cantitatea de apă evaporată [germ. *Bilanz*; cf. it. *bilancio*].

**BILBAO**, top. Port (la Oc. Atlantic) în sud-vestul Europei. Cel mai mare port și important centru economic și comercial al Spaniei. Dispune de echipament modern pentru manipularea mărfurilor, precum și de spații corespunzătoare pentru depozitare. Trafic de mărfuri 19,8 mil.t/1976. Șantier de reparații și construcții de nave.

**BINÓCLU**, s.n. • *B. de navigație* = instrument optic format din două lunete care permit celor de la bord să observe obiectele îndepărtate [fr. *binocle*].

**BÎNTĂ**, s.f. Babă cu urechi; piesă de metal fixată la bord (între cabestan și puțul lanțului) ori la mal, destinată să mărească siguranța ancorajului. Este alcătuită dintr-o coloană fixată solid și destinată să asigure luarea voltei pentru lanțul de ancoră. Se deosebește de babă prin traversa fixată de capul coloanei, care împiedică ieșirea gașei. Var. *Baba de fluviu*. • *B. de ancoraj* = *b. rezistentă*, montată la navă și folosită pentru ancorarea navei, în special cînd aceasta se face la adîncimi mari [cf. engl. *bitt*, fr. *bitte*].

**BIOLOGIE**, s.f. ● **B. marină** = ramură a biologiei care studiază fauna și flora marină. Studiile de **b. marină** au oferit concluzii interesante privind relația viață-salinitate: mările cu salinitate mai redusă ca a oceanelor au faună săracă, iar exemplarele sînt mici ca dimensiuni (de exemplu, mi-diile din M. Neagră) sînt de 30 de ori mai mici decît mi-diile din strîmtoarea Evripu (Grecia), unde salinitatea este accentuată [fr. *biologie*].

**BIR**, s.n. ● **B. șeicilor** = impozit feudal, perceput proprietarilor de șeici din Muntenia în sec. XVII, cînd mijloacele de navigație pe Dunăre și pe M. Neagră erau destul de numeroase pentru a spori venitul domnitorilor [magh. *bér*].

**BIRĂMĂ**, s.f. Navă romană de luptă, cu circa 100 rame (vîsle) dispuse pe două rînduri în fiecare bord [lat. *biremis*; fr. *birème*].

**BIRMANIA**, (*Republica Socialistă a Uniunii Birmane*) top. Stat în Asia de sud-est, pe coasta de vest a Peninsulei Indochina, scîldată de Oc. Indian (M. Andaman și Golful Bengal). Flotă comercială maritimă (1978) = 78 508 t.d.w. Pescuit (1978) = 540 500 t, din care 144 400 t din ape interioare. Port principal (mil. t/1978) = Rangoon (1,4). Rețeaua hidrografică este importantă pentru navigație și ca potențial hidroenergetic și se compune din fluviile Irrawaddy (care formează, înainte de a se vărsa în M. Anda-

man, o imensă deltă, favorizînd irigațiile) și Salween.

**BIRÓU**, s.n. ● **B. de pilotaj** = sediul serviciului de pilotaj care organizează intrarea și ieșirea navelor din port, acostarea la danele stabilite, precum și executarea diferitelor manevre în port.

● **B. hidrografic internațional** = instituție internațională înființată în 1921 pentru a coordona activitatea hidrografică pe glob; asigură condiții optime de navigație pe mări și oceane, uniformizează hărțile marine și sistemul de balizaj etc. Editează, bianual, „Revista hidrografică internațională” [fr. *bureau*; rus *biuro*].

**BISCAYA**, top. ● **Golful B.** = golf situat între țărmul vestic francez și cel nordic spaniol (Oc. Atlantic). Suprafața = 194 000 km<sup>2</sup>; lungimea maximă = cca 21,6 Mm; adîncimea maximă = 5 120 m; adîncimea medie = 1 715 m; temperatura apei la suprafață, vara 10°–22°C; salinitatea = 35‰; amplitudinea maximă a mării = 6,7 m. Țări limitrofe: Franța, Spania. Port principal: San Sebastian. Alte denumiri: *Vizcaya*; *Gascogne*.

**BISSAU**, top. Port (la Oc. Atlantic), capitală a Republicii Guineea-Bissau, în Africa Occidentală. Situat în estuarul riului Geba, la numai cîțiva metri deasupra nivelului mării. Cel mai mare port și centru urban al Guineei-Bissau. Fondat în anul 1687.

**BLINDĂJ**, s.n. Placă rezistentă și groasă care căptușește corpul

navei în dreptul unor compartimente vitale, cum sînt cele ale muniției ori propulsoarelor. Sin. *cuirasă* [fr. *blindage*].

**BLOCĂDĂ**, s.f. ● **B. maritimă** = izolare dinspre mare a unei țări sau a unui port, organizată de un stat advers, ori de un grup de state [germ. *Blockade*].

**BLOC-SECȚIE**, s.n. Tronson al corpului unei nave, format din secții de fund, bordaj și punte, pe toată înălțimea și lățimea acestuia, avînd lungime limitată [fr. *bloc*; rus *сечія*, fr. *section*].

„**BLYSKAWICA**“ (1935). Navă poloneză, construită în Anglia; distrugător. *Caracteristici*: L = 114 m; B = 11,3 m; Δ = 1 975 t; propulsie mecanică: turbine cu aburi de 54 000 CP; V = 15 Nd; autonomie 2 000 Mm; echipaj = 190 persoane. *Jurnal de bord*: acțiune în flota aliată, escortări în Oc. Atlantic (1939–1945); lupte la Narvik; debarcare în Normandia; combaterca submarinelor germane; navă-muzeu (1978).

**BOCAPÓRT**, s.m. Deschizătură în punte pentru încărcarea-descărcarea mărfurilor (materialelor); gură de magazie, la bord, cu sistem de închidere pe timpul navigației. ● **B. -grătar** = deschizătură cu grătar [it. *boccaporto*].

**BOGĂȚIE**, s.f. ● *Bogățiile apei* = totalitatea resurselor biologice, energetice, minerale etc. din Oc. Plauctar: **a)** faună (pește, moluște, stridii, foci etc. — 0,5 milioane specii), care furnizează

carne, blană, sidex, perle, ulei, făină de pește, icre etc. Anual, oceanul asigură 100 mil. t pește și alte produse alimentare, adică 12% din totalul de proteine animale; **b)** floră (alge, fitoplanton — cca 0,3 mil. specii); producție 5 t masă verde/ha, deci de câteva ori mai mult decît pe uscat. Vegetația acvatică furnizează materie primă pentru industriile alimentară, farmaceutică, cosmetică, îngrășăminte chimice etc.; **c)** țifei — 16–20% din producția mondială în 1978 și cca 40%, adică 2 miliarde t, în 1984; **d)** gaze, cca 10% din producția mondială. În lume sînt 90 de țări care folosesc cca 600 instalații de foraj marin; **e)** energie electrică produsă prin curenții de maree, fie prin curenți acvatici verticali, aceștia din urmă fiind cauzati de diferența de temperatură (15–25°C) dintre straturile de apă inferioare și cele superioare. În 1980, jumătate din energia electrică a Marii Britanii are origine maremotrică; **f)** elemente chimice dizolvate în apă (4 mil. t uraniu, 40 mil. t sodiu, 0,2 mil. t cositor, mari cantități de titano-magnetit, aur, platină, magneziu etc.). Fiecare km<sup>3</sup> de apă oceanică are dizolvate în ea 40 mil. t elemente solide; **g)** elemente chimice (cca 40 de metale) din compunerea concrețiilor prezente pe scoarța subacvatică, numite noduli. Zăcămintele minerale oceanice și cele terestre pot asigura consumul omenirii timp de 40 ani la cupru, 100 ani la nichel [bogat + suf. -ie; sl. *bogatŭ*].

**BODENSEE**, hidr. v. *Constanța*.

**BOGOTA**, top. Port, capitală a Republicii Columbia. Situat pe râul omonim din nord-vestul Americii de Sud. Este cel mai mare oraș-port din lume la altitudinea de 2 640 m. Piatra de temelie a orașului este pusă în anul 1538 de spaniolul Gonzalo Jiménez de Quesada.

**BOLIVIA**, top. (*Republica B.*). Stat în partea central-vestică a Americii de Sud. Nu are ieșire la mare. Pescuit (1978) 2 300 t din ape interioare. Rîurile au debite importante și majoritatea sînt navigabile: Beni, Madre de Dios, Guaporé, Pilcomayo și Bermejo. Două mari lacuri navigabile: Titicaca — lacul navigabil la cea mai mare altitudine din lume (3 812 m) — și Poopó.

**BOLTĂ**, s.f. ● **B. pupci** = porțiunea concavă de la pupa navei, limitată de etamborul cîrmei și de tabloul pupa [scr. *bolta*, magh. *bolt*].

**BOLT**, s.n. ● **B. cu cîrtej** = piesă care asigură mișcarea simultană în direcție și distanță. Se folosește pentru prinderea capătului inferior al unei bigi (ghiu, pic) la coloana arborelui (postamentului etc.). ● **B. de cîrmă** = cui gros și rezistent care fixează pana cîrmei pe etambon [germ. *Bolzzen*].

**BOMBARDAMENT**, s.n. ● **B. naval** = acțiune de luptă executată cu instalații de foc navale [fr. *bombardement*; it. *bombardamento*].

**BOMBAY**, top. Port (la M. Arabiei) în sudul Asiei. Cel mai mare port și important centru economic, comercial și bancar al Indiei. Trafic de mărfuri 16,5 mil.t/1978. Sediul a 27 mari societăți de navigație (cea mai mare parte străine). Prin port trec cea 1/2 din importurile și 1/3 din exporturile Indiei. Ocupă o suprafață de peste 180 km<sup>2</sup> și are peste 42 de dane foarte lungi și cu adîncimi între 6,5 m și 10,5 m, la care pot acosta nave cu deplasament de 100 000 t și chiar mai mare. Echipamentul de manipulare și spațiile de depozitare sînt corespunzătoare traficului portului. Șantier de construcții și reparații de nave. Fondat la sfîrșitul secolului al XIII-lea.

**BOMBĂ**, s.f. ● **B. antisubmarină** = proiectil cilindric, alungit, sau de forma unui butoiăș încărcat cu exploziv și prevăzut cu sistem de aprindere la adîncime (100—200 m). Pentru a ajunge în apă, **b.** este fundarită de la navă sau lansată de aviație cu ajutorul unor instalații speciale. Sin. *grenadă* [fr. *bombe*].

**BOMBETA**, s.f. Lampă navală, cu glob sferic care servește pentru semnalizare [fr. *bombette*].

**BOMPRÉS**, s.n. Arbore oblic, fixat în prova unor veliere; de el se fixează grementul (legăturile) arborelui-prova și velele triunghiulare. Este alcătuit, de regulă, din coloană, săgeată și martingală [it. *bompresso*].

**BONETA**, s.f. Velă îngustă (fișie de pînză) adăugată marginii unei

vele pentru a-i mări suprafața expusă vântului [fr. *bonnette*].

**BONNY**, top. Port (la Oc. Atlantic) în partea central-vestică a Africii, în Golful Guineei. Cel mai mare port al Nigeriei și unul dintre cele mai mari porturi ale Africii. Trafic de mărfuri circa 50 mil.t/1971. Șantier de construcții și reparații navale. Dispune de echipament numeros de manipulare a mărfurilor și de spații de depozitare corespunzătoare traficului de mărfuri.

**BORA**, s.m. Vânt de iarnă, puternic și rece, care bate dinspre uscat spre largul M. Negre și al M. Adriatice [it., fr. *bora*].

**BORD**, s.n. 1. Partea dreaptă sau stângă a unui mijloc de navigație. 2. Nava considerată ca locuință a celor ambarcați. ● *A fi la b.* = a se găsi pe o navă. ● *A arunca peste (de la) b.* = a azvîrli ceva de pe navă în apă. ● *B. de serviciu* = parte a echipajului de punte care execută serviciul pe navă la un interval de timp stabilit, sau execută diferite lucrări. ● *B. evazat* = b. care se deschide în exterior în forma literei V (în secțiune transversală); profilul lui este determinat, bineînțeles, de forma coastelor navei. ● *B. la b.* = b. lângă b. sau navă lângă navă. ● *B. liber* = distanța pe verticală (la jumătatea lungimii carenei sau în dreptul semnului de încărcare marcat pe bordaj) între puntea principală și suprafața mării; mărimea b. liber influențează stabilitatea navei, fapt pentru

care este prevăzută în regulamente internaționale limita maximă a acestuia, în funcție de destinația navei, deplasamentul și construcția ei, anotimpul și zonele de navigație. ● *B. liber de iarnă* = distanța verticală, măsurată între puntea principală a navei pline și suprafața mării din dreptul semnului de încărcare pe timp de iarnă. ● *B. liber de vară* = distanță verticală măsurată între puntea principală a navei pline și suprafața mării în dreptul semnului marcat pe bordaj ca limită de încărcare pe timp de vară. ● *B. din vînt* = b. asupra căruia bate vîntul. ● *B. babord* sau, simplu, *babord* = partea stîngă a navei. ● *B. tribord* sau, simplu, *tribord* = partea dreaptă a navei. ● *B. jos* = b. foarte puțin înălțat față de nivelul apei. ● *A lua apă cu b.*, a lua apă la b. = a avea puntea inundată periodic de valuri. ● *De-a lungul b.* = stipulație la navlosire, potrivit căreia răspunderile celui care a adus marfa încetează cînd aceasta este depozitată pe cheu, aproape de navă. ● *Jurnal de b. v.* jurnal. [fr. *bord*].

**BORDAJ**, s.n. Înveliș al corpului unei nave sau al oricărui mijloc de navigație. Materiale folosite pentru confecționarea b.: lemn, metal, fibră de sticlă, mase plastice, cauciuc, piei, coajă de copac, placaj, materiale mixte sau cu inserție. ● *B. compact* = b. întreg, adică alcătuit dintr-o singură bucată. ● *B. exterior* = parte exterioară a b. Sin. *flanc*. ● *B. împănăt* = b. la care zona de

împreunare a filelor se împănează (prin călăfătuire). Se întâlnește mai des la ambarcațiunile sportive. ● **B. în sistem diagonal** = **b.** construit din două sau mai multe straturi ale căror componente (file sau fișii) se încrucișează, se suprapun în diagonală; acest sistem de construcție conferă corpului navei o mare rezistență la lovituri și previne deformarea **b.** Sin. **b. în diagonală.** ● **B. în sistem latin** = **b. neted**, construit din file așezate una lângă alta (alăturate). Sin **b. latin.** ● **B. în sistem suprapus** = **b.** construit din file cu marginile suprapuse ca țiglele unui acoperiș. Sin **b. în clin** sau **b. suprapus.** ● **B. interior** = partea **b.** dinspre interiorul navei. ● **B. neted** = **b.** în sistem latin. ● **B. ondulat** = **b.** special construit între linia de plutire și gurnă, pentru a reduce acțiunea valului prova asupra navei (asupra vitezei acesteia). ● **B. prin suprapunere** = **b.** în sistem suprapus. ● **B. superior** = **b.** navei cuprins între linia de plutire și copastie. ● **B. carenei** = învelișul corpului navei sub linia de plutire. ● **B. parapetului** = file de **b.** prelungite peste nivelul punții, mărginind-o și alcătuiindu-i așa-zisul *parapet*. ● **Filă de b.** = oricare foaie sau fișie din compunerea **b.** [fr. *bordage*].

**BORDÉE**, s.f. 1. Salvă de artilerie trasă simultan cu toate tunurile dintr-un bord. Se recurge la această acțiune când navele de luptă se află în formație de șir. 2. Porțiune de drum parcurs de o

navă între două întoarceri succesive. 3 Distanță parcursă de un velier între două volte succesive; v. și *volta*. ● **B. scurtă** = două întoarceri (volte) executate la scurt timp una după alta [fr. *bordée*].

**BÓRNĂ**, s.f. ● **B. kilometrică** = stîlp înfipt pe malul unui fluviu navigabil; are în vîrf un panou pe care este înscrisă distanța (în km) din acel loc pînă la gura de vărsare. ● **B. miriametrică** = =stîlp înfipt pe malul unui fluviu navigabil; are în vîrf un panou pe care este înscrisă distanța (în Mm) din acel loc pînă la mare. [fr. *borne*].

**BORNEO** v. *Kalimantan*.

**BOSFOR**, top. Strimtoare îngustă între Europa și Asia; lungime circa 30 km; lățime 750—3 700 m. adîncime maximă 33 m.

**BOTEZ**, s.n. ● **B. mării** = moment în care un marinar trece prima dată prin furtună. ● **B. navei** = festivitate prin care navei i se dă un nume. În marina noastră, de-a lungul vremurilor, acest moment s-a desfășurat diferit. În 1905, de pildă, **b. navei** începea cu întîmpinarea oficialităților (19 salve de salut) și continua cu spargerea sticlei de șampanie de bordaj, tragerea a 21 salve de tun, serbare; noaptea — iluminatii, focuri de artificii în port și în oraș. Azi, cînd lansările de nave se succed rapid, ceremonialul s-a simplificat întrucîtva. Botezul mineralierului TOMIS, de pildă (aprilie 1975) a avut următoarea desfășurare: au

fost întâmpinați invitații, apoi persoana oficială a rostit **TE NUMESC „TOMIS” ȘI ÎȚI UREZ DRUM BUN**, lăsînd sticla de șampanie să penduleze liberă și să se izbească de bordaj; legăturile care țineau nava pe cală au fost dezlegate, navele din port și din rada au sunat prelung, în timp ce carena noii nave atingea pentru prima dată apa. Odată ce era obiceiul ca vasul să fie botezat cu numele unuia dintre copiii armatorului, iar vasul rămînea moștenire aceluia copil. • **B.** *traversării ecuatorului* — moment festiv prin care tinereii mariuari sînt sărbătoriți și atestați pentru prima lor traversare a ecuatorului; „piesă” a teatrului popular mariuarec ale cărei scenele improvizate au ca protagoniști pe debutanții în traversarea ecuatorului, pe „Neptun” și alte personaje care simbolizează diferite forțe înfruntate de echipaje [*boteză*, lat. *baptizare*].

**BOȚ**, s.n. Bucată scurtă de parimă sau de lanț pentru legarea unei parime sau a unui lanț aflat sub tracțiune; **b.** preia tracțiunea, iar capătul parimei se poate fixa unde este nevoie: la stopă, la baba etc. La uul din capete lanțul are un cîrlig sau o piesă munită *cioc de papagal*. • *Nod de b.* = înfășurate și strîngere a **b.** de 2—3 ori pe parima sau pe lanțul care trebuie blocat [*rus bof*].

**BOȚĂ**, vb. A imobiliza (bloca) o parimă sau un lanț cu brațul pentru a-i fixa partea liberă la babă ori la o stopă [*r. bof*].

**BÔTMAN**, s.m. (inv.) **1.** Șef de echipaj la bordul unei nave militare; *nostrom*. **2.** Marinar simplu, cel mai mare în grad dintre punctiștii unei nave comerciale. El răspunde de starea și folosirea materialelor de punte, conduce manevra bigilor, manipularea mărfurilor, acțiunile marinarilor punctiști, care fac lucrări de întreținere a navei [*rus. bofman*].

**BRACONĂ**, vb. A pescui fie fără permis, fie în perioadele prohibite, fie uzînd de mijloace interzise [*fr. braconnier*].

**BRAHMAPUTRA**, hidr. Fluviu în sudul Asiei. Lungime totală 2.960 km. Suprafața bazinului 670.000 km<sup>2</sup>. Izvorăște din Munții Himalaya și se varsă în Golful Bengal printr-o imensă deltă comună cu fluviul Gange. Debitule bogate (26.000 m<sup>3</sup>/sec. de apă și 200 mil. t de aluviuni anual) le situează pe locul trei în lume, după Amazon și Congo. Porturi principale: Dacca și Jorhat. Navigabil pe 1.300 km. Favorizează irigațiile. Aparține statelor Bangladesh, India și China. Pe diferite sectoare primește și numele Matsang, Tsangpo, Dihang etc.

**BRAȚ**, s.n. **1.** Parimă prinsă la virfurile unei vergi, bigi, a unui grui, targon sau pic, pentru manevre în plau orizontal. **2.** Ramificație a unei ape curgătoare. Sin. *ceatal*. **3.** Unitate de măsură egală cu 1,85 m (6 picioare). Se folosește pentru măsurat adîncimi, parime, saule de sondă, lanțuri de ancoră etc. **4.** Element component al ancorei cu brațe.

● **B. de ancoră** = element metalic, pornit din diamant — partea de jos a fusului de ancoră. ● **B. de grui** = parimă metalică sau vegetală legată la partea superioară a unui grui, folosind la orientarea în direcție a acestuia. ● **B. de mare** = **b.** îngust care pătrunde mult în interiorul uscatului. Se deosebește de fiord prin aceea că are adâncimi mici, are insulițe, iar coastele sînt joase. ● **B. de pic** = parimă pentru fiecare bord destinată ridicării, orientării și menținerii picului în poziția stabilită. ● **B. fals** = parimă legată cu un capăt la navă (geamandură), iar cu celălalt la o ambarcațiune pentru a se putea ține în curent, în vînt, în val. ● **B. mort** = **b.** secăt al unui rîu, dar care mai primește apă pe vremea revărsărilor. ● **B. cuplului de răsturnare** = distanța, la o navă cu echilibru instabil, între verticalele forțelor de greutate și cele ale flotabilității. ● **B. cuplului de stabilitate** = distanța dintre forțele date de greutatea și de flotabilitatea navei, atunci cînd nava este bandată într-un bord. Aceste forțe sînt paralele, de sens contrar și au direcție verticală [lat. *brachium*].

**BRATĂ**, vb. A manevra în plan orizontal o vergă, o bigă, un grui, tangon, ghiu sau pic, folosind parima numită *braț*. ● **A b. în cruce** = a orienta vergile perpendiclar pe axul longitudinal al navei, ceea ce corespunde unui unghi de brațare de 65–70°. ● **A b. în evantai** = a orienta vergile inferioare la unghiuri mai mari

decît cele ale vergilor superioare, pentru a micșora influența acestora asupra canarisirii accentuate și a derivei prea mari.

● **A b. în grandee** = a orienta vergile paralel cu direcția vîntului. ● **A b. în sart** = a orienta vergile astfel încît vîrfurile să atingă sarturile. ● **Brațați!** = comandă prin care li se cere marinarilor de pe un velier să tragă de brațele vergii pînă ce aceasta e adusă în poziția dorită.

● **Brațarea vergii** = manevra prin care verga este orientată astfel încît vîntul să aibă maximă eficacitate asupra velei. ● **Unghi de brațare** = unghiul format între vergă și planul longitudinal al navei [braț + suf. — a].

**BRAZILIA**, (*Republica Federația a B.*) top. Stat în partea de est a Americii de Sud. Are o largă ieșire la Oc. Atlantic. Flota maritimă comercială (1978) = 6 006 521 tdw. Pescuit (1978) = 857 971 t (136 526 din ape interioare); 82 balene capturate anual). Porturi principale (mil. t/1978): Vitória și Tubarão (54,3), Sao Sebastião (21,2), Rio de Janeiro (15), Santos (14), Parangará (4,1), Salvador. Cel mai mare fluviu, Amazonul, este în întregime navigabil pentru nave mijlocii, iar o bună parte, pînă la orașul Manaus și pentru nave mari. Rețeaua hidrografică este completată de alte mari fluvii, cum ar fi Putumayo, Rio Yapurá, Rio Negro, Purús, Madeira, Tapajós, São Francisco, Paraná; toate sînt navigabile și constituie un important potențial



hidroenergetic. Lungimea cursurilor de apă navigabile însumează peste 44 000 km. Construcții navale (1978) = 698 000 t.r.b. (281 000 t.r.b. tancuri petroliere).

**BRAZZAVILLE**, top. Port, capitală a Republicii Populare Congo. Situat în partea centrală a Africii, în bazinul inferior al fluviului Congo-Zair la 385 km est de Oc. Atlantic. Trafic de mărfuri circa 0,5 mil. t anual. Al doilea port ca mărime (după Pointe Noire) al R.P. Congo. Șantier de reparații navale.

**BRĂILA**, top. Port fluvial (pe malul stîng al Dunării) al R.S. România. Situat în sud-estul Europei, la 171 km de M. Neagră. Locul de unde începe Dunărea maritimă. Port de transbordare a mărfurilor de pe navele maritime pe cele fluviale (600—1 000 t). Mare centru industrial și comercial și unul dintre cele mai importante porturi ale României. În anul 1836 portul primește regimul de port liber. În zona portului, Dunărea are o lățime de 270 m și o adîncime maximă de 35 m. Primele lucrări de modernizare au fost făcute între anii 1886 și 1891, cînd s-au realizat cheurile și bazinele pentru acostarea navelor. Mai tîrziu se realizează docurile, silozurile, gara fluvială, halele pescărești. Dispune de echipament modern pentru încărcare-descărcare, de remorcare și spații mari pentru depozitare. Trafic anual de mărfuri — peste 1,5 mil. t. Include și portul industrial de la Chiscani (la 15 km în amonte), care deservește marea

combinat de celuloză și hîrtie. Mari șantiere navale înființate în anul 1939. Realizează cargouri de 7 500 tdw, 4 500 tdw, 15 000 și 18 000 tdw, traulere de 5 000 t, nave de aprovizionare pentru platforme de foraj marin, remorcare împingătoare de 1 640 CP. Port de pasageri. Prima mențiune în anul 1350 în lucrarea spaniolă *Libro del conocimiento*.

**BRĂȚĂRĂ**, s.f. • B. *catargului* = piesă de metal care consolidează catargul unei ambarcațiuni. [lat. *brachiale*].

**BREMEN**, top. Port (la fluviul Weser) în Europa central-nordică. Unul din cele mai mari porturi și puternic centru industrial și comercial al R.F. Germania. Sediul a 6 societăți de navigație. O parte a portului funcționează ca port liber. Portul poate primi nave oceanice de mari capacități și dispune de instalații moderne pentru manipularea mărfurilor direct din nave în vagoane. Anual este vizitat de peste 14 000 de nave. Important port de tranzit pentru Austria și Elveția. Trafic de mărfuri 23,5 mil. t/1978. Cele mai mari șantiere de construcții și reparații de nave din țară.

**BRÊȘĂ**, s.f. Spărtură în dig cauzată de eroziunea produsă în timp de ape [fr. *brèche*].

**BREVÉT**, s.n. Document (certificat) care atestă capacitatea unei persoane de a desfășura o anumită activitate marinărească. • B. *de căpitan de cabotaj* = atestat privind capacitatea de a conduce

nava pe timpul navigației în apropierea coastei. ● **B. de căpitan de cursă lungă** = atestat privind capacitatea unui ofițer-marinar de a conduce nave mari la mari depărtări. ● **B. de pilot** = atestat pentru a conduce nava din radă în port, prin strîmtori, prin canale, ori prin alte pase dificile pentru navigație. ● **B. de timonier** = atestat pentru a conduce o ambarcațiune sportivă cu vele [fr. *brevet*].

**BRIC**, s.n. Velier cu două catarge și bompres, propulsat fie cu vele dreptunghiulare și triunghiulare, fie cu motor, fie mixt (cu vele și motor), folosit drept navă de luptă, cu 16—30 tunuri, în sec. al XVII-lea, și drept navă-școală, în zilele noastre. Lungime cca 30 m. ● **B. cu artimon** = velier cu 2 arbori și artimon. Ex. nava-școală „Mîrcea”. Caracteristici: L = 81,29 m; B = 12,5 m; T / = = 5,2 m; Δ = 1 630 t; înălțime maximă a catargului = 44 m; V cu motor = 12 Nd; V max. cu vele = 10—12 Nd; autonomie = 5 000 Mm. ● **B. — goeletă** = v. *brigantină* [fr. *brick*].

**BRICUI**, vb. A curăța puntea sau alte obiecte lemnoase de la bord, folosind nisip, mai ales piatră de mare și apă. Cuv. derivate: s.f. *bricuire*, adj. *bricuit* [*bric* după fr. *briquer*].

**BRIGANTINĂ**, s.f. 1. Velier mic cu doi arbori, cu vele pătrate la arborele din prova și cu vele aurice la celălalt arbore. Sin. *bric-goletă*. 2. Velier mic cu doi arbori și bompres, cu velatură

pătrată la prova și triunghiulară la pupa, lung de 22—28 m, dotat cu 10 tunuri, în sec. al XVII-lea. La început, **b.** avea un singur catarg, o velă triunghiulară și cîte 16 rame în fiecare bord, iar destinația se limita la a menține legături între navele de linie. 3. Velă trapezoidală arborată la velierul numit **b.** [fr. *brigantine*].

**BRIZĂNT**, s.m. Val rostogolit și spart, datorită întîlnirii fie cu stînci, cu recife, cu praguri sau cu bare, fie cu un curent acvatic de sens opus, semnalizînd, așadar, existența unor pericole de navigație. Sin. *val de resacă* [fr. *brisant*].

**BRIZĂ**, s.f. Vînt local, periodic, slab, care se formează în zona litoralului. ● **B. de seară** = **b.** care suflă seara de la țarm spre larg. ● **B. de zi** = **b.** care suflă ziua, dinspre larg spre țarm. **B.** apare datorită încălzirii inegale a uscatului sau a apei, în anumite perioade ale zilei. Se manifestă deasupra mării sau a uscatului, pînă la cel mult 200 m înălțime și pe o adîncime de maximum 40—50 km, măsurată de la linia uscat-apă [fr. *brise*].

**BRIU**, s.n. ● **B. de acostare** = grindă sau țeavă fixată de bordaj în exterior, mai jos de nivelul punții, avînd rol să protejeze corpul navei împotriva loviturilor și a frecărilor pe timpul acostării sau plecării de la locul de acostare. La iole, baleniere și bărci ușoare, **b.** face corp comun cu copastia. Sin. **b. de protecție** (centură) [cf. alb. *bres*].

**BRUXELLES**, top. Port, capitală a Belgiei. Situat pe riul Senne, la cca 100 km de M. Nordului de care este legat printr-un canal navigabil, aflat la 15--70 m altitudine. Important nod de comunicații al Europei Occidentale și activ port fluvial. Centru economic și mare centru comercial al țării. Trafic anual de mărfuri peste 12 mil. t (majoritatea fluvial). Este vizitat anual de peste 750 de nave maritime. Portul are multe docuri, macarale electrice, spații de depozitare, cheuri lungi de peste 2,1 km. Prima mențiune asupra orașului în sec. 7.

**BŪLĂ**, s.f. 1. Côt al unui curs de apă. 2. Spațiul acoperit de parima drăgii remorcate, care surtă apă de mine [fr. *boucle*].

„**BUCUREȘTI**” (1961). Navă românească, tip cargou, construită la Ș.N. Galați. *Caracteristici*: L = 152,34 m; B = 18,8 m; T = 8,66 m; Δ = 12 961 tdw; propulsie mecanică = motoare de 5 600 CP; V = 14 Nd. *Jurnal de bord*: înconjurul lumii în 1963 efectuat pentru prima dată de către o navă românească.

**BUENOS AIRES**. 1. (top.) Port (la Oc. Atlantic), capitală a Republicii Argentina. Situat pe malul drept al estuarului La Plata. Cel mai mare oraș-port al continentului sud-american și al întregii emisfere australe. Realizează jumătate din producția industrială a țării. Prin B.A. se realizează cca 50% din exportul și 85% din importul Argentinei. Nod al

transporturilor maritime. Trafic internațional de mărfuri peste 9,1 mil. t (1976). Sediul a patru mari societăți de navigație, care asigură peste 75% din comerțul țării. Intrarea în port se face pe un canal lung de 10 km și adinc de 9 m, precum și pe alte zece canale mai mici. Echipamentul de transport și manipulare este modern, silozurile au o capacitate de aproape 500 000 t. Alte dotări: magazii specializate, cinci docuri pentru reparații nave. Mare trafic de pasageri. Orașul este fondat în 1536 de spaniolul Pedro de Mendoza sub numele Sănta Maria del Buen Aire. 2. (hidr.). Lac glaciari în sud-estul Americii de Sud, situat în Anzii sudici. Suprafață 2 240 km<sup>2</sup>. Constituie atracție deosebită pentru turiști.

**BUDAPESTA**, top. Port, capitală a Ungariei, pe ambele maluri ale Dunării. Cel mai mare centru industrial (40% din producția industrială a țării) și cel mai mare port al Ungariei. Important nod de comunicații fluviale.

**BUHĂZ**, s.n. 1. Revărsare a unei lagune în mare. 2. Spațiul unde are loc revărsarea apei din lagună sau din gîrlă în mare. 3. Mătcă a unei gîrle în zona gurii de vărsare. Var. *buáz* [?]

**BUIÓL**, s.n. v. *ghiordel*.

**BŪLĂ**, s.f. Figură de semnalizare nautică, de formă rotundă; are culoarea neagră, roșie sau albă, diametrul de 0,61 m. Indică diferite situații în care se află nava; bula neagră, de pildă, semnalizează fie că nava este la ancoră,

fie că are draga în funcțiune.

● **B. de ancoră** = **b.** ridicată de la răsăritul și pînă la apusul soarelui, într-un loc vizibil, la prova navei ancorate. ● **B. orară** = **b.** ridicată la verga unui catarg instalat pe una din cele mai înalte clădiri ale portului. Se coboară exact la ora 12.00, iar momentul este folosit de nave pentru potrivirea ceasurilor [fr. *bulc*].

**BULB**, s.n. Prelungire sub formă de umflătură a carenei unui mijloc de navigație [lat. *bulbus*; fr. *bulbe*].

**BULETIN**, s.n. ● **B. cu situația ghețurilor** = **b.** prin care se aduce la cunoștința marinarilor existența și deplasarea ghețurilor în Oc. Atlantic de Nord. Se transmite de două ori pe zi, prin radio, din Terra Nova. ● **B. de pilotaj** = document întocmit și semnat de comandantul navei și de pilot pentru plata serviciului de pilotaj prestat. ● **B. hidrometeorologic** = document nautic pentru informarea celor interesați să știe cotele apelor unui fluviu, tendința lor, amenajările pentru navigație etc. [fr. *bulletin*].

**BULEVÁRD**, s.n. ● **B. marinavilor (navelor)** = zonă strîmtă (culoar) din M. Nordului unde traficul naval este deosebit de intens [fr. *boulevard*].

**BULGARIA**, (*Republica Populară Bulgară*) top. Stat în sud-estul Europei Centrale, în Peninsula Balcanică. Are ieșire la M. Neagră. Flota maritimă comercială (1978) = 1 476 469 tđw; flota

fluvială (1971) = 200 000 tđw. Pescuit (1978) = 102 468 t. Porturi principale: Varna, Burgas. Fluviul Dunărea formează granița de nord (471 km) și este navigabil pe toată această lungime. Rețeaua hidrografică este completată de râurile Iskăr, Osam, Marița, Stuma care au un potențial energetic ridicat. Numeroase lacuri — peste 280 la număr — de munte sînt în majoritate surse de irigații și de energie electrică. Izvoarele termale de la Sapareva Banja (lingă Sofia) sînt cele mai fierbinți din Europa (+103,8°C). Construcții navale (1978) = 153 000 t.r.b.

**BULINĂ**, s.f. Parimă destinat pentru trasul marginii de căder a velelor pătrate către prova deci „în vînt“, folosind astfel măline vîntul [fr. *bouline*].

**BULMĒA**, s.f. 1. Perete transversal (uneori și longitudinal) destinat fie să întărească osatura unui mijloc de navigație, fie să separe, la bord, diferite categorii de mărfuri. 2. Perete etanș al unei nave fluviale. *Var. bulmea* [?].

**BŪNCĂR**, s.n. Compartiment (le bord) pentru cărbuni [germ. *Bunker*; rus. *bunker*].

**BŪRĂ**, s.f. Pulbere de apă formată din crestele valurilor mar [scr. *bură*].

**BURDŪF**, s.n. 1. Mijloc arhaic de navigație, confecționat din piele și umplut cu aer; asigură flotabilitatea și permitea transportu

pe apă a unor materiale. 2. (reg.) Copcă de gheață la fluviu [?].

**BÛRTĂ**, s.f. ● **B. velei** = umflătura velei, când bate vântul.  
● **Vela are b.** = vela este umflată și bombată [?].

**BURUNDI** (*Republica B*), top. Stat în partea centrală a Africii. Nu are ieșire la mare. Pescuit (1978) = 15 682 (în totalitate din ape interioare). În partea de sud-vest a **R.B.** se află lacul Tanganyika. Pe teritoriul **R.B.** se află cel mai sudic izvor al Nilului, Kagera-Mukasenyi. Port principal Bujumbura (cca 180 000 t. anual) la Lacul Tanganyika; este și capitala țării.

**BUSC**, s.n. Prag în camera porții unci ecluze, pe care, la închidere, se sprijină baza porții [fr. *busc*].

**BUSÓLĂ**, s.f. Instrument de navigație inventat de chinezi (sec. III î.e.n.), format dintr-o cutie cu lichid în care acul magnetic

se orientează pe direcția nord-sud. În M. Mediterană, primii care au folosit-o au fost navigatorii venețieni și genovezi. Italianul Flavio Gioja din Amalfi a perfecționat acest instrument, fixând acul magnetic pe un pivot, înconjurat de un cadran împărțit în 32 de diviziuni (rumburi) [fr. *boussole*].

**BUTÓI**, s.n. ● **B. de apă** (*butoiaș*) = vas de lemn înfundat la capete și prevăzut cu dispozitiv de fixare la bordul unei ambarcațiuni (cavaleți sau colier); în el se păstrează apa necesară marinarilor din barcă [*bute* + suf. *-oi*, lat. *buttis*].

**BUTŪC**, s.n. 1. Piesă metalică de legătură a două părți din catarg. 2. Parte centrală pe care se montează palele elicei și care se fixează la arborele portelice [?].

**BÚZA**, s.f. ● **B. degetarului** = îndoitură care fixează degetarul rajului [cf. alb. *buzë*].

# C

**CABALLITO**, s.n. Mijloc de navigație specific Perului; este construit din trestie împletită și are una din extremitățile asemănătoare gîtului de cal; de aici și numele. L = 18 m; zonă de navigație = lacuri interioare și de-a lungul coastelor oceanului [sp. *caballito* „căluț“].

**CABESTÁN**, s.n. Dispozitiv mecanic de forță, pe al cărui tambur vertical se înfășoară parîmă sau lanț de tracțiune. Este acționat electric, mecanic, hidraulic sau manual cu manele introduse în locașuri speciale. ● **C. cu manivelă** = c. acționat cu manivelă. ● **C. ancorei** = c. folosit pentru a vira (a trage de) sau a fila (a da drumul la) lanțul ancorei sau parîmele de legătură, cînd se face acostarea. Este acționat electric sau cu aburi; înainte, pentru acționare era folosită forța brațelor, care minuiiau manelele. Se compune din *ax vertical*, terminat cu *pălărie*; sub ea se află un *clopot*, pe care se răsucesc spirele

parîmei sau zalele lanțului; *barbotin* cu locașuri pentru imobilizarea zalelor; *mașina (motorul) de forță*. Unele c. au sub clopot, în loc de barbotin, o *coroană* în care pătrund niște came (*castanete*) pentru frînarea sensului de rotire al c. [fr. *cabestan*].

**CABÎNĂ**, s.f. Încăpere amenajată pentru a asigura condiții de locuit celor de la bord. ● **C. comandantului** = încăpere destinată comandantului. ● **C. stației radio** = încăpere destinată stațiilor radio ale navei. ● **C. de pasageri** = încăpere pentru pasageri ● **C. echipajului (marinarilor)** = încăperi destinate marinarilor din echipaj [fr. *cabine*].

**CABINDA**, top. Port la Oc. Atlantic. Cel mai mare port și important centru economic al Republicii Populare Angola. Situat în partea de vest a țării la gura de vărsare a fluviului Zair — Congo, pe malul drept. Trafic de mărfuri 8 mil.t/1974.

**CABLĂJ**, s.n. Totalitate a cablurilor și a firelor electrice de la bord [fr. *cablage*].

**CABLIÉR**, s.n. Navă specială destinată transportului și montării cablurilor submarine [fr. *câblrier*].

**CABLOGRĂMĂ**, s.f. Mesaj transmis prin cablu submarin [fr. *câblogramme*].

**CĂBLU**, s.n. 1. Parimă pentru ancoră, înlocuită cu lanț (în sec. XIX). 2. Unitate de măsură pentru distanțe relativ mici, egală cu a zecea parte dintr-o milă marină, adică 185,2 m (cca 608 picioare). Mărimea acestei unități nu este aceeași pentru toate statele: S.U.A. 219 m (720 picioare); Franța și Spania 200 m (656 picioare); Portugalia 258 m (846 picioare); U.R.S.S. 183 m (600 picioare); Olanda 225 m (738 picioare). ● **C. de sondaj** = c. de susținere a dispozitivului cu ajutorul căruia se măsoară adâncimea apei (sondă). ● **C. submarin** = c. alcătuit din fire înmănușate, așezat pe scoarța subacvatică și destinat legăturilor telefonice și telegrafice între zone de pe cele două maluri ale unei ape. Primul c. submarin a fost așezat între Europa și America, pe fundul Oc. Atlantic, în 1863 [fr. *câble*].

**CABOTĂJ**, s.n. 1. Navigație în apropiere de coastă. 2. Transport naval de mărfuri între porturi apropiate. ● *A face c.* = a naviga aproape de țărm, folosind repera-rele costiere. Sin. *a cabota*. ● **C mare** = navigație de-a lungul

coastelor între porturi situate în mări diferite. ● **C. mic** = navigație de-a lungul coastei între porturi din aceeași mare [fr. *cabotage*].

**CABOTIÉR**, s.n. Navă de cabotaj. Are tonaj mic și zonă de navigație redusă [fr. *cabotier*].

**CADENȚĂ**, s.f. ● **C. trasului la rame** = număr de mișcări ale ramei (vislei) într-o unitate de timp. Sin. **c. de ramare**. ● **C. valului** = ritm în care valul izbește nava, digul etc. [fr. *cadence*; it. *cadenza*].

**CADÉT**, s.m. Ambarcațiune sportivă cu vele. Are dimensiuni mijlocii; corp în forma literei V, fund concav, provă tăiată și înfundată cu un panou; catarg susținut de un strai (la prova) și de două sarturi (în borduri); o velă învergată pe catarg, alta pe strai (parimă care susține catargul sau prova); echipaj de 2 persoane; semn distinctiv — litera C pe velă; L = 3,2 m—15,4 m; B = 1,25—2,45 m; derivor rabatabil sau fix, lestat și confecționat din lemn; pescaj (fără derivor) = 18 cm; greutate = 68 kg [fr. *caïef*].

**CADRĂN**, s.n. ● **C. periculos** = spațiul oceanic din prova tribord (babord) bîntuit de ciclon în emisfera nordică (sudică) [fr. *cadran*].

**CAIÁC**, s.n. 1. Ambarcațiune sportivă foarte ușoară, cu extremități ascuțite, suplă, propulsată și condusă de unul, de doi sau de patru sportivi, care minuieste visle

numite *padele*. 2. Sport practicat cu această ambarcațiune. 3. Ambarcațiune eschimosă, îngustă, cu bordaj din piele de focă sau de ren, întinsă pe osatură din fa-noane de balenă sau din lemn. Destinație: vânătoare pe apă și pescuit. Capacitatea 3 persoane.

● **C. dublu** = **c.** cu două locuri; are bordaj din scinduri ușoare, este propulsat cu ușurință, dar se dezechilibrează ușor [fr. *kayak*].

**CAIC**, s.n. 1. Velier suplu. Are două catarge, uneori și motor, extremități ascuțite și arcuite. Se folosește în Orient. 2. Ambarcațiune turcească, suplă și lungă, cu fund plat și extremități arcuite. În trecut, **c.** se construiau în cetățile de la mare și de la Dunăre. După cucerirea unora dintre cetăți de către otomani, românii de aici aveau obligația de a construi **c.** pentru stăpînitori [tc. *kayik*].

**CAICCU**, s.m. 1. Persoană care manevrează caiul. 2. (rar) Proprietar de caic [tc. *kayikci*].

**CAIRO**, top. Port, capitală a Republicii Arabe Egipt. Situat la 25 km sud de Delta Nilului, pe malul drept al fluviului și pe insulele Gezira și Roda. Cel mai mare oraș egiptean și african. Trei porturi fluviale. Important centru economic, comercial și financiar egiptean. Fondat în 969 pe locul unui vechi castru roman din sec. 3 e.n.

**CALAFĂT**, s.n. Material textil destrămat, îmbibat cu catran (smoală, gudron) și folosit la etanșarea bordajelor și a punților

construite din lemn, precum și a căptușelilor de lemn de sub punțile metalice; cșiți îmbibați cu gudron [tc. *kalafat*].

**CALĂJ**, s.n. 1. Dispunere a superfișilor (reazemelor, grinzilor, butucilor etc.) pe platforma unde se construiesc sau se repară nave. Se face conform planului de forme al navei. ● *Piese de c.* = grinzi, butuci, vinciuri, șine, parâme, cărucioare etc. 2. Adîncime de cufundare a unui mijloc de navigație [fr. *calage*].

**CALĂ**, s.f. 1. Compartiment sub linia de plutire a navei, folosit ca depozit. Se află imediat sub punte, la navele cu o singură punte sau între puntea cea mai de jos și fundul navei cu mai multe punți. 2. Platformă de construcții sau de reparații a navelor. ● **C. docului** = platformă a docului. ● **C. de carenaaj** = **c.** de reparații. ● **C. de construcție** = platformă în port sau în șantierul naval, pe care se construiesc sau se repară nave. Este orizontală sau înclinată, deasupra apei sau sub apă; are șine, grinzi alunecătoare, cărucioare, instalații de forță. ● **C. de halaj** = **c.** pe care se scot navele, după care sînt deplasate pe alte platforme. ● **C. de lansare** = **c.** de construcție [fr. *cale*].

**CALCULĂ**, vb. ● **A c.** (*punctul navei, ora sosirii în port, durata navigației, deriva navei, drumul optim, viteza, ora răsăritului sau apusului astrilor etc.*) = a face operațiile matematice și măsură-



torile necesare navigației [fr. *calculer*; lat. *calculare*].

**CALDARINĂ**, s.f. Cazan cu apă sau abur folosit la bord pentru a încălzi compartimentele sau pentru a furniza aburul necesar unor mașini auxiliare de la bord. Are suprafața de încălzire de 1—30 m<sup>2</sup> [it. *caldarina*].

**CĂLE**, s.f. ● **C. fluvială** = apă curgătoare navigabilă. ● **C. maritimă** = drum maritim, frecventat de nave. [lat. *callis*].

**CALIBRĂ**, vb. A îngusta albia rîului prin lucrări hidrotehnice pentru a-i mări adîncimea, pentru a fi navigabil etc. [fr. *calibrer*].

**CALIA CRA**, (**KALIAKRA**), top. Cap pe coasta de vest a Mării Negre, aproape de Varna, în apele căruia s-a desfășurat (31 iulie 1791) bătălia navală dintre flota rusă comandată de amiralul F.F. Ușakov și flota otomană, comandată de amiralul Hussein. *Forțe participante*: cca 40 nave rusești cu 998 guri de foc; 78 nave otomane cu cca 1 800 guri de foc. În trei bătălii anterioare (Fidonisi, 3 iulie 1788, 36 nave rusești contra 49 nave turcești; Kerci, 18 iulie 1790, 33 nave rusești contra 54 nave otomane; Hagibel, 28—29 august 1790, 37 nave rusești contra 45 nave otomane) escadrelle otomane au fost învinse. La 31 iulie 1791, escadra otomană staționa la ancoră, travers de capul Caliacra, protejată de bateriile de coastă. Fiind mare sărbătoare musulmană, echipajele erau debarcate parțial. La orele 16.00 își face

apariția escadra rusă, care printr-o manevră abilă se interpune între țarm și formația otomană, pe care o supune unui atac puternic de artilerie. Escadra otomană pleacă precipitat de la ancoră, fiind urmărită de navele rusești. Suferind avarii grave, se retrage odată cu venirea nopții. Cu această victorie a flotei rusești dispare supremația otomană în Marea Neagră.

**CALIORNĂ**, s.f. Dispozitiv folosit la bord pentru a multiplica forța și, implicit, a reduce efortul oamenilor cînd se manevrează greutateți (ridicarea-coborîrea bărcii, vergilor etc.). Tipuri de **c.**: a) două macarale triple; b) o macara triplă și una dublă; c) două macarale cu 4—6 scripeți (raiori) fiecare. ● **C. de arbore** = **c.** care deservește un arbore (catarg) [fr. *caliorne*].

**CALITĂTE**, s.f. ● **C. evolutivă** = capacitate a navei de a se governa cu ajutorul cîrmei. Este influențată de suprafața părții imerse a cîrmei, forma carenei, pescajul navei, factori externi (vînt, valuri, curenți), starea de încărcare a navei. ● **C. nautice** = însușiri ale unui mijloc de navigație, cum sînt flotabilitatea, stabilitatea, nescufundabilitatea, viteza și manevrabilitatea [fr. *qualité*; lat. *qualitas*, -atis].

**CALLATIS**, top. 1. Cetate-port întemeiată de negustorii greci în sec. VI î.e.n. pe locul actualului oraș Mangalia. 2. Denumirea primei nave de 55 000 tdw din seria mineralierelor construite de Ș.N.

Mangalia. Destinație: transport de mărfuri în vrac (minereuri, cereale, fosfați, cărbune). Caracteristici:  $\Delta = 54\,500$  tdw; L max. = 226 m; B = 32,2 m; T = 12,4 m; puterea aparatului propulsor 17 400 CP;  $V = 15,7$  Nd; autonomie 12 000—16 000 Mm; capacitate de încărcare 75 516,3 m<sup>3</sup>; număr de magazii 7; echipaj 36 persoane.

**CALM**, s.n. și adj. Stare de liniște a mării sau a oceanului. ● **C. plat** = stare caracteristică mării complet liniștite. Sin. *mare calmă*, „*mare oglindă*”. ● **C. ecuatoriale** = stări periodice de maximă liniștire a mării și a vântului în zona ecuatorului. ● **C. tropicale** = stări ale mării și vântului, la tropice. ● *Mare c.* = mare cu vânt slab [fr. *calme*, it. *calmo*].

**CALŢŢĂ**, s.f. ● **C. giroscopului** = una din cele două părți ale sferei giroscopului. ● **C. glaciară** = strat gros de gheață în zonele polare; c. glaciară a insulei Groenlanda are 2 300 m grosime, iar calota antarctică 1 500 m [fr. *calotte*].

**CAMBODGIA** v. *Kampuchea Democratice*.

**CAMBŪZĂ**, s.f. Cămară pentru alimente la bord, ferită de umezeală și cu temperatură constantă; este amenajată astfel încât să asigure condiții pentru a se depozita și a se conserva alimente pe o anumită durată [fr. *cambuse*].

**CAMBUZIÉR**, s.m. Marinar care deservește cambuza; chelner la navele de pasageri [fr. *cambusier*].

**CĂMERĂ**, s.f. ● **C. bărcii** = spațiul dintre pupa și ultimul banc al bărcii. ● **C. cirmei** = compartiment îngust, la pupa navei, unde se află elementele finale ale instalației de guvernare, cum ar fi transmisiile, mecanismul de acționare a cirmei, echea etc. ● **C. hărților** = cabină unde se fac calcule de navigație, folosindu-se hărți și alte documente nautice păstrate aici [it. *camera*; fr. *caméra*].

**CAMERUN**, top. (*Republica Unită C.*). Stat pe coasta de vest a Africii ecuatoriale, în Golful Guineei. Are ieșire la Oc. Atlantic. Flotă maritimă comercială (1978) = 126 364 tdw. Pescuit (1978) = 71 600 t pește. Porturi principale (mil.t/1978): Douala (2,8), Kribi (0,2), Victoria. Trafic total de mărfuri (1978) = 3 mil.t. Riturile mai importante sînt Sanaga, Cameroun și Wouri. În extremitatea nordică se află lacul Ciad.

**CAMPĂNIE**, s.f. ● **C. hidrografică** (*oceanografică*) = totalitate a activităților de cercetare a apelor oceanului într-o anumită perioadă de timp [fr. *campagne*; rus *kampaniia*].

**CANADA**, top. Stat în jumătatea septentrională a Americii de Nord, scîldat de apele oceanelor Arctic, Atlantic și Pacific. Flotă maritimă comercială (1978) = 1 003 683 tdw. Pescuit (1978) = 1 406 757 t (44 100 t în apele interioare). Porturi principale (mil. t/1978): Vancouver (39,9), Sept Isles (22,6), Cartier (21,7), Montreal (16,2), Hamilton (13),

Quebec (12,7), Saint John (12,5), Halifax (11), Port Hawkesbury (5,6). Porturi la Marile Lacuri: Thunder Bay (19,8), Toronto (3,6). Trafic total de mărfuri (1978) = 299651 t. Construcții navale (1978) = 165 000 t.r.b. (66 000 tancuri petroliere). Dispune de o imensă rețea hidrografică. Flaviile și riurile St. Lawrence, Mackenzie, Nelson, Churchill, Yukon, Columbia, Fraser au debit bogat și sint utilizate în producerea de energie electrică și pentru navigație. Lacurile ocupă suprafețe însemnate (Superior, Huron, Erie, Ontario — lacuri de graniță cu S.U.A. — Lacul Sclavilor, Lacul Urșilor, Winnipeg), și sint adevărate mări interioare cu un remarcabil trafic de mărfuri.

**CANADIANĂ**, s.f. Ambarcațiune ușoară și rezistentă, asemănătoare canoei, construită de indienii nord-americani, din coajă de mesteacăn cusută pe osatură de lemn cu ajutorul unor fișii din rădăcini de conifere, fierte în apă. Pentru etanșare se folosea un amestec din clei de pește și din rășină. Propulsarea se făcea cu o ramă scurtă numită *pagate*. I. max. = 8 m, B = 1,2 m [fr. *canadienne*].

**CANÁL**, s.n. 1. Construcție hidro-tehnică de unire a două ape, folosită pentru navigație, irigații sau asanări. 2. Albie îndiguită și adâncită pentru navigație sau pentru a preveni inundații. 3. Drum navigabil între așezări lagunare. 4. Parte a unei ape curgătoare (de obicei mijlocul

sau axul ei) propice navigației (adâncimi suficiente de mari — între chila navei și scoarța sub acvatică să rămână cel puțin 20 cm apă — fără pericole pentru nave). Sin. *șenal*. • **C. acustic** = coloană de apă prin care sunetul poate ajunge la depărtări foarte mari (cca 6 000 km), datorită unor fenomene de refracție în lanț.

**CANĂRĂ**, s.f. Obstacol stîncos în apă [bg. *Kanara*].

**CANARISÍ**, vb. (Despre o navă) A se inclina într-unul din borduri și a rămîne în această poziție [?].

**CANARISÍRE**, s.f. Acțiune de a se canarisi și rezultatul acesteia înclinarea navei într-un bord. C are una din următoarele cauze alunecări de greutate, ariman incorectă, apă pătrunsă în compartimentele dintr-un bord, vîș puternic lateral, inundare intenționată a unui compartiment consum de combustibil sau de apă din taururile situate în același bord [*canarisi* + suf. -re].

**CANEVÁS**, s.n. Totalitate a meridianelor și a paralelelor trasate pe o hartă marină; rețea cartografică [fr. *canevas*].

**CÂNGE**, s.f. Prăjină de lemn care are la un capăt armătura metalică terminată cu vîrf și două cîrlige, de obicei manevrată de unul sau mai mulți marinari pentru a îndepărta sau a apropia nava proprie de altă navă sau de mal, precum și pentru a pescui un obiect căzut în apă. Odinioară

**c.** era folosită de piraiți pentru a aborda navele pe care urmau să le jefuiască [tr. *kauşa*].

**CANIÓN**, s.n. Vale adincă și îngustă, cu versanți foarte abrupti și cu fundul îngust, de regulă ocupat de albia minoră a unui fluviu. Asemenea văi prezintă fluviile Colorado (cu Marele Canion de 1 800 m adâncime și 320 km lungime), Congo, Ind. [sp. *cañón*].

**CANISTRĂLĂ**, s.f. Inel despicat, fixat de marginea velilor triunghiulare, pentru a le prinde și a le manevra cu ușurință pe parimă [it. *canestrello*].

**CANOE**, s.f. **1.** Ambarcațiune sportivă foarte ușoară, suplă, cu extremități simetrice ascuțite, manevrată de om din poziție în genunchi, folosind *padelc*. **2.** Sport cu această ambarcațiune. **3.** Ambarcațiune din coajă de copac folosită, odinioară, în zona Mariilor Lacuri din America de Nord. ● **C. cu ariși** = nume dat corăbiilor de către amerindieni (sec. XVI) [fr. *canoë*].

**CANONIERĂ**, s.f. Navă mică de luptă, dotată cu mijloace care permit echipajului să execute misiuni de patrulare, escortare și protejare a zonei proprii împotriva inamicului. Se folosește la mare și la fluvii. Caracteristici:  $\Delta = 400-2\ 000$  t;  $L = 50-80$  m;  $B = 7-10$  m;  $V = 10-20$  Nd; rază de acțiune 3 000 Mm; armament 1-2 tunuri de 75-152 mm, mitraliere. ● **C. maritimă** = avizou. ● **C. fluvială** = c. destinată navigației pe fluvii;

are deplasament pînă la 600 t,  $V = 10-15$  Nd [fr. *canonnière*].

**CANOTĂJ**, s.n. Sport nautic practicat cu ambarcațiuni (canoe, caiac, schif) propulsate și guvernate (conduse) cu rame [fr. *canotage*].

**CANOTÓR**, s.m. și f. Persoană care practică sportul numit canotaj [fr. *canoteur*].

**CAP**, s.n. **1.** Parte de uscat care înaintază în mare; promontoriu scaldat de mare. **2.** Direcție de deplasare a navei. ● **C. combas** = = drumul navei. ● **C. de berbec** = = dispozitiv alcătuit din două piese rotunde și găurite, prin care se trec parime pentru legarea sarturilor de portsarturi; v. și *sart*. Acest dispozitiv preia și diminuează vibrațiile parimei numită *sart*, căreia îi conferă și o bună flexibilitate. ● **C. de lanț** = prima za (mai groasă) a lanțului, montată imediat după cheia de împreunare. ● **C. de macara** = partea de sus a corpului unui scripete (rai) de care se prinde cheia de susținere. ● **C.-de-pasăre** = nume dat în 1700, de către navigatorul pirat William Dampier, peninsulei nordice a Noii Guinee, datorită conturului coastei, asemănător ca formă unui c. de pasăre. ● **C. (dinte) de rocă** = (port. Cabo da Roca, peninsula Iberică) = **1.** punctul cel mai vestic al continentului european; **2.** (fig.) „Capătul pămîntului”. ● **C. dorit** = (sp. Cabo Deseado) = promontoriu numit astfel după ce expediția lui Magellan a reușit să treacă prin strîmtoarea sinu-

oasă din sudul continentului american, cînd stîncile acesteia au rămas în pupa, iar în prova s-a ivit **c.**, pe care navigatorii dorișeră atît de mult să-l vadă. Dincolo de el — liniștita Mar del Sur (M. Sudului), cum era cunoscut pe atunci Pacificul. • **C. Bunei speranțe**, • **C. Furtunos** sau **C. Furtunilor** (port. *Cabo Tormentoso*) = promontoriu pe coasta sudică a Africii, denumit astfel datorită deselor și grelelor furtuni întilnite aici de către navigatori (valuri mari, curenți circulari); anual dispar în această zonă 6—7 nave, în cele 200 de zile de furtuni. **C.** s-a numit mai tirziu, prin eufemism, C. Bunei Speranțe. • **C. convoiului** (*formației*) = prima dintre navele unei formații în marș. • **C. Horn** = promontoriu în insula omonimă, la sud de Țara de Foc. Condiții dificile pentru navigație. [lat. *caput*; fr. *cap*; it. *capo*; port. *cabo*].

**CAPĂC**, s.n. • **C. cuirasat** = piesă construită din plăci de blindaj, destinată să acopere deschiderea prin care trece lanțul ancorei. • **C. de tambuchi** = panou care include gura tambuchiului, prin care se pătrunde sub punte [tc. *kapak*].

**CAPACITĂTE**, s.f. • **C. dead-weight** = volum total care poate fi ocupat de încărcătura navei; capacitate totală de încărcare.

• **C. utilă** = **c.** pe care o are o navă pentru a transporta mărfuri și materiale [fr. *capacité*; lat. *capacitas*, -atis].

**CĂPĂ**, s.f. Poziția navei cu prova în val, pentru a suporta mai ușor valul, vîntul, furtuna. • *A fine (a sta, a merge) la c.* = a naviga, pe mare rea, cu prova orientată perpendicular pe val. Sin. *a lua c.* • **C. curentă** = navigație a unui velier pe timp de furtună sau imediat după furtună, folosind doar vela-gabier de la primul arbore, trinca fiind terțarolată (pliată). Cirna este pusă în bordul de sub vînt. • **C. ordinară** = navigație a unui velier, folosind doar trinchetinel și gabierii. • **C. seacă** = navigație a unui velier pe timp de furtună foarte puternică, avînd desfășurată numai randa de furtună; conducerea navei se face greu, deoarece valurile lovesc cirna puternic și sistematic. • *Drum de c.* = drum urmat de nave care menține prova pe val [fr. *cape*, sp. *capa*; it. *cappa*].

**CAPELĂ**, vb. A lega o parimă (sart, patarăniță) de arbore (de vergă sau de școndru), pentru a le susține. Parimele care susțin arborele către prova se capelează trecîndu-le prin inele sudate de arbore, iar cele care susțin arborele în borduri și către pupa se capelează petrecîndu-le peste arbore. Aproape de locul unde se capelează, parimele sînt menținute la distanță de arbore cu ajutorul unei piese curbate numită *guler*. [fr. *capeler*].

**CAPELATŪRĂ**, s.f. 1. Armătură la care se leagă parimile pentru a susține un catarg, o vergă etc. 2. Loc de prindere a parimelor de catarg, vergă, școndru. • **C. gabie-**

*rului* = armătura vergii-gabier.  
*capelat* + suf. -*ură*, după fr.  
*capelage*].

**CAPE TOWN**, top. Port (la Oc. Atlantic), capitală legislativă a Republicii Africa de Sud. Situat pe țărmul atlantic, la 50 km de Capul Bunei Speranțe, în jurul unui golf. Trafic internațional de mărfuri 5,7 mil. t/1977. Unul dintre cele mai importante centre industriale ale Republicii Africa de Sud, inclusiv construcții navale. Important port la intersecția drumurilor maritime care leagă între ele America, Europa și Asia. Are peste 9 km cheuri, iar bazinele sale închid o suprafață de peste 150 ha. Adâncimile din bazin sînt cuprinse între 7—13 m. Anual trec prin port peste 7 200 de nave care realizează 75% din exportul Republicii Africa de Sud. Dotările portului se referă la macarale plutitoare puternice, hangare, silozuri, remorchere, docuri de reparații nave. Intemeiat în 1652 de olandezul Jan Van Riebeeck, reprezentantul Companiei olandeze a Indiilor Orientale.

**CAPÓN**, s.n. Dispozitiv de susținere a ancorei în afara bordajului, cînd lanțul de ancoră primește, pentru un timp, altă destinație, cum ar fi folosirea lui pentru a lega nava de o geamandură de ancorare [fr. *capon*, it. *capone*].

**CAPONĂ**, vb. A face manevra de fixare a ancorei la capon [fr. *caponner*; 1880].

**CAPORÁL**, s.m. 1. Grad în marina militară. 2. Marinar cu acest

grad; are ca semn distinctiv, pe mîneca sîngă, două trese de forma literei V [fr. *caporal*; 1884].

**CÁPŘĂ**, s.f. 1. Dispozitiv improvizat, alcătuit din scripeți și parîme, precum și din doi școndri (grinzi) egali și încrucișați la capetele de sus, fixați în cite o talpă la bază. Se folosește pentru a manevra greutăți la bord. 2. Dispozitiv alcătuit din lemne încrucișate, folosit la protejarea unor zone costiere împotriva desantului maritim [lat. *capra*; 1425].

**CAPUL VERDE**, top. (*Republica C.V.*). Stat insular în Oc. Atlantic, la 500 km vest de țărmul Africii ecuatoriale. Arhipelagul este alcătuit din zece insule și cinci insulițe dispuse în formă de semilună, mai mari fiind São Tiago (613 km<sup>2</sup>), Santo Antão (422 km<sup>2</sup>), Boa Vista (382 km<sup>2</sup>) și São Nicolau (221 km<sup>2</sup>). Pescuit (1978) Flota maritimă comercială (1978) = 7 596 tdw. = 8 331 t. Porturi principale: Mindelo, Porto, Grande.

**CARABÍŃĂ**, s.f. Agrafă de legătură între o margine de velă triunghiulară și parîma ei de susținere numită *strai* [fr. *carabine*, it. *carabina*; 1884].

**CARACTERÍSTICĂ**, s.f. • C. *tehnic-tactice ale navei* = parametri (însușiri) care exprimă posibilitățile de comportare a navei (militare) în exploatare: lungime, lățime, deplasament, viteză, rază de acțiune etc. [fr. *caractéristique*].

**CARAIBI**, s.m. și hidr. Americani: dieni; băștinași din Antilele mici, Brazilia, Guyana, Venezuela. • *Marea Caraibilor* = mare în Oc. Atlantic, situată între America Centrală istmică în vest, America de Sud în sud, Golful Mexic în nord și lanțul Antilelor în est. Suprafață = 2 754 000 km<sup>2</sup>. Adâncime maximă = 7 680 m (adâncime medie = 2 491 m). Temperatura medie a apei la suprafață + 26,5°C. Salinitatea 36‰. Amplitudinea mării ajunge la 1 m. Comunică cu Oc. Pacific prin Canalul Panama. Porturi principale: Colón, Puerto Cortés, Puerto Cabezar, Pointe-à-Pierre, Bahía de Ammay, Caracas, Macaribo, La Guaira, Cartagena, Limon, La Salina, Puerto Miranda ș.a. Sin. *M. Antilelor* La marea C. au ieșire: Mexic, Guatemala, Nicaragua, Honduras, Trinidad-Tobago, Venezuela, Cuba, Haiti, R. Dominicană, Costa Rica, Columbia, Panama, Dominica, Grenada, Sf. Lucia, Sf. Vincentiu — Grenadiue.

**CARANTINĂ**, s.f. 1. Staționare a navelor cu echipajele pe o anumită perioadă, într-un anumit acvatoriu. 2. Loc stabilit pentru staționarea navelor sosite dintr-o zonă bintuită de epidemie sau care au la bord bolnavi contagioși. • *Nava este (sau intră) în c.* = nava este izolată într-un loc pentru a se împiedica sau a se limita o epidemie [rus *karantin*; cf. fr. *quarantine*].

**CARAVELĂ**, s.f. Velier rapid, suplu, cu trei catarge și mare rază de acțiune. Construită inițial de

arabi, a fost apoi preluată de navigatorii italieni, portughezi și spanioli, mai ales în epoca marilor călătorii geografice. Caracteristici:  $\Delta$  = 50–60 t; L = 23 m; B = 7,5 m; V = 10–12 Nd. Putea naviga în volte. Columb, Vasco da Gama ș.a. au călătorit cu astfel de nave [it. *caravella*; fr. *caravelle*; 1884].

**CARBONIÉR**, s.n. Navă destinată transportului de cărbune. [*carbune* + suf. *-ier*; după *petrolier*].

**CARCABÁS**, s.n. Parimă pentru stringerea velelor triunghiulare. Var. *cargabas* [?].

**CARCAFÚNGĂ**, s.n. Parimă pentru aducerea marginii întinse a unei vele deasupra vergii [engl. *cargue fond*].

**CARDÁN**, s.n. Suspensie (articulație) cu mai multe grade de libertate, folosită pentru a susține compasurile magnetice de la bord [fr. *cardan*].

**CARENĂ**, vb. 1. A face reparația sau curățirea bordajului sub linia de plutire. 2. A așeza astfel nava încît unghiul de înclinare într-un bord să permită lucrul la carenă. Cuv. derivate: s.n. *carenaj*, s.f. *carenare*; adj. *carenat*. [fr. *caréner*; it. *carenare*; 1884].

**CARENĂJ**, s.n. 1. Acțiunea de a *carena*. 2. Îneliș de tablă sau de placaj sub linia de plutire construit astfel, încît să asigure navei o minimă rezistență la înaintare. Sin. *coeficient hidrodinamic* [fr. *carénage*].

**CARENĂ**, s.f. Parte a corpului navei care intră în apă; parte a

corpului navei aflată sub linia de plutire. Sin. *operă vie*. ● **C. cu depuneri** ⇒ bordaj sub linia de plutire, acoperit cu alge și scoici care măresc rezistența navei la înaintare, micșorînd, corespunzător, viteza de deplasare. ● **C. pentru c.** ⇒ deviză caracteristică pentru cursa înarmărilor navale germane în preajma primului război mondial [fr. *carène*; it. *carena*].

**CARÉU**, s.n. Compartiment cu destinații speciale: sală de mese, de lectură etc. pentru cadrele bordului [fr. *carré*].

**CARGOBÓT**, s.n. v. *cargou* [fr., engl. *cargo-boat*].

**CARGÓU**, s.n. Navă comercială destinată să transporte la mare distanță mărfuri în vrac și în colete. Are compartimente amenajate pentru a primi încărcătura, precum și mijloace pentru manipularea acesteia. În toate floatele, aceste tipuri de nave sînt cele mai numeroase [fr. *cargo*].

**CARÍBI**, s.m. v. *Caraibi*.

**CARÍC**, s.n. Întreaga încărcătură a unui mijloc de navigație, transportată pe baza unui document numit *conosament*. ● **C. avantajos** ⇒ marfă pentru care echipajul navei este deosebit de interesat (preț de transport bun, manipulare ușoară a încărcăturii, rută favorabilă). ● **C. cu penalizare** ⇒ marfă pentru a cărei încărcare-descărcare se plătește o taxă suplimentară (ex. mărfuri explozive, toxice, mărfuri avariate etc.). ● **C. de înapoiere** ⇒

marfă transportată de o navă în marșul de înapoiere spre țara căreia aparține. ● **C. lichidă** ⇒ marfă lichidă transportată în vrac sau în recipiente speciale de o navă (ex. produse petroliere, uleiuri, vinuri). ● **C. special** ⇒ marfă care necesită măsuri speciale pe timpul transportului, încărcării-descărcării (băuturi, stofe etc.) [it. *carico*].

**CARLÎNGĂ**, s.f. Grindă montată pe fundul navei, deasupra chilei sau lingă ea, în lung, de la prova la pupa, cu rolul de a spori rezistența. **C.** leagă elementele componente ale scheletului; între ea și chilă sînt introduse și fixate capetele inferioare ale coastelor.

● **C. centrală** ⇒ grindă instalată deasupra chilei. ● **C. de punte** ⇒ **c.** scurtă montată dedesubtul traversei punții, pentru a o consolida. ● **C. falsă** ⇒ **c.** care ducelează **c.** normală, pentru a-i mări rezistența. ● **C. intercostală** ⇒ **c.** care se întreprinde la întilnirea varanșelor; se montează între chila navei și tabla marginală.

● **C. laterale** ⇒ grinzi longitudinale, dispuse de o parte și de alta a **c.** centrale, la o distanță de maximum 2,5 cm de bordaj și **c.** centrală, sudate de fund și de varanșe și care se extind pe cea mai mare parte din lungimea navei [fr. *carlingue*].

**CARMĂC**, s.n. Unsaltă de pescuit alcătuită din șiruri de cîrlige mari, suspendate la diferite adîncimi, în locurile unde înoată pești cu piele moale (moruni, cegi etc.) în care se înfig cîrligele [rus *kurmalj*].



**CAROTĂJ**, s.n. ● **C. marin** = ansamblu de operațiuni privind forarea scoarței subacvatice și analiza straturilor forate (structură, compoziție, caracteristici fizice etc.) [fr. *carottage*].

**CARÔTĂ**, s.f. Coloană de material subacvatic extras prin foraj pentru analiză [fr. *carotte*].

**CAROTIÉRĂ**, s.f. ● **C. subacvatică** = utilaj de foraj marin [fr. *carottier*].

**CARRĂÇA**, s.f. Navă militară de cursă lungă, destinată să transporte trupe și diverse materiale. Caracteristici principale:  $\Delta = 3\ 000$  t;  $L = 50$  m;  $B = 15$  m; coaste masive; arhitectură complicată; patru arbori, vele pătrate și triunghiulare; echipaj 300 oameni. Rezista la traversarea oceanelor (sec. XV-XVII). O variantă a acestei nave (sec. XVI) avea la bord 700 oameni, dintre care câteva sute erau marinari, iar ceilalți luptători [?].

**CART**, s.n. 1. Serviciu la bord, organizat pe schimburi din patru în patru ore. 2. Sector de 11 grade  $1/4$  ( $11^{\circ}15'$ ) reprezentînd una din cele 32 diviziuni ale orizontului vizibil (care are formă de cerc). Sin. *rumb*. ● **A fi (a intra) de c.** = a fi (a intra) de serviciu la bord. ● **C. „cîinelui“ (dracului)** = c. de la miezul nopții, între orele 0 și 4. ● **C. de dimineață** = serviciu la bord între orele 4 și 8. ● **C. de zi (noapte)** = serviciu de zi (noapte) la bord. ● **Marinar în c. liber** = marinar ieșit din serviciul organizat la bord [fr. *quart*].

**CARTAGENA**, top. Port la Marea Mediterană. Al treilea mare port (după Bilbao și Barcelona) și important centru economic și comercial al Spaniei. Dispune de un aeroport amenajat pentru superpetroliere. Lungimea cheurilor depășește 3 km, iar adîncimea apei este de 9,5–12 m. Instalațiile pentru manipularea mărfurilor și spațiile de depozitare sînt corespunzătoare traficului intens de mărfuri și materiale (14,1 mil.t/1976). Construcțiile și reparațiile de nave sînt ramuri bine dezvoltate. Întemeiat în anii 226–225 î.e.n.

**CĂRTE**, s.f. ● **C. drumurilor și a statelor** = lucrare a geografului Ibn Hordadban, publicată la Alexandria în sec. XIX. Cartea oferă și informații prețioase privind porturile și insulele mediteraneene. ● **C. farurilor** = document nautic în care cei interesați găsesc informații privind farurile și alte mijloace luminoase pentru asigurarea navigației: poziția, înălțimea, descrierea construcției, caracteristica luminii, vizibilitatea. ● **C. -pilot** = document nautic în care cei interesați găsesc informații de navigație, unele inexistente pe hărți sau în alte documente ale organelor hidrografice. Este întocmită pentru mări sau pentru anumite zone ale lor. Conține informații referitoare la repere costiere, aspectul coastei, drumuri navigabile, locuri de ancorat, zone periculoase, valuri, curenți, marea, pilotaj, bancuri de nisip, porturi, posibilități de aprovizionare în locali-

tățile de la coastă, șantiere de reparații etc. ● **C. radiofarurilor** = document nautic referitor la mijloacele radiotehnice pentru asigurarea navigației: frecvență radiofaruri și radiogoniometrie, mod de lucru, timp de emisie etc.

● **C. tehnică a navei** = document nautic unde sînt prezentate caracteristicile de construcție și de exploatare ale navei [fr. *carte*].

**CARTĚL**, s.n. ● **C.** — *babord (tribord)* = partea rotunjită dinspre pupa-babord (tribord). ● **C. maritim** = formă a monopolurilor capitaliste prin care mai multe companii de navigație sau mai mulți armatori încheie o convenție privind activitatea maritimă: prețuri pentru caric, de închiriere, de reparații etc. [engl. *cartel*].

**CARTIÉR**, s.n. 1. Instrument de navigație superior *bastonului lui Iacob*. A fost inventat în 1594 de către navigatorul englez Davis. Era alcătuit din două secțoare gradate pe care culisa cite un cursor cu mici orificii pentru măsurători la diferite repere de navigație. Acest instrument precede pe cele care folosesc, pentru măsurători, reflexia. 2. Extremitate pupa, cu formă rotundă [fr. *quartier*].

**CĂRTNIC**, s (inv.) Ofițer instruit să facă de cart la bord Sin. mai-stru de marină [*cart* + suf. *-nic*].

**CARTOGRAFIE**, s.f. ● **C. maritimă** = parte a oceanografiei care se ocupă cu întocmirea hărților marine. Oc. Planetar a fost cartografiat doar în proporție de 3—4% [fr. *cartographie*].

**CASABLANCA**, top. Port (la Oc. Atlantic) în nord-vestul Africii. Cel mai mare port și cel mai puternic centru economic, comercial și financiar al Marocului. Trafic internațional de mărfuri 17,4 mil.t/1977. Prin port se face 75% din comerțul exterior marocan. Suprafața bazinelor depășește 200 ha, iar lungimea cheurilor peste 5 km. Adîncimile apei sînt cuprins eîntre 8,5 și 12,2 m. Anual portul este vizitat de peste 750 de nave. Echipamentul de manipulare a mărfurilor se compune din macarale electrice de mic tonaj, macarale plutitoare pînă la 150 t, elevatoare, benzi transportoare. Spațiile de depozitare ocupă suprafețe întinse. Șantier de construcții și reparații navale.

**CASPICĂ**, ● *Marea C. hidr.* Cel mai mare lac de pe glob. Suprafața 394 000 km<sup>2</sup>. Are aspectul unei adevărate mări interioare. Adîncime maximă 1 025 m. Loc de vărsare a celui mai mare fluviu european — Volga (3 688 km). Porturi principale: Baku, Leninakan și Mahačkala (U.R.S.S.) Apartîne U.R.S.S. și Iranului.

**CASTĚL**, s.n. Ansamblu de încăperi situate deasupra punții. ● **C. central** = c. amplasat în partea centrală a navei. Arhitectura navală deosebește mai multe tipuri de c. centrale: deschise, scurte, lungi. ● **C. prova (pupa)** = c. amplasat la prova (pupa) [lat. *castellum*; cf. pol. *kasztel*; it. *castello*].

**CATAMARÁN**, s.n. 1. Navă specială, în a cărei cală dublă pot fi amarat transversal (folosindu-se grinzi speciale) 10 sau mai multe șleperi, care continuă să plutească, fiind astfel transportate pînă în rada portului de destinație, unde sînt dezamarate, remorcate și duse în port. Cîteva caracteristici ale unci asemenea nave:  $\Delta = 12\ 000$  tdw;  $L = 300$  m;  $B = 65$  m; echipaj 30 oameni. 2. Ambarcațiune alcătuită din două corpuri (floatoare) de plutire. Pentru propulsie se folosește o velă de pînză, de mătase ori de mase plastice; în Oceania, vela **c.** este țesută din fibre vegetale. 3. Pirogă cu două floatoare de stabilitate [fr. *catamaran*].

**CATAPULTĂ**, s.f. Instalație pentru lansarea avioanelor de pe puntea unui portavion [fr. *catapulte*; lat. *catapulta*].

**CATARG**, s.n. Element de arboradă, sub formă de stîlp sau de tub, montat în punte și consolidat cu parime, destinat să susțină vergile pentru vele, grementul, antenele etc.; v. și *arbore* [ngr. *katárti*].

**CATOSCOPISCUS**, s.n. (inv.). Navă militară română, rapidă și ușoară, propulsată cu vele dreptunghiulare și cu rame [cuv. latin].

**CAUCA**, hidr. Fluviu în nord-vestul Americii de Sud (Republica Columbia). Lungime 1 350 km. Izvorăște din Munții Anzi (Cordiliera Centrală) și este afluent al Magdalenci. Aparține în

întregime Columbiei. Navigabil pe oca 600 km.

**CAVALÉT**, s.m. Suport pe care se așază barca și diferite obiecte la bord sau pe uscat, nava pe cală sau pe doc. Sin. *spraiț*; *tae* [it. *cavalotto*].

**CAVILĂ**, s.f. 1. Piesă conică, alungită, folosită pentru a distanța surșele (vițele) parimei la care se fac lucrări de matelotaj. Sin. **C.** *de matisit*. 2. Proeminență aflată în prelungirea spițelor de timonă, dincolo de cercul roții. Cu ajutorul **c.**, timonierul manevrează timona. 3. Piesă din lemn de esență tare sau din metal, asemănătoare unui fus, care se introduce într-una din găurile practicate într-un panou (cavilieră) fixat la piciorul catargului. De **c.** se leagă parimele folosite pentru a ridica velele. • **C.** *de legătură* = **c.** special construită (are lungimea mare) pentru a împreuna două parime prevăzute la capete cu gașe. • **C.** *de parimă* = piesă aproximativ conică, în al cărei cap gros este practicat o deschidere pentru introducerea saulei (parimă, subțire) de siguranță [it. *caviglia*].

**CAVILIERĂ**, s.f. Panou găurit, fixat la piciorul catargului; în orificiile **c.** se introduc cavilele de care se leagă parimele de manevră ale velor [it. *cavigliera*].

**CAZARMA**, s.f. • **C.** *echipajului* = compartiment unde marinarii militari se odihnesc, mănîncă, scriu, citesc etc. Are cușete, mese și scaune rabatabile, aparat de

radio, ventilator etc. ● **C. plutitoare** = navă bază [rus. *kazarma*].

**CAZEMĂTĂ**, s.f. (inv.) Încăpere blindată, în care erau amplasate și protejate tunurile navale [fr. *casemate*].

**CAZIC**, s.m. Țăruș de lemn cu za metalică la capăt, infipt în mal și destinat logării ambarcațiunilor (la fluviu) [?].

**CĂLĂFĂTUÍ**, vb. A etansa, a obtura, a astupa spațiul dintre scindurile bordajului sau ale puuții, folosind *calafat* (cilti îmbinați cu gudron) [*calafat* + suf. -uí]. Cuv. derivate: s.f. *călăfătuire*, *călăfătuitoare*, s. m. *călăfătuitor*, adj. *călăfătuít*.

**CĂLĂFĂTUITÓR**, s.m. și s.f. Persoană care călăfătuiește [*călăfătuí* + suf. -tor].

**CĂLĂTORÍE**, s.f. ● **C. pe apă** = deplasare cu un mijloc de navigație către un port îndepărtat. ● **C. științifică pe mare** = activitate de cercetare sistematică a Oc. Planetar. Prima **c.** de acest fel a întreprins-o Pytheas, în 330 î.e.n., când a trecut prin strimtoarea Gibraltar și a ajuns în Oc. Atlantic, considerat un fluviu mare, care încinge Pământul ca un brâu. ● **Epoca marilor c. geografice** = perioada cuprinsă între sec. XV-XVII, caracterizată de extinderea fără precedent a spațiului geografic cunoscut [*călători* + suf. -ie].

**CĂLCĂ**, vb. ● **A c. apa** = a pluti, înotînd în poziția verticală. ● **Cît c. nava?** = care este pescăjul navei? [lat. *calcare*].

**CĂLCĂÍ**, s.n. 1. Dispozitiv care împiedică slăbirea, filarea unui lanț sau a unei parime. 2. Partea de jos a catargului, fixată solid în chilă printr-o piesă numită *talpă*. ● **C. etamboului** = piesă de siguranță între chilă și etambou, care întărește îmbinarea dintre aceste două piese. Sin. **c. navei**.

● **C. cu levier** = dispozitiv de siguranță instalat între vinciul și nava ancorei, pentru a împiedica virarea (filarea) lanțului de ancoră. Principiu de funcționare: printr-un canal pot trece numai zalele orientate într-un anumit fel (unghi). ● **C. cu șurub** = dispozitiv care oprește virarea (filarea) lanțului ancorei; este format din două făci, care cu ajutorul unei manivele se pot apropia sau depărta, blocînd sau lăsînd liber lanțul de ancoră [lat. *calcancum*].

**CĂLDĂRE**, s.f. ● **C. marină** = 1. cazan cu aburi; instalație care transformă apa în aburi necesari unor agregate de la bord sau aparatului de propulsie. 2. scobitură făcută în albia apei curgătoare, de către cascada, în zona de cădere [lat. *caldaria*].

**CĂMĂȘĂ**, s.f. ● **C. broștei** = algă verde, din apele dulci, alcătuită din aglomerare de celule lungi și cilindrice. Sin. *mătasea broștei*.

● **C. mașinii** = construcție, pe punte, deasupra compartimentului mașinilor. De obicei, în această zonă, filele de metal sînt prinse în șuruburi și pot fi deslăcuite ușor, pentru a permite scoaterea sau introducerea agregate-

lor mari, specifice compartimentului [lat. *camisia*].

**CĂMILĂ**, s.f. (inv.). Ladă etanșă de lemn, legată cu parine — lângă alte lăzi — de bordaj, sub linia de plutire. După ce se scoate apa din aceste lăzi, flotabilitatea lor pozitivă determină ridicarea navei, care poate astfel trece peste praguri și naviga în ape mici. Aceste **c.** sînt strămoșii flotoarelor de ranflulare (corpuri plutitoare folosite pentru a ridica la suprafață nave sau obiecte mari scufundate [sl. *kamili*].)

**CĂPĂȚINĂ**, s.f. 1. Flotor (corp plutitor) care marchează locul unde se află fundarisită ancora. Sin. *baliză* (*geamandură*) de ancoră. 2. Părțile laterale (carcasa) ale macaralei care îmbracă un scripete marinăresc numit și *vai*. • **C.** de ancoră = baliză care se află prinsă de ancoră cu o saulă (gripie) egală, ca lungime, cu adîncimea apei. Cînd nava trebuie să plece imediat de la ancoră se desface lanțul ancorei, părăsind-o. Mai tîrziu, se poate recupera ancora din apă [lat. *capitina*].

**CĂPITAN**, s.m. 1. Comandant al unei nave civile (**c.** de șlep, **c.** de remorcher, **c.** de vas, **c.** de dragă etc.). 2. Grad de ofițer în marina militară și marina grănicercască. • **C.** de cabotaj = ofițer din marina comercială, atestat (brevetat) să conducă nave cu maximum 300 t.r.b. între porturi apropiate. • **C.** de cursă lungă = ofițer din marina comercială, atestat să conducă orice navă, în

orice mare și pe orice distanță.

• **C.** de port = conducător al unui port sau al unui oficiu portuar.

• **C.** de rangul întâi = 1. grad de ofițer de marină echivalent celui de colonel din armata de uscat. 2. persoană cu acest grad. Semne distinctive: epoleți portocalii cu două dungi negre, trei stele mari și ancorită de metal; la fiecare mîneacă o tresă lată și trei înguste, precum și cite un cerc „ochi” — toate portocalii. • **C.** de rangul doi = 1. grad de ofițer de marină, echivalent celui de locotenent-colonel din armata de uscat. 2. persoană cu acest grad. Semne distinctive: epoleți portocalii, cu două dungi negre, două stele mari și ancorită de metal; la fiecare mîneacă o tresă lată și două înguste, precum și cite un cerc „ochi” — toate portocalii. • **C.** de rangul trei = 1. grad de ofițer de marină, echivalent celui de maior din armatele de uscat. 2. persoană cu acest grad. Semne distinctive: epoleți portocalii, cu două dungi negre, o stea mare și ancorită de metal; la fiecare mîneacă, o tresă lată, una îngustă și un cerc „ochi” — toate portocalii. • **C.** -locotenent = 1. grad de ofițer de marină, echivalent celui de **c.** din armata de uscat. 2. persoană cu gradul de **c.** -locotenent. Semne distinctive; epoleții portocalii, cu o dungă neagră la mijloc, patru steluțe și ancorită de metal; la fiecare mîneacă patru trese portocalii înguste și un cerc „ochi”, de aceeași culoare [it. *capitano*; rus *kapitan*].

**CĂPITĂNIE**, s.f. 1. Sediul unde își desfășoară activitatea conducerea portului. 2. Autoritate administrativă și de ordine care conduce activitatea într-un port. Are următoarele îndatoriri: poliție judiciară în treburile care privesc portul, poliția navelor și a navigației în apele teritoriale, poliția naufragiilor, scoaterea epavelor, anchetarea accidentelor de navigație și de manevră, judecarea în primă și ultimă instanță a anumitor litigii privind navigația, repartizarea danelor pentru acostare, controlul navigației în port, întocmirea actelor de bord, întocmirea brevetelor pentru marinari, evidența navelor și a navigatorilor. Sin. *c. portului* [căpitan + suf. -ie].

**CĂPTUȘEALĂ**, s.f. 1. Pânză suprapusă peste velă, în locurile supuse frecării. În același scop, la velele mari se folosesc parime metalice și foarte flexibile. • *C. carenei* = înveliș care protejează opera vie a navei (din lemn) împotriva agenților externi (vegetație, apă); se confecționează din tablă de oțel zincată sau din tablă de cupru (metale inoxidabile). *C. punții* = dublură a punții, de regulă la navele de lemn, formată din material lemnos; are rol de izolație și mărește rezistența structurală a corpului navei. v. și *fodră* [căptuși + suf. eală].

**CĂRĂUȘ**, s.m. • *C. mărilor* = denumire sub care erau cunoscuți în antichitate îndrăzneții navigatori fenicieni [căra + suf. -uș].

**CĂRUCIÓR**, s.n. 1. Scaunul rulant care permite canotorului să țină picioarele fixe, corpul deplasându-se odată cu acest scaunel. 2. Platformă cu roți și cavaleți pentru a susține și deplasa la locul dorit nava aflată pe cală sau pe doc. • *C. pentru vaier* = piesă metalică (la nava de pescuit) peste care trece parima numită *vaier*. *C.* ușurează ridicarea traulului pe punte și limitează frecarea dintre parimă și platforma curbată a punții-pupa [caruș + suf. -ior].

**CĂTRĂNÍ**, vb. A impregna parima cu catran, pentru a evita putrezirea ei prematură [catran + suf. -i].

**CĂUȘ**, s.n. Zonă din bazinul portuar, amenajată pentru a adăposti bărci sau pentru a încărcădescărca nave mici [lat. (*cavus*) \* *cam* + suf. -us].

**CEÁIKA**. Navă rusească din sec. XVI-XVII. Era asemănătoare luntrii, avea corpul cioplit dintr-un singur trunchi de copac. Caracteristici: borduri înalte, L = 18—20 m; B = 4 m; navigație pe M. Neagră și M. Caspică [rus. *c.* „pescăruș”].

**CEÁM**, s.n. Navă fluvială fără punte, cu sau fără propulsie, cu magazii încăpătoare, destinată să transporte piatră, nisip, lemn, stuf. Odinioară, avea pânze și era de dimensiuni mult mai mici decât *c.* de azi [tc. *cam*].

**CEÁȘ**, s.n. • *C. de bord* = *c.* mare de perete, instalat în majoritatea compartimentelor navei.

Indică ora fusului (bordului) [sl. *časă*].

**CEATĂL**, s.m. Zonă unde o apă curgătoare se bifurcă [te. *çatal* = „furcă”].

**CEĂȚĂ**, s.f. Fenomen meteorologic datorat suspensiei de picături de apă în vecinătatea suprafeței solului și mării (oceanului).

● *Navigație pe timp de c.* = navigație în condiții de vizibilitate redusă. Expresii: **c. deasă**, **c. slabă** (ușoară) [lat. *caccia*].

**CÉDRU**, s.m. Arbore rășinos, cu ramuri orizontale; are lemn tare, brun-gălbui, uleios, puternic mirositor, folosit în construcții navale [fr. *cèdre*; lat. *cedrus*, gr. *kedros*].

**CEHOSLOVÁCIA**, (*Republica Socialistă Cehoslovacă*), top. Stat în Europa Centrală. Nu are ieșire la mare. Flotă fluvială comercială (1978) = 226 899 t.d.w. Pescuit (1978) = 17 224 t (în apele interioare). Porturi principale: Bratislava, Komarno. Căi navigabile interne = 473 km. Rețeaua hidrografică este alcătuită din fluviul Dunărea (172 km), navigabil pe toată lungimea, și din râurile Elba (Labe), Vltava, Morava, Odra — navigabile pe cea mai mare parte din lungimea lor.

**CELEBES** *v. Sulawesi*.

**CELŪLĂ**, s.f. ● **C. etanșă** = fiecare din compartimentele situate pînă la linia de plutire între pereții dubli ai fundului navei sau ai bordajului. În caz de abordaj, de lovire puternică a corpului navei sau de explozie, **c. etanșă** limi-

tează spărtura, întrucît apa năvălește și ocupă doar una sau câteva **c.** ● **C. frigorifică** = încăpere la bord, prevăzută cu instalație de răcire și destinată depozitării alimentelor, precum și mărfurilor sau materialelor care se depreciază ușor [fr. *cellule*; lat. *cellula*].

**CENTRAFRICANĂ** (*Republica C.*), top. Stat în Africa Ecuatorială. Nu are ieșire la mare. Port principal fluvial — Bangui (213 700 t/1971). Rîurile mai importante sînt Chari și Oubangui (navigabil), care au cursuri liniștite și numeroase cascade.

**CÉNTRU**, s.m. ● **C. de carenă** = punctul în care se aplică rezultanta forțelor de presiune exercitată asupra corpului navei de către masa de apă dezlucuită de corpul navei. În condițiile echilibrului stabil al navei **c. de carenă** se află sub **c. de greutate**, dar pe aceeași verticală. Sin **c. de flotabilitate**. ● **C. de derivă** = punct în care se aplică forța care acționează, în caz de derivă, asupra părții corpului navei aflat sub linia de plutire. ● **C. de greutate** = punctul în care se aplică rezultanta forțelor de gravitație care acționează asupra navei. Ambarcînd-debarcînd marfă și materiale, schimbînd locul lor de amplasare, se schimbă și **c. de greutate**, care se află întotdeauna deasupra **c. de carenă**, dar sub metacentru. ● **C. de velatură** = punctul în care se aplică rezultanta vectorilor care reprezintă forțele vîntului ce acționează asupra velelor de la

bord. Sin. *centru velic*. ● **C. navei** = partea (zona) din mijloc a fiecărei nave [fr. *centre*; lat. *centrum*].

**CENTŪRĂ**, s.f. 1. Foi de tablă asamblate prin sudare sau prin nițuire, din care se alcătuiește bordajul. 2. Fișie de tablă situată în partea cea mai de sus a bordajului. ● „**C. Albastră**” = trofeu instituit și acordat navelor de pasageri (*pașebotului*), care au traversat Oc. Atlantic în timpul cel mai scurt. În prezent „**C. albastră**” aparține pașebotului „Statele Unite”, care la inaugurarea a traversat Atlanticul în trei zile, 10 ore și 40 minute; viteză medie 35,59 Nd. Sin. *Panglica albastră*. ● **C. antimagnetice** = ansamblu de circuite și de dispozitive electrice destinate să anuleze cîmpul magnetic indus în metalul navei și să asigure astfel protecția împotriva minelor marine speciale. ● **C. cu buzunare** = curea lată, prevăzută cu buzunare pentru leșt, care poate fi abandonat ușor cînd scufandrul vrea să ajungă la suprafața apei.

● **C. de salvare** = obiect de forma unei veste umplute cu plută sau alt material care asigură plutirea celui aflat în apă. ● **C. de scufandru** = ansamblu format din chingă lată de 5-8 cm, leșturi și sistem de prindere a leșturilor. Acestea din urmă sînt folosite pentru a echilibra greutatea corpului care tinde să se ridice la suprafață, deoarece are densitatea mai mică decît cea a apei [fr. *ceinture*].

**CEOVRÎNTIE**, s.f. Zona unde apa curgătoare curge lin și în sens opus curentului normal; contracurent fluvial, întilnit indeosebi pe lângă malurile apei curgătoare, cînd aceasta întilnește o întinsură sau un banc [?].

**CER**, s.n. ● *Între c. și apă* = foarte departe de țarm; în larg, de unde nu se zărește uscatul [lat. *caelum*].

**CERC**, s.n. ● **C. antarctic** = c. polar de sud. ● **C. arctic** = c. polar de nord. ● **C. azimutal** = fișie circulară, inel metalic din compunerea compasului de la bord, gradată de la 0° la 360°; pe c. azimutal se citesc direcțiile la diferite repere. ● **C. de cavilieră** = piesă metalică fixată pe coloana catargului, la 80-120 cm deasupra punții; este prevăzută cu orificii pentru cavilele la care se leagă (se voltează) parime. **C. de serifafor** = inel metalic destinat să consolideze capetele vergilor.

● **C. de vizibilitate** = c. imaginar cu centrul în locul observatorului și avînd raza egală cu distanța pînă la care ochiul omenesc sau radarul pot distinge repere de navigație. ● **C. orar** = meridian ceresc care trece prin astru. Sin. *meridian al astrubui*. ● **C. polar** = paralelă pe glob, corespunzătoare latitudinilor 66° 33' nord și sud [lat. *circus*; fr. *cercle*].

**CERCETĂRE**, s.f. ● **C. pavilionului** = cercetarea efectuată de echipajul unei nave militare asupra unei nave care a arborat un pavilion fals [lat. *circutare*].



**CÉRERE**, s.f. ● **C. de dană** = c. adresată organelor portuare pentru a pune la dispoziție o dană necesară operațiunilor de încărcare-descărcare, aprovizionării, staționării etc. [lat. *quaerare*].

**CERTIFICĂT**, s.n. ● **C. de bord liber** = document care atestă bordul liber unei nave pentru apă, navigație etc. ● **C. de clasă** = document care arată principalele caracteristici ale navei; se eliberează, în urma unei expertize, de către o societate de clasificare (la noi de Registrul Naval Român), pentru navele care s-au construit sub supravegherea sa, precum și pentru alte nave. Sin **c. de francbord**. ● **C. de construcție** = document întocmit de șantierul naval pentru nava nou construită; servește la înscrierea navei la căpitania portului și la obținerea documentului care-i atestă naționalitatea. ● **C. de debarcare** = document eliberat de comandantul navei unui marinar care a fost ambarcat pe acea navă; în el se menționează, printre altele: perioada cât a fost ambarcat pe nava respectivă, numele, deplasamentul navei, portul de înregistrare a navei, referiri privind activitatea și comportarea marinarului la bord. ● **C. de francbord** = v. **c. de bord liber**. ● **C. de stivuire** = document care atestă că mărfurile generale și speciale sînt stivuite corespunzător instrucțiunilor. ● **C. de tonaj** = document care atestă tonajul navei, elemente de calcul ale acestuia, precum și alte caracteristici ale navei: denumirea,

portul de înregistrare, dimensiunile principale. ● **C. de tonaj** servește pentru calculul taxelor de port și de canal [fr. *certificat*; lat. *certificatum*].

**CET**, s.m. 1. Velier cu doi arbori; unul este montat în imediata apropiere a provel, celălalt în pupa; are velatură bermudiană. 2. Ambarcațiune cu un singur arbore, instalat la o distanță relativ mică de etravă; nu are vecele numite *focuri*, ci vele bermudiene [?].

**CEYLON**, v. *Sri Lanka*.

**CHANGJIENG (YANGTZE)**. Fluviu în Asia de est. Cel mai lung fluviu al R.P. Chineze. Lungime 6 000 km. Suprafața bazinului 1 726 000 km<sup>2</sup>. Suprafața deltei 80 000 km<sup>2</sup>. Debit mediu 22 000 m<sup>3</sup>/sec. Izvorăște din Munții Tanga și se varsă în M. Chinei de est. Afluenți principali: Hanshui, Yuanjang, și Yalongjang. Porturi principale: Shanghai, Nanjing, Wuhan, Changong, Luzhou. Navigabil pe cea mai mare parte din lungimea sa.

**CHARI**, hidr. Fluviu în partea central-nordică a Africii. Lungime 1 400 km. Suprafața bazinului 700 000 km<sup>2</sup>. Izvorăște din Munții Marra și se varsă în lacul Ciad. Port principal N'Djamena. Apartine statelor Ciad, Republica Centrafricană. Navigabil 860 km.

**CHEI** v. *cheu* [fr. *quai*].

**CHEIAJ**, s.n. Taxă plătită de nave pentru staționarea în port (la cheul la care au acostat) și

pentru folosirea instalațiilor portuare. Sin. *taxă de platformă* [*chei* + suf. -aj; cf. fr. *quayage*].

**CHEIE**, s.f. 1. Despicătură în roca muntelui, rezultată în urma eroziunii profunde exercitată de o apă curgătoare asupra rocii. 2. ● *C. de afurcare* = c. care se poate roti și care are la capete câte o plăcuță triunghiulară, prevăzută cu trei găuri prin care trec capetele lanțurilor de ancoră, când se face manevra de afurcare. *C. de afurcare* menține lanțurile la distanță, împiedicându-le să se încurce. ● *C. de ancoră* = c. de împreunare a ancorei cu lanțul de ancoră; are formă asemănătoare cu c. de lanț, dar dimensiuni mai mici. ● *C. de împreunare* = piesă metalică, de obicei în formă de „U”, prevăzută la capete cu câte o deschidere (uneori fîșetată), prin care trece un bulon sau un bolt. Este folosită pentru a lega două capete de lanț sau de parimă, două c. de lanț, o parimă cu un inel etc. ● *C. de lanț* = lungime din lanțul ancorei (25 m în marina R.S.R. sau 27,30 în aceea a Angliei). Două c. de lanț se leagă între ele printr-o c. de împreunare. ● *C. de legare la geamandură* = c. de împreunare cu care este prevăzută o geamandură în partea superioară, pentru a servi la legarea ambarcațiunii. ● *C. de remorcă* = c. de împreunare destinată legării remorcii la cirligul de remorcă al navei-remorcher. ● *C. de sart simplă* = întinzătorul unei manevre fixe (sart, strai, patarașină). ● *C. Ken-ter* = c. de împreunare în formă

de za cu punte. ● *C. sugrumătoare* = dispozitiv special întrebuințat la confecționarea rapidă a unei gașe din parimă metalică fără a fi matisită. ● *C. -virtej* = dispozitiv format dintr-o c. de împreunare și un virtej; servește la legarea ancorei de brațul acesteia [lat. *clavis*; 1517].

**CHERHANĂ**, s.f. Sediu pescăresc; clădire lângă apă, unde peștele prins este descărcat, sortat, sărat, ambalat și depozitat vremelnic [tc. *kerhane*].

**CHESON**, s.n. 1. Cutie din lemn sau din metal, folosită pentru lucrări subacvatice sau pentru a repara bordajul sub linia de plutire, fără a ridica nava pe doc sau pe cală. *C.* se fixează pe carenă și se scoate apa din el prin pompare. În spațiul *c.* se poate lucra lesne la carenă. 2. Dulap în care marinarii își păstrează efectele de bord. 3. Compartiment etanș la suprafață o navă sau o ambarcațiune, în care a pătruns apa. 4. Cutie voluminoasă, prevăzută cu instalații de umplere-golire și destinată să permită aducerea la suprafață a navelor sau a obiectelor mari scufundate v. și *flotor de ranflutare* [fr. *caisson*].

**CHESONIÉR**, s.m. Persoană specializată în lucrări cu ajutorul chesonului [*cheson* + suf. *ier*].

**CHEU**, s.n. 1. Construcție portuară la care navele acostează, încarcă și descarcă, se aprovizionează și sînt reparate. 2. Porțiune consolidată a malului în

imediată apropiere a apei. ● *A scrie la c.* = a sosi cu nava la acostare. ● *C. cu pasarelă* = c. cu rampă. ● *C. de marce* = c. special construit pentru a fi folosit în oricare din momentele de desfășurare a mării. ● *C. vama* = porțiune a construcției portuare unde acostează navele pentru a se conforma rigorilor vamii. Var. *chei* [fr. *quai*].

**CHIBA**, top. Port (la Oc. Pacific) în estul Asiei (Extremul Orient). Al treilea mare port (după Kōbe și Yokohama) și important centru economic și comercial al Japoniei. Unul din marile porturi ale lumii. Trafic de mărfuri 134,4 mil.t/1978 (69,8 mil.t trafic internațional). Portul este protejat de un dig sparge-val de peste 1,4 km. Intrarea se face pe un canal navigabil cu adâncimi 3—8 m. Port specializat în produse petroliere. Anual portul este vizitat de peste 35 000 nave. Poate primi supetpetroliere de 200 000 t și chiar mai mari la un cheu unde adâncimea apei este de peste 15—17 m. Instalațiile de manevrarea mărfurilor precum și spațiile de depozitare sînt corespunzătoare traficului. Mari șantiere de construcții navale.

**CHICAGO**, top. Port pe țărmul lacului Michigan, în partea centrală a Americii de Nord. Uriș centru industrial, comercial și financiar al S.U.A. Mare nod de comunicații. Anual este vizitat de peste 700 de nave mari oceanice. Lungimea totală a cheurilor peste 12 km. Utilajele de manipulare a mărfurilor sînt moderne.

iar spațiile de depozitare corespunzătoare traficului. Trafic de mărfuri 15,5 mil.t/1977. Șantier de construcții și reparații de nave.

**CHILA**, s.f. Șirul central al tablelor din învelișul fundului care se întinde pe toată lungimea navei, în care se prind tablele bordajului și carlinga centrală. La unele nave, c. e construită dintr-o secțiune dreptunghiulară. ● *C. constituie partea cea mai de jos a unei nave.* Navele mai mari, în loc de grindă compactă, au foi de tablă mai groase. Partea din față a c. se numește *chavă*, iar partea dinspre pupa navei se numește *etambou*. ● *Batura c.* = canal în partea exterioară a c. unei nave (de regulă, din lemn) în care se introduce marginea filei galbordului. ● *C.-cheson* = c. asemănătoare unui tunel; c. fără miez; c. goală. ● *C. cu bulb* = c. terminată într-o anumită porțiune cu o proeminență. ● *C. de iaht* = c. adîncă, prevăzută cu o greutate de plumb în partea de jos, pentru a mări stabilitatea și suprafața de derivă a iahtului. ● *C. de rulin* = element de construcție asemănător unui brîu, fixat pe partea exterioară a bordajului, în partea de jos, pe mai mult de jumătate din lungimea navei. ● *C. de rulin este destinată să amortizeze mișcările laterale ale navei.* ● *C. falsă* = c. de eșare; c. care urmărește în exterior c. principală și protejează fundul navei împotriva loviturilor de scoarța subacvatică. ● *C. grea* = lest de plumb sau de fontă montat sub c. propriu-zisă.

● **C. inferioară** = piesă, de regulă, metalică, destinată a proteja **c.** unci nave din lemn cînd această se pune pe uscat sau vine cu prova la mal. ● **C. interioară** = **c.** care consolidează corpul navei în interior, fără să aibă contact cu apa. ● **C. încovoiată** = **c.** curbată la mijloc, de regulă, la navele mici care au pescajul prova mai mic decît pescajul pupa. ● **C. plată** = **c.** normală, confecționată dintr-o tablă groasă și montată pe centrul fundului navei, de la prova la pupa. ● **C. principală** = **c.** superioară, în care se prind cele mai multe dintre elementele osaturii. ● **C. masivă** = **c.** compactă; **c.** sub formă de grindă. ● **Linia c.** = linie marcată de intersecția planului diametral cu **c.** navei. ● **Scaun de c.** = suport (cavalet) special construit pentru a așeza **c.** unei nave care se construiește, care este ancorată sau ridicată pe cală [fr. *quille*].

**CHILE**, top. (*Republica C.*). Stat pe coasta de sud-vest a Americii de Sud, cu o largă ieșire la Oc. Pacific. Flota maritimă comercială (1978) = 688 144 tdw. Pescuit (1978) = 1 698 484 t; circa 250 balene capturate anual. Porturi principale (mil. t/1978): San Vicente (5,2) Huasco (3,4), Guayacán (2,9), Valparaíso (2,2), Caldera, Tocopilla, Chañaral. Căi Trafic de mărfuri (1978) = 30,5 mil.t Căi navigabile interne — 2 172 km. Cursurile de apă sînt scurte și bine alimentate: Loa și Bio-Bio. Lacurile mai importante sînt Llanquihue, Ranco și Villarrica.

**CHINA 1.** top. (*Republica Populară Chineză*). Stat în Asia de est, cu largă ieșire la Oc. Pacific. Flota maritimă comercială (1978) = 7 598 280 tdw. Pescuit (1978) = 4 660 000 t (1 260 000 t în ape interioare). Porturi principale (mil.t): Shanghai — Wou song (40), Luda (20), Guangzhou (18). Căi navigabile interne = 160 000 km. Construcții navale bine dezvoltate. Rețeaua de ape cuprinde peste 1 600 de fluvii și riuri mari și mijlocii: Amur, Huanghe (4 845 km), Yangtzi (6 000 km), Xijiang (1 800 km), Yaroutsangpo (Brahmaputra), Sutlej, Indus, Lancangjiang (Mekong), (Nujiang Salween), Lukiang (Menam) etc., care au un potențial energetic evaluat la 580 000 Mh. **2.** (hidr.) **Marea C. de Sud** = mare în Oc. Pacific, în sud-estul **C.** Suprafață = 3 447 000 km<sup>2</sup>. Adîncimea maximă = 5 245 m. Este caracterizată prin existența taifunelor. La această mare au ieșire R.P. Chineză, Vietnam, Malaysia, Filipine, Hong-Kong, Singapore.

**CHINGĂ**, s.f. ● **C. de barcă** = curea lată care se petrece peste capota bărcii, pentru a nu fi smulșă [lat. \**clinga*].

**CHINTĂNT**, s.n. Instrument de navigație pentru măsurarea unghiurilor conform aceluiași principiu ca și sextantul, de care se deosebește prin limbul gradat doar pînă la 72°, adică a cincea parte dintr-un cerc, de unde și numele lat. *quintus* „al cincilea”.

**CHIRIE**, s.f. Prețul stabilit pentru a transporta cu nava mărfuri

pe durată limitată; v. și *navlu* [bg., scr. *Kiritja*].

**CHITTAGONG**, top. Port în Asia central-sudică, în Golful Bengal. Cel mai mare port al Republicii Populare Bangladesh. Trafic internațional de mărfuri 5,6 mil.t/1978. Important centru economic și comercial al Bangladeshului.

**CHITIBUȘ**, s.n. Dispozitiv marinăresc destinat să multiplice forța, înlesnind manevrarea greutăților la bord. Este alcătuit din două-trei macarale simple sau duble [?].

„**CHRISTIAN RADICH**” (1937). Navă norvegiană, construită în Germania; navă-școală cu vele. *Caracteristici*: L = 72,6 m; B = 9,5 m; T = 4,3 m; Δ = 1320 t; propulsie mixtă = velle 1 233,7 m<sup>2</sup>, motor 450 CP. *Jurnal de bord* = a efectuat traversări ale Oc. Atlantic; capturată de către germani, este transformată în navă-bază pentru submarine (1940–1945); este abandonată la Flensburg (inundată și fără cataracte); reparată (1947), devine navă-școală pentru marina comercială norvegiană; modernizată în 1953; participă la regate.

**CIAD** (*Republica C.*) 1. top. Stat situat în partea central-nordică a Africii. Nu are ieșire la mare. Pescuit (1978) — 115 000 t. pește (în totalitate în ape interioare, în principal din lacul Ciad. Port principal N'Djamena (la confluența fluviilor Chari cu Logoné). Rețeaua hidrografică este formată din fluviile Chari (care deșează în lacul Ciad) și

Logoné. 2. hidr. Lac în partea central-nordică a Africii. Suprafața variază, după sezon, între 10 000 și 26 000 km<sup>2</sup>. Este folosit pentru navigație, pescuit, cultivarea algelor și irigații. Țări limitrofe: Niger, Nigeria, Ciad și Camerun.

**CICLÓN**, s.n. Vânt deosebit de puternic, cu deplasarea în spirală a aerului. Poate să avarieze navele, să le scufunde sau să smulgă de la bord părți neconsolidate suficient sau neamarate cum trebuie. În zona c. — care are diametrul de câteva mii de km — presiunea scade de la periferie spre centru, se produc innourări și precipitații. Sin *wagan*; puternică depresiune barometrică.

• **C. tropical** = c. care se manifestă la tropice; în zona lui, aerul se rotește în sensul acelor de ceasornic (emisfera sudică) sau invers (emisfera nordică) [fr. *cyclone*; germ. *Zyclon*].

**CIMITIR**, s.n. • **C. navelor** = nume dat unor zone maritime unde se scufundă multe nave (Golful Biscaya, de pildă) [ngr. *himition*; it. *cimitero*].

**CINEMĂTICĂ**, s.f. • **C. navală** = domeniu al navigației care se ocupă cu studiul mișcării relative a unei nave față de altă navă mobilă [fr. *cinématique*].

**CIPRU**, (*Republica C.*) top. Stat în insula omonimă din estul M. Mediterane, la 64 km de țărmul Asiei Mici (Turcia). Flotă comercială maritimă (1978) = 3 724867 tdw. Pescuit (1978) = 1 276 t. Porturi principale (mii t/1971):

Limasol (1,5), Larnaca (1,2) Famagusta, Karavostasi. Trafic internațional de mărfuri (1978) = 3,2 mil. t. Stat cu liberă înmatriculare a navelor.

**CÎMPÎE**, s.f. ◦ **C. Submarină** = formă de relief submarin, plată și de mare întindere [*cîmp* + suf. *ic*].

**CIROCŪMULUS**, s.m. v. *nor* [fr. *cirro-cumulus*].

**CIROSTRATUS**, s.m. v. *nor* [fr. *cirro-stratus*].

**C.I.S.** v. *cod*.

**CIRUS**, s.m. v. *nor* [fr. *cirrus*].

**CISTERNĂ**, s.f. v. *tanc* [lat., it. *cisterna*].

**CIŪLNIȚĂ**, s.f. Anafor (frământare de valuri) în zona Dunării (Bechet). ◦ *Apa curge în c.* = apa, în curgerea ei, formează vârtejuri. Sin. *bulbucă* [?].

**CIUPERCĂ**, s.f. Piesă metalică de forma unci ciupercei, care intră în compunerea instalației de aerisire naturală a navei; este fixată într-o deschidere a punții și poate fi manevrată pe verticală. Sin. *c. de aerisire*, *c. de ventilație*, *trombă de aerisire*, *pălărie de ventilație* [bg. *čepurka*; scr. *pe-šurka*].

**CIVADIERĂ**, s.f. 1. Velier din sec. XV cu velatură triunghiulară la bompres; corăbiile dinaintea **c.** aveau la bompres vele pătrate. 2. Velă pătrată prinsă sub bompres, ca o traistă umflată [sp. *cebadera*, „traistă din care mănincă animalele orz“; fr. *civadière*, it. *civadiera*].

**CÎRLIG**, s.n. ◦ **C. de calafat** = c. folosit pentru a introduce calafatul între filele de lemn ale bordajului sau ale punții. ◦ **C. de încărcare** = c. al dispozitivului de manevrat greutăți (macara, bigă etc.) de care se agață materialele pe timpul încărcării — descărcării navei. Sin. *ganci*. ◦ **C. de remorcă** = piesă metalică îndoită la un capăt și montată la bord pentru a lega parina de remorcaj. Părți componente: ochi, curbură și cioc; are forma semnelui de întrebare [cf. bg. *kărlık*; 1339].

**CÎRMĂCI**, s.m. Cel care manevrează cîrma. V. și *timonier* [bg. *kăрмаč*].

**CÎRMĂ**, s.f. Aripă de dimensiuni limitate, prin rotirea căreia (în jurul unui ax) se realizează manevrarea navei. Se află montată la pupa navei, uneori și la prova și în borduri (pentru navele cu destinație specială). Suprafața și poziția **c.** față de direcția curentului respins de elice influențează direct manevrabilitatea navei. Se compune din safran (panou, pană), etambou, ax, eche. Se poate orienta în borduri pînă la 35 grade (puncte). Unghiul de **c.** este indicat de *axiometru*. ◦ *Axul c.* = ax vertical de care se fixează pana **c.** Pătrunde în corpul navei prin etamboul **c.** și se leagă prin eche la instalația de guvernare. ◦ **C. banda** (*tribord, babord*)! = comandă prin care se indică timonierului să fixeze la **c.** unghiul maxim (în tribord sau babord). ◦ **C. dreapta**! = comandă prin care timonierul

manevrează **c.** spre dreapta. Sin. **c. la tribord.** ● **C. este în ax** = **c.** are unghi zero. ● **C. stînga!** = comandă dată timonierului pentru a manevra **c.** spre babord. Sin. **c. la babord.** ● **C. zero!** = comandă prin care timonierul fixează **c.** în ax, ceea ce înseamnă că menține direcția de deplasare a navei. ● **C. activă** = **c.** care are la jumătatea safranului o elice mică acționată de un electromotor. Se montează la nave speciale (remorchiere de port), care navighează în locuri înguste, pentru a le face mai manevriere. ● **C. compensată** = **c.** care are axul la o distanță oarecare de partea dinspre prova penei. Raportul de compensare (dintre suprafața anterioară și cea posterioară față de axul **c.**) este la navele moderne de 1/4. ● **C. cu pană** = **c.** compusă dintr-o parte lată numită *pană*, care se poate roti în jurul axului ei vertical. Partea din apă a **c.** se numește *safran*. ● **C. cu profil hidrodinamic** = **c.** specială, cu profil hidrodinamic, care asigură o bună utilizare a curentului format de elicea navei; are un mare efect de guvernare. ● **C. de barcă** = **c.** formată din pană, *fișină* (dispozitiv de fixare la barcă și de rotire) și eche (bară cu ajutorul căreia se manevrează **c.**) ● **C. dreaptă** = **c.** în ax, la 0°. ● **C. necompensată** = **c.** al cărei ax este fixat de marginea dinspre prova a penei (safranului). ● **C. prova** = **c.** montată înapoia etravei la unele nave speciale pentru a le face mai manevriere, în vederea navigării prin locuri înguste. ● **C. suspendată** = **c.**

compensată, montată la navele cu viteze mari; printr-un dispozitiv special se prinde axul la pupa navei. ● **A da drumul la c.** = a manevra corespunzător cîrma unui șlep, cînd remorcherul execută rîndoul. ● **A da mai multă c.** = a mări unghiul de **c.** ● **Adaos la c.** = piesă care se adaugă la pana **c.** unor nave militare, obligate să se deplaseze pe fluviu; se recurge la acest adaos pentru a menține buna funcționare a cîrmei și în condițiile curenților de apă fluviale. ● **A îndrepta c.** = a aduce **c.** la zero. ● **A lua din c.** = a micșora unghiul de **c.** ● **Indicatorul unghiului de c.** = dispozitiv montat în camera **c.** și destinat să transmită la punctul de comandă valoarea unghiului de **c.** ● **Limitatorul unghiului de c.** = piesă din metal destinată limitării unghiului de **c.** în cazul cînd acesta depășește valorile normale. ● **Nava (nu) ascultă de c.** = nava (nu) își modifică direcția, în funcție de mișcarea cîrmei; fenomenul este dependent de viteza navei, de numărul de rotații ale elicei, precum și de viteza curentului de apă. ● **Unghi de c.** = unghi format între planul **c.** și axul navei [sl. *krüma*].

**CÎRMÍ**, vb. A manevra cîrma pentru a schimba direcția de deplasare a unui mijloc de navigație [sl. *krümiti*].

**CLAPÔȚI**, s.m. Hulă staționară. Valuri mici; mișcare oscilatorie verticală a apei în zona curenților de sensuri contrarii sau în acvatorii bătute de vînt. **C.** influen-

tează siguranța navelor acostate sau ancorate [cf. fr. *clapote*; 1840].

**CLASĂ**, vb. ● *A c. nava* = a examina o navă comercială pentru a o încadra corespunzător siguranței ei în navigație și pentru a stabili taxa de asigurare a navei și a încărcăturii [fr. *classer*].

**CLĂSĂ**, s.f. ● *C. dragoarelor* = categorie de nave destinate să curseze acvatoriile de mine marine.

● *C. navelor antisubmarine* = categorie de navă destinate să lupte împotriva submarinelor inamice. ● *C. vedetelor* = categorie de nave rapide destinate să acționeze în grup împotriva navelor inamice izolate sau a convoaielor.

● *C. de ambarcațiuni* = categorie de ambarcațiuni care au forme și dimensiuni asemănătoare, precum și aceeași suprafață velică.

● *C. de concurs* = categorie de iahturi stabilită în funcție de lungimea, lățimea, deplasamentul, pescajul, viteza, suprafața velaturii ambarcațiunilor (iahturilor) respective, pentru a participa la concurs.

● *C. de nave* = categorie de nave considerată în funcție de următorii factori: putere de lovire, destinație, dimensiuni, arhitectură, puterea sistemului de propulsie, materialul din care este construit corpul, zonă de acțiune, suprafață velică. Misiunile de luptă, armamentul principal de bord și destinațiile identice decid includerea oricărei nave militare într-o anumită *c.* În cadrul *c.*, uneori, navele militare diferă între ele doar în funcție de cantitatea armamentului și dispunerea lui la bord, de protecție.

Ex. de *c.* de nave: nave de linie, escorteare, portavioane, porteli, coptere, dragoare, nave antisubmarine, nave de debarcare, vedete [fr. *classe*; germ. *Klasse*].

**CLEI**, s.n. ● *C. marin* = *c.* special (cauciuc, șerlac cu gudron), foarte rezistent la umiditate, folosit în marină pentru îmbinarea pieselor de lemn și a altor materiale [sl. *klej*].

„**CLERMONT**” (1803). Navă americană construită de Robert Fulton, prima din lume care demonstrează superioritatea propulsiei cu aburi față de propulsia cu rame și vele. *Caracteristici*: L = 50 m; B = 5 m; propulsie mecanică = masină 18 CP; zbaturi. *Jurnal de bord*: nava a fost testată pe East River (august 1807); a făcut cursa inaugurală New York — Hudson, pe râul Hudson (150 km, 32 de ore la ducere și 30 de ore la întoarcere). În octombrie 1807 a fost amenajată ca pachebot, după care a făcut curse periodice New York — Albany.

**CLINOMÉTRU**, s.n. Instrument destinat să măsoare unghiuri verticale de înălțime, de adâncime și zenitale [fr. *clinomètre*].

**CLÍPER**, s.n. Velier foarte rapid, cu arboradă bogată (cel puțin trei catarge), cu vele așezate pe 4–6 etaje, cu punțile prova și pupa ridicate. A apărut prin anii 1832–1845. Suprafața velilor ajunge la 4 000 m<sup>2</sup>. Deplasament 500–2 000 t. Nava cu abur a grăbit apusul epocii *c.* Destinație: transportul cerealelor, sclă-



vilor și mărfurilor de contrabandă. Corpul suplu, hidrodinamic și velatura bogată îi asigurau cea mai mare viteză între celelalte veliere; zonă de navigație: Oc. Pacific, coastele Chinei, ale Australiei și Californiei [engl., fr. *clipper*; germ. *Klipper*].

**CLÓPOT**, s.n. ● **C. de bord** v. *clopotul navei*. ● **C. de ceață** = c. instalat la uscat sau la bord, pentru a avertiza navele pe timp de ceață că se află în apropierea coastei sau a unui pericol de navigație. ● **C. de scafundru** v. **c. de scufundare**. ● **C. de scufundare** = c. metalic, rezistent, coborât sub apă și alimentat de la suprafața apei cu aer, pentru a permite oamenilor din el să lucreze fără echipament special. ● **C. navei** = c. de alarmă, în formă de pară, prevăzută în interior cu o tijă mobilă, care se manevrează astfel încât să atingă pereții. Bătăile c. anunță, când se ancorează, lungimea lanțului filat, iar în mod obișnuit jumătățile de ore și orele scurse de la începutul schimbului de cart. Bătăile rezezi anunță incendiu la bord, iar pe timp de ceață vestește navele din jur despre existența navei proprii ([sl. *klopót*]).

**CLUB**, s.n. Vergă montată pe bompresul corăbiilor mari pentru a susține marginile de întinsură ale velelor triunghiulare numite *focuri* [fr., engl. *club*].

**COĂDĂ**, s.f. 1. Mănunchi alcătuit din bucăți egale de parimă despletită, prinse la unul din capete

de un lemn, folosit de marinari pentru a spăla puntea. Sin. **c. de punte**. 2. Parte a macaralei. ● **C. convoiului (formației)** = extremitatea convoiului sau a formației; ultima navă din gruparea de nave aflate în marș. ● **A** da cu **c.** = a spăla puntea cu c. ● **La c. lacului (ghiolului)** = la capătul lacului (ghiolului) [lat. *coda*].

**COĂRBĂ**, s.f. Vergea groasă, arcurită deasupra punții unei nave, la pupa, pentru a evita eventuala accidentare a oamenilor de la bord, în cazul ruperii parimei de remorcaj [?].

**COASTA DE FILDEȘ**, top. (*Republica C. de F.*). Stat pe coasta de vest a Aficii ecuatoriale (pe țărmul nordic al Golfului Guineei), cu largă ieșire la Oc. Atlantic. Flota maritimă comercială (1978) = 196 713 tdw. Pescuit (1978) = 79 011 t. Porturi principale (mil. t/1977): Abidjan (7,9), Sassandra, San Pedro. Trafic total de mărfuri (1978) = 8,5 mil.t. (41). Rîurile (Cavally, Sassandra, Bandama, Comoé), deși au lungime și debit mare, nu sînt navigabile decît pe sectoare restrînse, datorită numeroaselor repezișuri și cascade.

**COĂSTĂ**, s.f. și top. 1. Fișie de uscat care mărginește marea sau oceanul. Sin. *țărîm, mal*. 2. Element transversal de osatură, care dă și menține forma corpului navei, realizînd legătura dintre osatura punții și a fundului, asigurînd în același timp întărirea bordajului. **C.** alcătuiesc osatura

transversală a oricărui mijloc de navigație. La bărcile de canotaj și la cele pescărești, **c.** se mai numesc și *crevace*. Navele au **c.**, de regulă, echidistante și fixate pe toată lungimea corpului. ● **C. Aurului**, **C. Fildeşului**, **C. Pipe-rului**, **C. Sclavilor** = fișii de țărni în Africa, numite astfel de navigatorii de odinioară datorită bogățiilor care predominau într-o zonă sau alta a litoralului. ● **C. cuphului maestru** = **c.** de la secțiunea cuplului maestru al navei. De regulă, este întărită, pentru a rezista solicitărilor existente în această zonă. ● **C. Palmierilor** = țărni cu palmieri (Australia). Navigatorii au numit astfel una din zonele litorale australiene datorită abundenței de palmieri zăriți dinspre larg. ● **C. abruptă** = țărni cu pantă extrem de înclinată. ● **C. apărută** = **c.** unde abraziunea marină acționează slab. ● **C. centrală** = **c.** de la jumătatea lungimii navei. De regulă, este întărită pentru a rezista solicitărilor existente în această zonă. ● **C. deschisă** = **c.** neapărată împotriva vântului, valurilor și curenților de apă; **c.** supusă puternic abraziunii marine. ● **C. înaltă** = țărni ridicat mult deasupra nivelului apei. ● **C. întărită** = **c.** de rezistență mai mare cu cca 20% față de **c.** obișnuite. Se montează la nivelul unor compartimente (mașini) sau locuri (prova, pupa) supuse solicitărilor mari. ● **C. întinsă** = **c.** joasă. ● **C. joasă** = țărni puțin înălțat față de nivelul apei. ● **C. periculoasă** = țărni care are în apropiere stânci și praguri subac-

vatic, curenți, vânturi și vârtejuri puternice etc., toate periclinitând navigația. ● **C. ramă** = **c.** formată dintr-un ansamblu întărit de **c.** - varangă — traversă și dispusă la distanță intercostală mai mare decât **c.** obișnuite. ● **Conturul c.** = linia, de obicei sinuoasă, care face demarcația uscat-apă. Buna cunoaștere a conturului înlesnește orientarea navigatorilor ajunși în apropierea **c.**; pentru aceasta, hărțile marine se actualizează, mai ales că abraziunea marină modifică sensibil conturul **c.** Metoda cea mai operativă pentru a cunoaște configurația **c.** la un moment dat este aceea a fotografierii cu ajutorul sateliților: în numai două săptămâni, se obțin informații complete pentru a trasa conturul exact al **c.** Oc. Planetar. ● *Identificarea c.* = *v. identificarea uscatului* [lat. *costa*].

**COATZACOALCOS**, top. Port în America de Nord (Golful Mexic). Cel mai mare port al Mexicului. Trafic de mărfuri 22,2 mil.t/1977. Șantier de construcții și reparații nave. Dispune de mijloace de manipulare și spații de depozitare corespunzătoare traficului de mărfuri.

**CÔCĂ**, s.f. Parte a navei alcătuită din osatură și bordaj; corpul navei de la nivelul punții până la chilă [fr. *coque*].

**CÔCOS**, s.m. Material vegetal provenit din coaja cocotierului, întrebuințat pentru a se fabrica baloane de acostare, paiete și

parime foarte elastice [germ. *Ko-kos*].

**CÓCPIT**, s.n. Deschidere în puntea unei ambarcațiuni sau a unei nave mici, la pupa, unde stă echipajul [fr., engl., sp. *cockpit*].

**COD**, s.n. ● **C. de la Amalfi** = carte de legi maritime, codificate în sec. XI la Amalfi (Italia). A fost recunoscut în Mediterana prima în 1750. ● **C. internațional de semnale (C.I.S.)** = document nautic cu semnale stabilite pentru anumite situații caracteristice navelor și echipajelor; semnalele, extrem de scurte, înlesnesc comunicarea rapidă, folosindu-se stația radio, proiectorul, pavilioanele de brațe și de saulă, precum și figurile de semnalizare. ● **C. internațional de semnalizare cu pavilioane de brațe** = totalitate de reguli și de semne convenționale care stabilesc pentru fiecare literă a alfabetului și pentru fiecare procedură de semnalizare o anumită poziție ori mișcare a brațelor. Se transmit astfel scurte mesaje între corespondenții de la bordul a două nave depărtate într-afit, înfuit nu este posibilă comunicarea verbală. ● **C. internațional de semnalizare cu pavilioane de saulă** = totalitate a drapelelor de diferite forme (triunghi, dreptunghi, flamură, ghidon), culori și semnificații, stabilite convențional, pentru a comunica rapid între navele tuturor țărilor sau între nave și posturile de observare din rada unor porturi; totalitate a regulilor privind folosirea pavilioanelor în traficul de semnalizare. Cu ajutorul unor înghii

subțiri numite *saulă*, pavilioanele se ridică în locuri vizibile. Semnificațiile fiecărui pavilion de saulă sînt prezentate în corpul prezentului dicționar; v. *pavilion*. [fr. *code*, engl. *cod*].

**COEFICIENT**, s.m. ● **C. de consum** = c. care arată calitatea unei nave în raport cu consumul de combustibil și lubrifianti. ● **C. de finețe a carenei** = raport între volumul carenei și volumul paralelipipedului în care se înscrie carena. Se notează cu litera *δ* și exprimă calitatea hidrodinamică a corpului navei. ● **C. de frecare** = c. care exprimă rezistența opusă de navă la deplasarea sa cu o anumită viteză într-un lichid de o densitate cunoscută. Se folosește pentru experimentarea machetelor de nave în bazine speciale. ● **C. de încărcare** = raport între cantitatea de încărcătură existentă la bord (cînd nava pleacă în cursă) și capacitatea de încărcare a navei. ● **C. dead-weight** = c. care arată calitatea unui tip de navă (tonajul de încărcătură pe tona de deplasament). Se exprimă prin raportul dintre capacitatea totală de încărcare și deplasamentul de plină încărcare al navei. Are valori cuprinse între 0,2 (la nave de pasageri) și 0,75 (la cargouri și petroliere). ● **C. amiralității** = c. de deplasament. ● **C. deviației** = c. caracteristici forțelor magnetice care acționează asupra compasului magnetic al unei nave. Sînt c. exacti (se exprimă în unități de forță magnetică) și c. aproxi-

mativi (se exprimă în grade) [fr. *coefficient*].

**COFERDĂM**, s.n. Compartiment transversal, îngust și etans, care are rolul să izoleze între ele tancurile navei de celelalte încăperi sau tancurile de diferite destinații, pentru a evita infiltrările de apă sau de combustibil în aceste încăperi sau tancuri [fr., sp. *cofferdam*; germ. *Kofferdamm*].

**COLÁC**, s.m. • **C. de parimă** — 1. balot alcătuit din parimă așezată spiră peste spiră; 2. spiră de parimă • **C. de salvare** — inel mare de cauciuc, umflat, de plută sau de material plastic, destinat să mențină naufragiații la suprafața apei. Uneori, acesta are și dispozitiv de semnalizare luminoasă sau fumigenă. • **C. de transbordare** = **c.** de salvare prevăzut cu pantaloni pe care îi îmbracă persoana salvată. El se trage pînă la mal pe o parimă întinsă de la nava eșuată, în cazul în care nu se pot folosi bărcile de salvare și ciud salvarea impune urgență. Sin. **c.-pantalon** [sl. *kolaci*].

**COLATITUDINE**, s.f. Complement al latitudinii pentru oricare dintre punctele sferei terestre sau cerești [cf. fr. *colatitude*].

**COLD WALL**, hidr. „Perete rece”. Nume dat zonei atlantice unde se întâlnesc curentul rece Labrador și curentul cald Golfstream; aici apele se amestecă energic pînă la 800 m, oxigenînd puternic straturile de adîncime [eng. *cold* „rece”, *wall* „perete”, „zid”].

**COLIZIUNE**, s.f. v. *abordaj*. Evită **c.**, să nu ajungi să te justifici = proverb marinăresc [fr. *collision*; lat. *collisio -onis*].

**COLMATĂ**, vb. (Despre un golf, un port etc.) A se înnisipa, înămoli, datorită depunerii intense a materialelor transportate de apă [fr. *colmater*].

**COLOANĂ**, s.f. • **C. catargului** = porțiune a catargului între arboret și punte. Cînd catargul este alcătuit din mai multe bucăți, partea de jos pînă la punte se numește **c.**, iar partea de sub punte se numește *picior* (de formă prismatică, de obicei) și se termină spre chilă cu un *călcîi*, a cărui secțiune are formă de pătrat. Extremitatea superioară a **c.** se numește *cap*. • „*Coloanele lui Hercule*” = stîncile Gibraltarului numite astfel de navigatorii antici [fr. *colonne*].

**COLOMBO**, top. Port maritim, capitală a Republicii Sri Lanka. Situat în insula Ceylon din Oc. Indian. Cel mai mare port, centru economic, comercial și bancar al țării (asigură 90% din exporturi). Important port de tranzit și escală pe liniile maritime ce leagă Europa de Extremul Orient, Australia și Africa Orientală de Asia. Suprafața bazinelor portului este de peste 250 ha. Posibilitate de primire a navelor de 40 000 t și chiar mai mari. Cheuri de acostare lungi. Poate primi deodată peste 45 de nave mari. Annual portul este vizitat de peste 2 500 de nave. Trafic internațional de mărfuri 5,5 mil. t/1978. Echipamentul de

manipulare și spațiile de depozitare a mărfurilor sînt apreciabile. Atestat documentar în anul 949.

**COLÓN** v. *Galapagos*.

**COLORADO**, hidr. Flaviu în partea central-vestică a Americii de Nord. Lungime totală 2 740 km. Suprafața bazinului 582 000 km<sup>2</sup>. Izvorăște din Munții Stîncoși de pe teritoriul S.U.A. și se varsă în Golful Californiei, tăind cel mai lung și spectaculos canion din lume (320 km lungime, 1 800 m adîncime maximă). Afluenți principali Gila, Green River, Little Colorado, San Juan. Aparține în întregime S.U.A.

**COLȚ**, s.n. e *C. de fungă* = porțiune a velei de care se prinde funga, adică parțina subțire de ridicare-coborîre a velei. Sin. *e. de învergare*. e *C. de mură* = porțiune a velei în zona de întîlnire a catargului cu ghiul. e *C. de școtă* = porțiune a velei de care se leagă școta, adică parțina subțire folosită pentru a manevra vela în plan orizontal [bg. *kolac*, scr. *kolac*].

**COLȚĂR**, s.n. Piesă care prinde rigid coasta de traversă; piesă de legătură între două elemente care se întîlnesc formînd un unghi de 90 [colț + suf. -ar].

**COLUMBIA** 1. top (*Republica C.*). Stat în nord-vestul Americii de Sud. Are ieșire la M. Caraibilor și Oc. Pacific. Flota maritimă comercială (1978) = 344 780 tdw. Porturi principale (mil. t/1978) = Cartagena (2,8), Buenaventura (1,6), Barranquilla (1,3), Covenas (0,8), Mamonal (0,6) etc. Trafic

total de mărfuri (1978) = 10,8 mil. t. Pescuit (1978) = 63 965 t (42 174 t din ape interioare). Navigație interioară pe râurile Magdalena (1550 km), Cauca (1350 km), Atrato (750 km), Patía (450 km), Putumayo (1900 km), San Juan (380 km), Baudo. 2. hidr. Flaviu în partea septentrională a Americii de Nord. Lungime 1 950 km. Suprafața bazinului 655 000 km<sup>2</sup>. Debit 2 700 m<sup>3</sup>/sec. Izvorăște din Munții Stîncoși și se varsă în Oc. Pacific. Afluent principal Snake. Port principal Portland. Aparține S.U.A. și Canadei. Este navigabil pe cea mai mare parte din lungimea sa. Apele sale sînt utilizate și pentru producerea energiei electrice.

**COMANDAMENT**, s.n. e *C. flotei de pescuit* = organ de conducere al flotei de pescuit. e *C. marinei militare* = 1. organul de conducere al marinei militare; 2. loc unde activează organul de conducere al marinei militare [fr. *commandement*].

**COMANDĂNT**, s.m. e *C. de doc* = persoană care conduce manevrele de ridicare și de coborîre a docului, manevrele de instalare a navei (navelor) pe suporturi (cavaleți). Sin. *căpitan de doc*. e *C. de navă* = persoana care comandă nava; persoana care are răspunderea supremă asupra echipajului și navei. Sin. *căpitan de navă*. e *C. unității de luptă* = persoană care răspunde de oamenii și de zestreca tehnică a unui domeniu al navei de luptă: navigație, transmisiuni, artilerie, arme sub apă.

sistemul de propulsie [fr. *commandant*].

**COMĂNDĂ**, s.f. 1. Ordin prin care comandantul conduce nava. 2. Loc unde își desfășoară activitatea comandantul sau pilotul navei. 3. Parimă subțire (*saulă*) folosită pentru a înfășura capătul unei parime groase, împiedicându-i despletirea. ● **C. la cârmă!** = ordin dat timonierului pentru a manevra cirna așa cum cere comandantul. ● **La c.** = în locul destinat conducerii navei [fr. *commande*].

**COMANDÓR**, s.m. (inv.). Ofițer de marină, avînd gradul echivalent colonelului din armata de uscat. ● **Locotenent-c.** = ofițer de marină, echivalent locotenent-colonelului din armata de uscat. În marina militară a țării noastre, gradele de **c.** și de locotenent-**c.** au fost introduse în anul 1898 și înlocuite în anul 1950 cu gradele de „căpitan de rangul I” și respectiv, „căpitan de rangul II” [fr. *commandeur*].

**COMÉRT**, s.n. ● **C. maritim** = schimb de produse transportate cu navele. Se apreciază că 20 de națiuni au vechi tradiții în această activitate [fr. *commerce*; lat. *commercium*].

**COMITÉT**, s.n. ● **C. internațional maritim** = organizație internațională, înființată în 1897 la Anvers, care se ocupă cu cercetări juridice maritime. Contribuie la elaborarea legislației internaționale privind problemele complicate de drept maritim [rus. *komitet*; fr. *comité*].

**COMORE**, top. (*Republica C.*). Stat la nord-vest de insula Madagascar; suprapunîndu-se arhipelagului vulcano-coraligen omonim din Oc. Indian. Flotă maritimă comercială (1978) = 1 051 tdw. Pescuit (1978) = 4 000 t. anual. Port principal Moroni (capitala).

**COMPĂNIE**, s.f. ● **C. de navigație** = întreprindere sau asociație specializată în organizarea, îndrumarea și controlul activității desfășurate de personalul încadrat pe nave. În epoca marilor descoperiri geografice, **c.** urmăreau colonizarea noilor teritorii, aveau administrație, flote și armate proprii, se considerau stăpîne depline asupra teritoriilor descoperite sau cucerite, puteau să bată monedă, să încheie pace și să declare război [fr. *compagnie*].

**COMPARTIMENT**, s.n. Încăpere la bord, delimitată prin pereți longitudinali și transversali. Mărirea și numărul **c.** depind de tipul și de destinația navei. Cînd unul sau mai multe **c.** se inundă, celelalte trebuie să asigure plutirea navei. Rezerva de flotabilitate a navei depinde de numărul și de mărirea **c.** etanșe neinundate.

● **C. de abordaj** = **c.** etanș, situat la prova navei, destinat să limiteze pătrunderea apei cînd bordajul a fost străpuns; dublu bordaj de protecție. ● **C. de coliziune** (*prova și pupa*) = **c.** etanș.

● **C. etanș** = încăpere astfel construită încît este exclusă pătrunderea apei din (în) **c.** vecin. Comunicarea între **c.** etanș se face pe punte. ● **C. sub punte** = **c.** situat

sub puntea navei (ex.: magazii etc.). ● **C. căldării** == **c.**, la navele propulsate cu forța aburului, în care se instalează căldările și instalațiile aferente acestora.

● **C. mașinii** == încăpere destinată mașinilor, agregatelor și instalațiilor care asigură propulsia navei și energia electrică necesară bordului [fr. *compartiment*].

**COMPARTIMENTĂ**, vb. A împărți spațiul de la bord prin pereți etanși și necetanși, longitudinali și transversali. [fr. *compartimenter*].

**COMPĂS**, s.n. 1. Aparat destinat să indice navigatorului direcția de referință, față de care se măsoară drumul navei și relezmentele. 2. Instrument folosit de navigator pentru a măsura distanța pe hartă. Sin. *ghicără-c.* ● **C. bigirosopic** == aparat alcătuit din două giroscopae cu axe perpendiculare; giroscopaele sînt închise într-o sferă etanșă umplută cu hidrogen. ● **C. cu lichid** == **c.** magnetic la care roza plutește într-un lichid compas din glicerină (57%) și apă distilată. ● **C. de ambarcațiune** == **c.** magnetic portativ, de mici dimensiuni, destinat orientării oamenilor din ambarcațiune, cînd coasta nu este vizibilă. ● **C. de declinație** == instrument folosit la bord pentru măsurarea declinației magnetice în punctul în care se află nava. ● **C. de drum** == **c.** instalat lângă timonier, pentru a permite acestuia „să țină drumul” navei. ● **C. de marină** == **c.** de navigație. ● **C.-etalon** == **c.** magnetic instalat pe puntea etalon astfel încît să fie vizibil întreg orizontul; cu ajutorul acestui **c.**

se măsoară relezmente la repere de navigație, pentru a determina punctul navei. ● **C. giroscopic** == aparat electric de navigație care indică precis un reper de referință numit *nord giroscopic*, în funcție de care se exprimă toate direcțiile de la bord. Este alcătuit dintr-un giroscop, diverse mecanisme și circuite auxiliare. Nu este influențat de magnetismul navei sau de cel terestru. ● **C. lenș** == **c.** care intră greu în meridian după schimbări de drum.

● **C. magnetic** == aparat de navigație care indică nordul magnetic. Cu ajutorul lui se determină drumul navei și direcțiile la repere de navigație. ● **C.-mamă** == girocompasul principal instalat într-unul din compartimentele inferioare; indicațiile **c.-mamă** sînt transmise mai multor repetitoare-giro, instalate în diferite locuri la bord.

● **A dormi c.** == a fi extrem de lent compasul magnetic; a se orienta greu în meridian. ● **A. înnebuni c.** == a se mișca anormal roza **c.** magnetic, din cauza unor fenomene electrice sau electromagnetice de la bord sau din atmosferă. ● **Cutia c.** == cutie din aliaj amagnetic, destinată să susțină lichidul (alcool sau uleiuri speciale) și roza **c.** magnetic. Fundul cutiei este elastic, pentru a îngădui lichidului să-și modifice volumul la cald sau la rece [fr. *compas*].

**COMPENSĂ**, vb. ● **A c. compasul magnetic** == a crea sub compas cîmpuri magnetice care să se opună cîmpului magnetic al navei; se folosesc bare de magneți

permanenți, așezate în anumite poziții pe suportul compasului [fr. *compenser*; lat. *compensare*].

**COMPENSATOR**, s.n. Sistem electric destinat să creeze cimpuri magnetice care să anuleze magnetismul navei [compensă + suf. -tor].

**COMPORTĂRE**, s.f. ● **C. la bord** = conduita persoanelor de la bord; atît echipajul, cît și persoanele temporar ambarcate au obligația să respecte strict regulile stabilite pentru buna desfășurare a vieții la bord. ● **C. navei în largul mării** = starea navei în funcție de starea mării, unghiuri de bandă, stabilitatea la drum etc. [fr. *comporter*].

**COMUNICĂȚIE**, s.f. ● **Căi fluviiale de c.** = ape curgătoare prielnice traficului naval. ● **Căi maritime de c.** = drumuri maritime. [fr. *communication*; lat. *communicatio, -onis*].

**CÓN**, s.n. 1. Figură de semnalizare. Are culoarea neagră și este arborat pentru a înștiința navele din jur că mașinile sînt manevrate pentru marș înapoi. 2. Piesă metalică de formă conică; acoperă și protejează piulița care fixează elicea pe axul portelice al navei. Este prinsă de capătul axului portelice prin înșurubare și asigurată cu splinturi [fr. *cône*].

**CONAKRY**, top. Port, capitală a Republicii Guineea, situat pe insula Tombo și peninsula Kaloum de pe țărmul Oc. Atlantic. Cel mai mare port și centru economic al Guineei. Ia naștere la

sfîrșitul sec. XIX pe locul unor așezări de pescari.

**CONDŪCERE**, s.f. ● **C. navei** = ansamblu de activități care asigură desfășurarea normală a vieții la bord și deplasarea navei dintr-un loc într-altul [lat. *conducere*].

**CONFIGURĂȚIE**, s.f. ● **C. coastei** = aspectul (conturul) pe care îl are linia de demarcație uscat-apă; v. și *coastă* [fr. *configuration*; lat. *configuratio, -onis*].

**CONFLUENȚĂ**, s.f. 1. Întîlnire a unor cursuri de apă. 2. Loc unde se întîlnesc două sau mai multe cursuri de apă, formînd o singură albie. Ant. *ceatal* [fr. *confluence*].

**CONGO (Republica Populară C.)**  
1. top. Stat în partea centrală a Africii, în bazinul inferior al fluviului Congo. Are ieșire la Oc. Atlantic. Flotă maritimă comercială (1978) = 10 833 tdw. Pescuit (1978) = 17 297 t (1 000 + în ape interioare). Porturi principale (mil. t/1977) = Pointe Noire (3,1), Brazzaville — pe fluviul Congo — (0,5). Navigație interioară pe fluviile Congo și Oubangi. 2. hidr. v. *Zair-Congo*.

**CONOSAMÉNT**, s.n. Document pentru încărcătura de la bord, în care se arată, printré altele, felul și cantitatea mărfii pe care o transportă nava [rus. *konosament*; cf. fr. *connaissement*; germ. *Konnossement*].

**CONSÓL**, s.n. Sistem radiotehnic de navigație la mari depărtări (pînă la 1 500 Mm). Principiu: radiofaruri direcționale, instalate pe uscat, emit anumite semnale



(combinații de linii și puncte), care sînt recepționate la bord și goniometrate. Luînd în calcul timpul necesar transmiterii unui ciclu de semnale ( $F = 250 - 350$  Hz) se obține o anumită valoare care constituie indicator de intrare într-o tabelă sau hartă specială. Rezultă un relevment ortodromic. După recepția și goniometrarea unui ciclu de semnale emise de alt radiofar, se determină al doilea relevment ortodromic. Precizia este de 1 Mm la distanța de 180 Mm de-a lungul perpendiculararei pe zona de emisie sau 1 Mm la 80 Mm în unghi de  $60^\circ$  față de perpendiculară. Cu două relevmente trasate pe hartă și pe tabla-consol se determină poziția navei [engl. *consol*].

**CONSTĂNTĂ**, s.f. • C. armonice = mărimi care caracterizează variația periodică a nivelului mării într-un port cu marea (perioada și intervalul lunar, amplitudinea mareei). Se folosesc pentru prevederea mareei [fr. *constant*; lat. *constan*, -ntis].

**CONSTANȚA** (KONSTANZ, BODENSEE), hidr. Lac alpin, situat în Europa Centrală. Suprafață 538 km<sup>2</sup>. Adîncime maximă 252m. Apartine Elveției (173 km<sup>2</sup>), R.F. Germania și Austriei. Atractivă zonă turistică și de agrement.

**CONSTANȚA**, 1. (top.) Port în sud-estul Europei Centrale. Cel mai mare port și important centru economic, comercial și industrial al Republicii Socialiste România. Cel mai mare port la M. Neagră și unul din marile porturi euro-

pene. Trafic de mărfuri 21 179 000 t/1975. Asigură peste 50% din exporturile României și o mare parte a importurilor. Port de tranzit pentru țările socialiste din Europa Centrală. Acvatoriul are o suprafață de peste 520 ha. Adîncimile din bazine sînt cuprinse între 7 și 13 m, iar cheurile sale au peste 14 km lungime. Numeroase dane sînt specializate în traficul diferitelor mărfuri. Dotare cu instalații moderne pentru încărcarea petrolului, macarale, debarcader. Mari șantiere navale de construcții și reparații de nave (cele mai mari ale României). Au luat ființă în anul 1899 sub forma unor ateliere de reparații, transformate în 1908 în șantiere de reparații navale. Realizează în prezent nave de mare tonaj: mineraliere de 55 000 tdw și de 80 000 tdw (începînd cu anul 1980) și petroliere de 150 000 tdw. Posedă instalații și tehnologii moderne pentru construcția navelor, un doc plutitor care poate primi nave de 36 000 t, docuri uscate, macarale plutitoare de mare tonaj, uzine mecanice navale etc. Este legat prin numeroase linii de navigație maritimă de porturile principale ale M. Negre și M. Mediterane, precum și cu porturile de primă mărime din bazinele Oc. Atlantic și Oc. Indian. 2. (hidr.) v. *Constanța*.

**CONSTELAȚIE**, s.f. Grupare de stele într-o zonă a sferei cerești; are o anumită configurație, căreia i s-a dat nume convențional; ajută pe navigatori să se orien-

teze pe mare [fr. *constellation*; lat. *constellatio*].

**CONSTRĂCTOR**, s.m. • **C. naval** = persoană sau întreprindere specializată în construcția navale [fr. *constructeur*].

**CONSTRĂCȚIE**, s.f. • **C. hidro-tehnică** = c. cu specific hidrotehnic; ex. dig, canal, port, baraj etc. • **C. navale** = ramură a industriei constructoare de mașini, specializată în realizarea mijloacelor de navigație; ramură a științei care se ocupă cu calcularea, proiectarea și urmărirea în exploatare a mijloacelor de navigație [fr. *construction*; lat. *constructio*].

**CONTINĂNT**, s.n. Întindere foarte mare de uscat înconjurată total sau parțial de apă; v. *Africa, America, Antarctica, Asia, Australia — Oceania, Europa*. • **C. albastru** = Oc. Planetar, numit c. datorită următoarelor asemănări: drumuri terestre — „drumuri fără pulbere“ (căi fluviale și drumuri maritime); extracții petroliere terestre — subacvatice; mineritul terestru — acvatic; ferme terestre — subacvatice; centrale energetice terestre = centrale mareomotrice etc. • **C. oceanic**, top. = Oceania, alcătuită din puzderie de insule și insulițe. [fr. *continent*; lat. *continens, -ntis*].

**CONTĂTOR**, s.n. • **C. de rotații v. tahometru** [fr. *comptoir*; germ. *Kontor*].

**CONTRAALIZĂU**, s.n. Curent de aer în înaltul zonei tropicale (troposferă), deasupra alizeului; are direcția contrară alizeelor, trans-

portă mase mari de aer de la ecuator în zonele subtropicale. [fr. *contre-alizé*].

**CONTRAAMIRĂL**, s.m. 1. Grad de ofițer de marină, echivalent gradului de general-maior din armata de uscat; are epolet portocaliu cu ancoră și o stea care ocupă toată lățimea, iar la manșetă două trese late și una îngustă. Pantaloni au lateral o dungă albăstră. 2. Persoană cu gradul de c. [fr. *contre-amiral*].

**CONTRABARĂJ**, s.n. Construcție hidrotehnică scundă, construită din piatră, din beton sau din lemn și situată aproape de un baraj (dig), în aval, pentru a preveni în acel loc eroziunea scoarței subacvatice [*contra + baraj*].

**CONTRACIVADIĂRA**, s.f. Velă pătrată, sub bompres și sub civadiără; intra în compunerea velaturii de la bordul unor nave speciale din sec. XV, apoi s-a extins și la alte nave. Până atunci, bompresul avea vele triunghiulare [fr. *contre-civadière*].

**CONTRACĂRMĂ**, s.f. Proeminență pe fața interioară a etamboului cîrmei și (uneori) pe elice, deviată într-un sens deasupra axului elicei și în sens opus dedesubtul lui [*contra + cîrmă*].

**CONTRACOĂSTĂ**, s.f. Piesă de oțel care întărește marginea interioară a coastei [*contra + coastă*].

**CONTRĂCT**, s.n. • **C. de angajare** = document pentru angajarea minorilor la bord; este semnat de armator și de părintele sau tutorele minorului. • **C. de sal-**

*vare* = document sau înțelegere dintre armator (comandant de navă) și salvator (navă sau nave de salvare, elicopter etc.) privind condițiile de salvare, garantarea, plata remunerației de salvare, jurisdicția care va soluționa eventualele litigii [fr. *contrat*; lat. *contractus*].

**CONTRACURÉNT**, s.m. Mișcare a maselor de apă în sens opus curentului de apă din imediata apropiere. Sin. *ceovrântie*. • **C. de defertare** = curent rezultat în timpul scurgerii valurilor defertate pe plajele întinse ale mărilor [contra + *curent*].

**CONTRAETAMBÓU**, s.n. Piesă care dublează, în interiorul corpului navei, capătul chilei dinspre pupa, numit *etambou* [contra + *etambou*].

**CONTRAETRÁVĂ**, s.f. Piesă care dublează în interiorul navei capătul chilei dinspre prova, numit *etравă* [contra + *etравă*].

**CONTRAGABIÉR**, s.m. A treia velă pătrată, confind de la baza arborelui mare și a trinchetului [contra + *gabier*].

**CONTRARÁNDĂ**, s.f. (rar). Velă triunghiulară (sau trapezoidală), prinsă deasupra unei runde, între pic și partea superioară a arborelui. Verga de care se leagă **c.** este montată în prelungirea coloanei arborelui artimon sau a arborelui gabier [it. *contraranda*].

**CONTRARÍNDUNICĂ**, s.f. Denumire a celei de-a șasea vele, numărând de jos, la un velier cu greement pătrată [contra + *rîndunică*].

**CONTRASCÓTĂ**, s.f. Saulă prinsă la colțul de școtă, pentru a strânge vela pătrată, trăgînd-o pe ghiu pînă la catarg [contra + *școtă*].

**CONTRATORPILÓR**, s.n. (inv.) Distrugător folosit pînă la cel de-al doilea război mondial. Navă de luptă rapidă și manovrieră, a cărei principală misiune era să distrugă torpiloarele inamice. [fr. *contre-torpilleur*].

**CONTRÓL**, s.n. • **C. de deviație** = operațiune prin care se verifică și corectează, periodic, pe timpul navigației, valorile deviației înscrise pe tabelă. • **C. vamal** = revizie vamală; **c.** efectuat navei și încărcăturii la sosirea în port și la plecarea din port de către organele vamale. Are scopul de a verifica dacă la bord există mărfuri nesupuse taxei vamale [fr. *contrôle*].

**CONTÚR**, s.n. • **C. coastei**, v. *coastă* [fr. *contour*].

**CONVENȚIE**, s.f. • **C. internațională pentru ocrotirea vieții umane pe mare** = **c.** internațională care cuprinde reguli și norme pentru construcția și dotarea navelor cu mijloace de salvare, măsuri pentru prevenirea incendiilor și, în general, pentru ocrotirea vieții omenești pe mare. Prima **c.** a fost încheiată în anul 1914, ca urmare a naufragiului navei *Titanic*. În anii următori (1929, 1948 și 1960), au mai avut loc **c.** care au îmbunătățit pe cele anterioare. R. S. România a aderat la **c.** din 1960. • **C. pentru prevenirea poluării mării cu produse**

*petroliere* = **c.** internațională care cuprinde reguli și măsuri pentru prevenirea poluării mărilor cu produse petroliere, în scopul protejării faunei marine, a țărmului și a plajelor, a turismului. A fost redactată la Londra în 1954. • **C. porturilor maritime** = **c.** internațională elaborată la 9 decembrie 1923 cu scopul ca fiecare stat semnatar să asigure, pe bază de reciprocitate, celorlalte state participante, condiții egale cu cele ale navelor proprii în porturile naționale (intrarea-ieșirea din port, folosirea portului, a danelor și utilajelor etc.). • **C. și statutul internațional privind regimul căilor navigabile de interes internațional** = **c.** elaborată în 1921, la Barcelona, pentru a stabili reguli și principii privind navigația internațională în apele interioare. A participat și R.S. România [fr. *convention*; lat. *conventio*, -onis].

**CONVERTI**, vb. • **A c. drumul (relevmentul)** = a transforma un tip de drum sau de relevment (ex. *Dc* și *Rc*) în alt tip (ex. în *Da* și *Ra*), adăugînd sau scăzînd corecția totală a compasului magnetic sau a girocompasului, deviația sau declinația. Relații de transformare:

$Da = Dc + \Delta c$  sau  $Da = Dm + d + \delta$ ;

$Ra = Rc + \Delta c$  sau  $Ra = Rm + d + \delta$ ; unde

$Da$  = drum adevărat;

$Ra$  = relevment adevărat;

$Dm$  = drum magnetic;

$Rm$  = relevment magnetic;

$Dc$  = drum compas;

$Rc$  = relevment compas;

$d$  = declinație magnetică;

$\Delta c$  = corecția compasului;

$\delta$  = deviație.

[fr. *convertir*; lat. *convertere*].

**CONVOI**, s.n. • **C. de nave** = grup de nave de transport care au același drum, aceeași destinație și aproximativ aceeași misiune. În timp de război, **c. de nave de transport** este apărat de către nave militare. • **C. remorcat (împins)** = grup format din mijloace de navigație care nu au propulsoare proprii, dar care sînt remorcate (împinse) de un remorcher. Pe Dunăre se întilnesc **c. alcătuite** din două sau chiar mai multe șleperi, a căror încărcătură depășește 5 000 t [fr. *convoy*; cf. rus *konvoi*; it. *convoglio*].

**COORDONĂTĂ**, s.f. • **C. geografice** = latitudinea și longitudinea oricărui punct în care se găsește o navă [*coordonă*; fr. *coordonner*].

**COPĂSTIE**, s.f. Bordură din lemn sau de metal, montată pe parapetul sau pe balustrada care împrejmuiește puntea navei. La bărcile fără punte, **c.** se sprijină pe capetele superioare ale coastelor, consolidîndu-le [ngr. *kupastii*].

**COPENHAGA**, top. Port, capitală a Danemarcei. Situat pe insula Sjælland în nord-vestul Europei.

Unul din principalele porturi ale Scandinaviei. Trafic de mărfuri 9,7 mil. t/1978 (7 mil. t trafic internațional). Cel mai mare centru economic al țării; concentrează aproape 50% din industria Danemarcei. Nod important în Europa de nord-vest pentru circulația maritimă. Punct de pornire al rutei transpolare. Portul are cheuri lungi de peste 41 km și ape adânci de 5—13 m unde pot intra petroliere și nave de mare tonaj. Anual este vizitat de peste 36 000 de nave. Utilajul portuar pentru manevra mărfurilor este foarte modern (macarale, autostivuitoare, elvatoare), iar spațiile de depozitare sînt suficient de mari. Șantierul de construcții și reparații de nave dispun de trei cale de lansare de 2 000 t, un doc plutitor de 7 000 t, trei docuri de reparații de 70 000 t. Este legat cu portul Malmö prin feriboturi. Fondat în anul 1043.

**CORĂBIE**, s.f. (inv.) Velier comercial sau militar. Navă cu pînze. Astăzi c. servesc drept nave-scoală sau nave de agrement [sl. *korabli*].

**CORĂBIER**, s.m. Marinar în echipajul unei corăbii; navigator; proprietar al unei corăbii [*corabie* + suf. *-er*].

**CORĂBIOĂRĂ**, s.f. Corabie mică [*corabie* + suf. *-ioară*].

**CORB**, s.m. Element din compunerea unor nave de luptă romane, care avea forma unui pod raba-

tabil, prevăzut cu o grindă solidă terminată cu un cioc de metal. Nava se apropia în viteză de bordajul navei inamice, pe care îl străpungea cu acest cioc, podul se lăsa și începea lupta [lat. *corvus*].

**CORBÎTO**, s.m. Navă rotundă, folosită odinioară de navigatorii din M. Mediterană pentru a transporta trupe și materiale [?].

**CORDĂJ**, s.n. (rar). Totalitate a parimelor de la bord. Sin. *greement* [fr. *cordage*].

**CORDÓN**, s.n. ● C. *litoral* = porțiune de uscat între o lagună (lac sau baltă) și mare [fr. *cordón*].

**CORECTĂ**, vb. ● A c. *drumul* = a adăuga sau a scădea o valoare la (din) valoarea drumului, pentru a corespunde condițiilor în care se desfășoară navigația (vînt, curenți etc.). ● A c. *hartă* = a înscrie pe hartă datele la zi furnizate prin avizele pentru navigatori. [fr. *correct*; lat. *correctus*].

**CORECTOR**, s.m. ● C. *cuadrantal* = piesă sferică sau cilindrică, din fier moale, care se fixează în plan transversal, în cutia compasului magnetic, pentru a corecta deviația cuadrantală a acestuia. ● C. *de bandă* = magnet vertical fixat în suportul compasului, magnetic și în axa rozei acestuia, pentru a compensa deviația produsă aparatului datorită ruliului (benzilor, înclinărilor navei în borduri) [fr. *correcteur*; lat. *corrector*].

**CORECȚIE**, s.f. • **C. compasului giroscopic** = cifre care exprimă valoarea unghiului format între meridianul adevărat și axa principală a giroscopului de la bord; **c.** se notează cu  $\Delta g$ ; adăugînd-o drumului relevmentului giro  $Dg$  sau  $Rg$  rezultă drumul (relevmentul) adevărat, *Da* sau *Ra*.

• **C. compasului magnetic** = cifre care exprimă valoarea necesară a se adăuga sau a se scădea indicațiilor compasului magnetic pentru a înălțura eroarea lui instrumentală. Algebric, această **c.** rezultă adunînd deviația compasului notat cu  $\delta$  și declinația magnetică  $d$  înscrisă pe hartă pentru momentul și locul respectiv. **C.** se notează cu  $\Delta c$  și corespunde relației  $\Delta c = d + \delta$ . Adăugînd-o drumului (relevmentului) citit la compasul magnetic al navei, rezultă drumul (relevmentul) adevărat. • **C. hărții** = înscriserea datelor noi de navigație, survenite după editarea hărții. • **C. -index** = **c.** care trebuie aplicată valorilor citite la sextant pentru a exclude astfel erorile lui sistematice. • **C. lochului** = procent care arată cu cît trebuie corectate indicațiile lochului pentru a obține valorile exacte ale distanței parcurse de navă. • **C. ortodromică** = valoare de corecție a relevmentului ortodromic  $R_o$  pentru a-l converti în relevment loxodromic  $R_l$ ; se notează cu litera  $\psi$ , corespunde relației  $R_l = R_o + \psi$  și se scoate din tabele.

• **C. de refracție** = mărime cu care, prin scădere din înălțimea unui astru măsurată cu sextan-

tu, se obține înălțimea aparentă. Valoarea **c.** de refracție depinde de înălțimea astrului, de presiunea și temperatura atmosferică; **c.** de refracție este maximă ( $35'$ ) cînd astrul se află la orizont și minimă (zero) cînd astrul se află la zenit [fr. *correction*; lat. *correctio*].

**COREEA**, top. 1. **C. de Sud** (*Republica C.*). Stat în Asia de est; ocupă jumătatea sudică a peninsulei **C.** Are largă ieșire la Oc. Pacific. Flota maritimă comercială (1978) = 4 681 435 t.d.w. Pescuit (1978) = 2 350 778 t (32 896 t + în ape interioare). Porturi principale (mil.t/1978): Pusan (27,2), Ulsan (21,5), Inchón (20,3), Ryosu (14,5), Pohang (9,7) Masan (5,6). Trafic total de mărfuri (1978) = 111,5 mil.t. Construcții navale (1979) = 441 000 t.d.w. Principalele riuri: Han, Kum și Naktong sînt importante pentru irigarea culturilor. 2. *Republica Populară Democrată Coreană*. Stat în Asia de est; ocupă partea nordică a peninsulei **C.** Are largă ieșire la Oc. Pacific. Flota maritimă comercială (1978) = 1 01 542 t.d.w. Pescuit (1978) = 1 600 000 t. Porturi principale: Chinnampo, Najin, Chongjin, Hăngnam. Riurile sînt numeroase, între care Amnok (Yalu) și Tumanngang, care au un bogat potențial energetic, bine valorificat.

**CORIDÓR**, s.n. • **C. Shelter** = **c.** (spațiu) cuprins în suprastructura unei nave de tip shelterdeck, între puntea principală și puntea superioară continuă (punte de adăpost). Se folosește ca spațiu

pentru încărcarea mărfurilor [fr. *corridor*; germ. *Korridor*].

**CORINT (KORINTHOS)**. 1. Istm între Golful Egina și Golful Corint, care unește Peloponesul cu Atica. 2. V. canal. 3. Golf al M. Ionice. Lungime: cca 130 km. Lățime: 35 km. Adâncime 935 m. Port la canalul cu același nume.

**CORN**, s.n. 1. (hidr.) • **C.** de aur = Golf de 7 km lungime în portul Istanbul. 2. • **C. de ceață** = instrument fonc, destinat să producă sunete înalte cu ajutorul aerului comprimat sau vaporilor; se folosește pe timp de ceață pentru a vesti prezența navei. Sin. *fhier* [lat. *cornu*; 1487].

**COROÂNĂ**, s.f. • **C. castanetelor** = piesă sub formă de **c.**, pe care se montează castanetele cabestanului [lat. *corona*].

**CORONAMÉNT**, s.n. Bordură a cheului sau a dîgului [fr. *couronnement*; după *coroană*].

**CORP**, s.n. • **C. exterior al submarinului** = bordaj din plăci de tablă relativ subțire, care dublează **c.** interior. • **C. interior al submarinului** = parte componentă a submarinului confecționată din tablă groasă de oțel. În el se găsesc motoarele, instalațiile, cabințele etc. • **C. -mort** = instalație de legare a navelor în rade, băi, pe fluvii, canale. Este format din greutate, lest instalat pe fundul apei și una sau mai multe geamanduri. • **C. navei** =

element component al navei, format din osatură sau schelet, din înveliș exterior numit bordaj, din perofi și din punți. Sin. *coadă, suprastructură* [fr. *corps*; lat. *corpus*].

**CORSĂR**, s.m. (inv.) Pirat. Sub numele de **c.** erau cunoscuți navigatorii englezi și francezi, plătiți să urmărească marinarii spanioli și portughezi, care interziceau deplasarea navelor altor state spre Lumea Nouă. Ulterior, acești navigatori — urmăritorii acționau pe cont propriu și prădau navele. • *Navă c.* = navă al cărei echipaj urmărea alte nave, le ataca și le prăda [it. *corsaro*; fr. *corsaire*].

**CORVETĂ**, s.f. (inv.) Velier militar cu trei catarge, armat cu tunuri. Era mai mare ca bricul și mai mic decât fregata, în schimb era deosebit de manevrier; avea deplasament mic (cca 1000 t), putere de foc redusă, puntea continuă de la prova la pupa. A înlocuit fregata în acțiuni de legătură; a rezultat dintr-o ambarcațiune cu rame și vele. La mijlocul sec. XIX a ajuns să aibă arborada alcătuită din trei catarge, lungimea de 30 m și tunuri de calibru 30 mm. În timpul ultimului război mondial, au fost construite multe **c.** destinate să protejeze convoaiele împotriva submarinelor, fapt pentru care puterea de foc i-a fost mult mărită, prin armament anti-submarin și antiacrian [fr. *corvette*].

**COSTA RICA**, top. (*Republica C.R.*). Stat în America Centrală. Are largă ieșire la Marea Caraibilor și Oc. Pacific. Flotă maritimă comercială (1978) = 10 120 tdw. Pescuit (1978) = 14 491 t. Porturi principale (mil. t/1976): Limón (1,8/1973), Puntarenas (0,4), Golfito (0,4). Trafic total internațional de mărfuri (1976) = 2,8 mil.t.

**COSTŪM**, s.n. • **C. de scafandru** = c. special folosit pentru scufundări subacvatice. Este compus dintr-un c. de material impermeabil, cască cu vizori, ghete, o conductă pentru pruierea aerului proaspăt și o altă conductă pentru eliminarea dioxidului de carbon; v. și *scafandru* [fr. *costume*].

**COȘ**, s.n. • **C. fals** = tubulatură aerodinamică ce protejează c. de evacuare a gazelor produse de motoarele navei. Are rolul de a mări rezistența și a da un aspect estetic. **c. navei**, precum și pentru a creșta posibilitatea ventilării compartimentului mașinilor prin spațiul dintre cele două c. • **C. navei** = tub special (**c.**) pentru eliminarea gazelor rezultate din arderea combustibilului folosit în instalațiile de propulsie, de încălzire etc. [sl. *koš*].

**COT**, s.n. Locul unde o apă curgătoare își schimbă direcția albiei. Aici apar curenți, băncuri de nisip etc., care periclitează navigația. Sin. *meandru* [lat. *curvus*].

**CŌTĂ**, s.f. Nivelul apei curgătoare față de nivelul apei cilit pe miră, adică distanța dintre etiaj și

nivelul apei. **C.** situate deasupra etiajului sînt pozitive, celelalte sînt negative; v. și *etiaj*. • **C.**

*apei este de + 240 cm, scade 15 cm — nivelul apei este mai mare cu 240 cm față de media celor mai scăzute ape (numită etiaj), iar față de ieri s-a micșorat cu 15 cm.*

• **C. în raport cu nivelul mării** = distanța verticală între nivelul fluviului și liua imaginară care marchează nivelul mării. **C.** se exprimă în hidrograde și în centimetri [fr. *cote*].

**COȚĂ**, vb. A strînge mărfurile sau materialele în baloturi etc. pentru a le încărcă (descărca) în (din) navă. Pentru aceasta, se toloosește *sapanul* (parimă, sîrmă sau lauț prevăzut cu gașe la ambele capete sau cu gașă la un capăt și cîrlig la celălalt capăt) și o bigă sau macara [?].

**COȚĂDĂ**, s.f. • **C. de marfă** = 1. ansamblu sapan-marfă. 2. Cantitate de marfă ridicată într-un sapan; v. și *sapim* [*coță* + suf. -dă].

**COVĒRTĂ**, s.f. Punte superioară, continuă; punte înălțată; punte de manevră [it. *coverta*].

**COVŪZ**, s.n. Ramă de metal, asemănătoare unor pereți verticali scunzi, care mărginește la bord o gură de magazie [?].

**CRAC**, s.m. Braț al unci apei curgătoare; ex. **C.** Scurtelor din Delta Dunării. Sin. *viroagă*. • **C. cu apă moartă** = braț izolat de riu [bg. *krak*; 1520].

**CRAIÉRĂ**, s.f. Navă de transport de dimensiuni mici ( $\Delta$  = 60—80



t), construită în Țările de Jos și folosită îndeosebi pe apele interioare în timpul evului mediu (sec. XV, mai ales). Var. *crăbra* [?].

**CRĂNIC**, s.m. Dispozitiv de bord cu acțiune circulară, destinat în-cărcării-descărcării a două magazi-zii apropiate [?].

**CRAVĂTĂ**, s.f. 1. Zbir montat la vervafor pentru a permite trecerea palancului. 2. Parimă suplimentară de susținere a ancorei care urmează a fi lăsată la apă, în barcă. • *A da (unei nave) c.* = a remorca o navă [fr. *cravate*, it. *cravatta*].

**CREĂSTĂ**, s.f. • *C. valului* = vârful sau coama valului; are diferite forme, în funcție de mărimea valului și de forța vântului. • *C. succesive* = c. a două valuri care vin unul după altul [lat. *crista*].

**CREPŪSCUL**, s.n. Înserare; amurg. Auroră. • *C. civil* = cînd astrul se află la 6° sub orizont, perioadă de timp care precede, pe mare, răsăritul (apusul) Soarelui. • *C. nautic* = perioadă de timp în care Soarele se afla la 6°-12° sub orizont, seara sau dimineața, cînd se pot măsura bine înălțimile astrilor, pentru determinarea punctului astronomic al navei [fr. *crépuscule*; lat. *crepusculum*].

**CRETA**, top. Insulă în M. Mediterană, cea mai mare ca suprafață dintre insulele grecești — 8 331 km<sup>2</sup>. Apartine Greciei. 2. hidr. • *Marea C. v. M. Egee*.

**CREVĂCE**, s.n. Coastă; element din osatura bărcii. [?].

**CREVETĂR**, s.n. Ambarcațiune destinată pescuitului de crustacee (crevete, languste); este construită și dotată special; este propulsată de un motor [*crevetă* + suf. *-ar*].

**CRIC**, s.n. • *C. de salvare v. salvare* [fr. *crie*].

**CRIVĂC**, s.n. Parte de osatură transversală sau de carenă, unde se fixează, în cuie sau în șuruburi, scîndurile de bordaj ale ambarcațiunii [?].

**CROAZIĚRĂ**, s.f. Plimbare cu o navă, ambarcațiune, barcă, dus-întors pe mare. • *Marș de c.* = deplasare a navei în scop de agrement sau de instrucție, dus și întors. [fr. *croisière*].

**CROCODÎL**, s.m. Dispozitiv cu ajutorul căruia se imobilizează o parimă. Este alcătuit dintr-o placă de care sînt montate un inel de ghidare și două sălci zînițate pe margini și forțat de arcuri să se apropie una de cealaltă, sugrumînd astfel parima și imobilizînd-o [fr. *crocodile*; lat. *crocodilus*].

**CROIĂLĂ**, s.f. Sistem de coasere a ferțelor (fișii de velă) una față de cealaltă. • *C. diagonală* = așezare a ferțelor specifică velor numite foc și randă, în care fișii pornesc de la colțul de mură în două direcții. • *C. dreaptă* = așezare a ferțelor paralele între ele și orientate în plan vertical. • *C. în cruce* = așezare a ferțelor paralele între ele și

orientate în plan orizontal [cro + suf. — *ieală*].

**CRONOMÉTRU**, s.n. • **C. de marină** = **c. de navigație** • **C. de navigație** = instrument de navigație, inventat în sec. XVII, destinat să măsoare precis — până la fracțiuni de secundă — timpul la bord. Se păstrează la bord în cutie specială și în locuri ferite de mari trepidații și de lovituri; v. și *jurnalul c.* [fr. *chronomètre*].

**CRUCETĂ**, s.f. Platformă la catarg, alcătuită din furci, antene, traverse și urechi pentru manevre fine, instalată în locul unde gabierul se împreună cu arboretul, destinată să susțină patarașinele și să îndepărteze de catarg sartinurile [it. *crocetta*; după *cruce*].

**CRUCIERĂ**, s.f. 1. Ansamblul de acțiuni navale sistematice și îndelungate, destinate să intercepteze și să dezorganizeze căile de comunicație maritimă ale inamicului. 2. Croazieră sistematică și de lungă durată între două porturi [it. *crociera*].

**CRUCIȘĂTOR**, s.n. Navă militară, cuirasată, rapidă și manevrieră, destinată să facă recunoașteri în cadrul escadrei, să distrugă nave militare, să atace convoaie puternic apărate, să acopere convoaiele proprii, să intercepteze liniile de comunicație ale inamicului. Caracteristici:  $\Delta = 10\ 000 - 20\ 000$  t;  $L = 180 - 250$  m;  $B = 18 - 25$  m;  $T = 7 - 8$  m;  $V = 30 - 35$  Nd; rază de acțiune =  $8\ 000 - 10\ 000$  Mm. Armament: 6—9 tunuri de 203 mm; 10—12

tunuri de 127 mm; 12—24 tunuri de 40—76 mm; 6—12 tunuri de 152 mm; rachete și torpile. Echipaj circa 1 200 oameni • **C. de bătlie** = **c.** cu deplasament peste 30 000 t. • **C. greu** = **c.** cu deplasament de 10 000—30 000 t. • **C. ușor** = **c.** cu deplasament 4 000—10 000 t [infl. fr. *croiseur*].

**CUADRĂNT**, s.m. Instrument de navigație de forma unui sector de cerc, construit din lemn, și alcătuit dintr-un sfert de cerc gradat (90°), două vizoare și plumb suspendat de un fir de mătase; plumbul indică înălțimea aproximativă a astrului s-a folosit până la descoperirea sextantului, [fr. *quadrant*; lat. *quadrans, -ntis*].

**CUBA**, top. (*Republica c.*). Stat în America Centrală, în insula omonimă (cea mai mare din arh. Antilelor). Flota maritimă comercială (1978) = 959 847 tdw. Pescuit (1978) = 213 170 t. Porturi principale: Havana, Santiago de Cuba, Mariel, Puerto Padre. Rîurile sînt numeroase (circa 200), scurte, au debite bogate — mai important fiind Cauto (241 km), navigabil pe 112 km pentru nave mici — și formează multe cascade (Caburni, Toa, Agabama). Insula a fost descoperită în 1494 de Columb. I s-a spus acestui ținut, pe rînd, Camargo, Singuaneca, Guanaja, Insula Mică, Insula Uitată — toate exemple convingătoare de diacronie toponimică.

**CUI**, s.n. 1. Bintă. 2. **C.** din aliaj cositor-cupru folosit pentru fixarea plăcilor de aramă pe corpul

de lemn al unor mijloace de navigație. Sin. **c.** de dublaj. ● **C.** de strapazan = **c.** înfipt în copastie, pentru a se lega de el rama cu ajutorul parmei vegetale sau de pielea. Sin. *ujbă*. ● **C.** babalei = prelungirea părții superioare a babalei în direcția axului longitudinal [lat. *cuneus*].

**CUIRASĂ**, vb. A construi bordajul și alte părți ale corpului navei cu blindaj protector [fr. *cuirasser*].

**CUIRASĂT**, s.n. Navă de luptă blindată, cu deplasament mare (9 000—65 000 t) și putere de foc deosebită. După ultimul război mondial, a fost mult îmbunătățit [fr. *cuirassé*].

**CUIRĂSĂ**, s.f. Blindaj. Plăci de oțel special, care învelesc bordajul și alte părți componente ale navei, pentru a le proteja împotriva proiectilelor și bombelor. La navele de linie, **c.** are grosimea mai mare de 400 mm. Var. *chiurasat* [fr. *cuirasser*].

**CULOĂR**, s.n. 1. Coridor din care se intră în cabină. 2. Spațiu între suprastructură și parapet sau balustradă [fr. *couloir*].

**CULOĂRE**, s.f. ● **C.** mării (*fluviului*) = aspectul colorat al mării, determinat fie de radiațiile de lumină reflectate de apă, fie de suspensiile aflate în apă. În funcție de culoarea apei, unele mări și fluvii au primit nume specifice: M. Galbenă (din cauza mîlului în suspensie), M. Roșie, M. Albă, Fluviul Roșu [lat. *color*, *-oris*; fr. *couleur*].

**CUMULONÍMBUS**, s.m. v. *nov* [fr. *cumulo-nimbus*, <lat. *cumulus*].

**CUMULOSTRÁTUS**, s.m. v. *nov* [fr. *cumulo-stratus*].

**CŪMULUS**, s.m. v. *nov* [lat., fr. *cumulus*].

**CUNÉTĂ**, s.f. Șanț într-un canal lat, amenajat pentru a înlesni scurgerea apelor cu debit mic [fr. *cunette*].

**CUPLĂRE**, s.f. (flr.) Manevră de legare a mai multor șleपुरi, șalande etc. cu parime, pentru formarea dancilor. ● **C.** la babord (*tribord*) = **c.** în care parimelile de legătură sînt date prin babord (*tribord*). ● **C.** lungă (*scurtă*) = **c.** în care parimelile de legătură sînt lungi (*scurte*). ● **C.** în cruce = **c.** în care parimelile de legătură se încrucișează între ele [*cuplă*].

**CŪPLU**, s.n. (Despre corpul navei) Secțiune transversală perpendiculară pe planul diametral; secțiunea în zona lățimii maxime se numește **c.** maestru. ● **C.** de evoluție = rezultanta forțelor de rezistență a cîrmei, avînd tendința să întoarcă nava. ● **C.** de redresare = rezultanta dintre forța cauzată de greutatea aplicată în centrul de greutate și forța de plutire aplicată în centrul de carenă. ● **C.** de redresare are tendința să readucă nava pe chilă dreaptă; v. și *centru*. ● **C.** de remorcă = sin. *coarbă*. ● **C.** de stabilitate = forță rezultată din compunerea forței hidrostactice de împingere exercitată de apă asupra navei cu forța de apăsare determinată de greutatea navei. Cele

două forțe componente sînt verticale și antiparalele, iar rezultanta lor trece prin centrul de carenă, care variază odată cu înclinarea navei. Nava este astfel construită încît, indiferent de variația centrelor de carenă și de greutate, rezultanta să redreseze nava, pentru a evita răsturnarea acesteia. ● **C. elice-cîrmă** = rezultanta compunerii forțelor elicei și cele ale cîrmei. ● **C.-maestru** = secțiunea transversală cu lățimea maximă a corpului navei determinată de intersecția corpului cu un plan vertical transversal. Se află către centrul navei [fr. *couple*].

**CŪRBĂ**, s.f. ● **C. batimetrică** = linia care unește punctele de aceeași adîncime a apei. Sin. *izobată*. ● **C. cînelui** = c. descrisă de nava care evoluează menținînd tot timpul prova orientată spre o navă aflată și ea în mișcare. Sin. **c. de goană**. ● **C. centrelor de carenă (în planul diametral)** = c. (diagramă) care arată variația poziției centrului de carenă în planul diametral în raport cu pescajul și asieta navei. Exprimă stabilitatea navei. ● **C. de girație** = c. descrisă de navă cînd cîrmei i se fixează un unghi constant. Elementele **c.** de girație sînt: punctul inițial și cel final al întoarcerii, diametrul de girație, perioada de girație, lungimea arcului de cerc pe care se înscrie nava. Sin. *cerc de girație*. ● (pl.) **C. de lansare** = c. care arată variația solicitării navei cînd aceasta se lansează la apă. Uneori solicitările la lansare (în special înco-

voierea longitudinală) sînt mai mari decît atunci cînd nava se află pe val. ● **C. deplasamentului** = c. care indică variația deplasamentului în funcție de pescajul navei. Arată că pescajul scade cînd nava trece din apă dulce în apă sărată și invers; pescajul crește cînd nava trece din apă sărată în apă dulce. ● **C. deviațiilor** = c. (diagramă) care arată cum variază (ca mărime) deviația compasului magnetic instalat pe navă. ● **C. Eckman** = linie care unește vîrfurile vectorilor viteză ai curenților acvatici de la diferite adîncimi; acești vectori sînt proiectați în plan orizontal. ● **C. flotabilității** = c. determinată de forțele exercitate asupra navei de către masele de apă. ● **C. greutăților** = diagramă care arată modul cum variază greutatea în raport cu lungimea navei. ● **C. lui Butacov** = c. descrisă de nava care întoarce pentru a se salva un om sau pentru a se readuce la bord un obiect căzut în apă. Se recurge la această c. cînd vizibilitatea este redusă. În momentul zero, se manevrează cîrma cu un anumit unghi în bordul în care a căzut omul sau obiectul și se menține astfel pînă se ajunge la o diferență de 70° față de vedeliul drum. În acest moment, se manevrează cîrma în bordul opus, cu același unghi ca la momentul zero, și se menține acest unghi pînă se ajunge la drum opus celui avut înainte de momentul zero. Normal, navigînd pe acest drum, se poate pescui omul sau obiectul aflat în apă. ● **C. marcei** = c. care arată nivelul mării în timpul

mareei. Se obține cu ajutorul unui dispozitiv special, numit *mare-graf*. • **C. Williamson** = **c.** Butacov la care prima întoarcere se face pînă la 60° (nu 70°) față de vechiul drum [fr. *courbe*].

**CURBŪRĂ**, s.f. • **C. gurnei** = porțiunea curbată din zona unde bordajul gurnei se îmbină cu bordajul lateral [fr. *courbure*].

**CURENT**, s.m. 1. Deplasare (sistematică, de obicei) a maselor de apă într-o anumită direcție și cu o anumită viteză. 2. Deplasare a maselor de aer la o anumită înălțime, deasupra mării, cu o anumită viteză și dintr-o anumită direcție. Sin. **c. de vînt**. 3. Parimă petrecută prin scripeții macaralelor de la bord. 4. Piese (grinzi) fixate simetric de-a lungul bordurilor, în plan longitudinal. Sin. **c. de bordaj**; v. și **c. de punte**. • **C. acvatici** = **c.** care se deosebesc de apa din jur prin temperatură, densitate, salinitate, viteză. **Cauzele c. acvatici** = factorii care determină apariția și dezvoltarea **c. acvatici**: acțiunea vînturilor de lungă durată (care antrenează apele de suprafață și produc **c. de derivă** sau **c. de suprafață**), înclinarea nivelului mării (forța gravitațională tinde să echilibreze această înclinare; sin. **c. de compensare**), marea, configurația coastei, diferența de densitate, de temperatură și de salinitate.

• **C. calzi** = **c.** cu temperatura mai ridicată decît a maselor de apă înconjurătoare. Ex. Golf-stream, Kuro-Șivo. • **C. circular** al *M. Negre* = deplasare a mase-

lor de apă în *M. Neagră*, la cîteva mile marine depărtare de coastă, cu o viteză de cîteva noduri și în direcția inversă direcției acelor de ceasornic. • **C. de bigă** = parimă care garnisește biga. • **C. de bordaj** = grinzi longitudinale așezate simetric de-a lungul bordurilor, spre interior. • **C. de compensație** = **c.** de suprafață din Atlantic și Pacific, formați de o parte și de alta a ecuatorului, avînd ca efect compensarea **c. ecuatoriali**. Sin. **c. contracvatoriali**. • **C. de fund** = **c.** din straturile inferioare ale apei, aproape de scoarța subacvatică, cauzați de modificări în densitatea și temperatura apei. Sin. **c. termohalini**. • **C. de mandar** = parimă care, împreună cu o macara fixă prin care este trecută formează un mandar simplu. • **C. de marea** = **c.** orizontal care ia naștere în timpul fenomenului de marce. Sin. **c. periodic**. Există **c. de flux**, care se formează cînd apele, în timpul fluxului, depășesc nivelul mediu al mării (are viteză maximă cînd marea este cea mai înaltă) și **c. de reflux**, care se formează cînd apele, în timpul refluxului, scad sub nivelul mediu al mării (are viteză maximă cînd marea este cea mai joasă). • **C. de palanc** = parimă vegetală sau metalică garnisită pe una sau mai multe macarale; v. și **garnisi**. • **C. permanenți** = **c.** cu viteză și direcții constante. • **C. de plajă** = **c.** de apă, mai apropiat de țarm decît brizantii și paralel cu ei; apare cînd direcția valurilor formează cu linia țarmului unghi ascuțit. • **C. de punte** = grinzi

longitudinale care rigidizează puntea. **C. de bordaj** și **c. de punte** se numesc, împreună, longeroane și fac parte din osatura corpului de navă. • **C. de spărtură** = **c.** de apă format prin retragerea valurilor care au atins țărmlul; sparg linia de brizanți sau întîrzie valurile care vin spre țărml.

• **C. de suprafață** = **v. c. acvatici.** • **C. ecuatoriali** = **c.** circulari din Atlantic și Pacific, în zona ecuatorului, formați datorită alizeelor. • **C. elicei** = curent rezultat din antrenarea apei prin rotirea elicei. Cu cît viteza navei este mai mare, cu atît **c.** crește în viteză, iar cantitatea apei antrenată de elice este mai mare.

• **C. giratoriu** = **c.** de apă circular. • **C. oceanici** = deplasări ale maselor de apă în oceane, la suprafață sau în adîncime. În 1663, savantul german Athanasius Kircher a publicat prima hartă a **c. oceanici** din Atlantic.

• **C. orizontali** = **c.** acvatici cu acțiune în plan orizontal. Pot fi de suprafață sau de adîncime. • **C. reci** = **c.** cu temperatură mai scăzută decît a maselor de apă înconjurătoare. Ex. Oia-Șivo, **c.** Labradorului; **C.** Benguelci. • **C. submarini** = **c.** din straturile inferioare ale apei; au, de regulă, direcție contrară **c.** de suprafață. Sin. **c. de adîncime** sau **c. intermediari.**

• **C. traversier** = **1. c. marin** a cărui direcție este aproape perpendiculară, adică „la travers” față de intrarea într-un port, golf, canal. **2. c.** format între malul drept și cel stîng al unei ape curgătoare. • **C. verticali** = **c. acva-**

tici cu acțiune pe verticală; deplasare a maselor de apă din adînc spre suprafață sau invers. Sin. **c. de gradient** [fr. *courant*].

**CURRENTOMÉTRU**, s.n. Aparat pentru măsurarea curenților acvatici de suprafață și de adîncime [*curent* + *metru*].

**CURS**, s.n. **1.** Deplasare a apei de la izvor la vărsare. **2.** Ansamblul albie-debit, lichid-debit, solid-lungime a albici-direcție de curgere [lat. *cursor*; fr. *cours*].

**CÛRSĂ**, s.f. **1.** Deplasare sistematică a navei între două sau mai multe porturi, urmînd un itinerar prestabilit. Sin. *călătorie a navei*; *marș*. • **C. de inaugurare** = primul marș al unei nave pe o anumită rută • **C. de probe** = marș în care se stabilesc sau se verifică principalele calități ale navei. • **C. lungă** = navigație pe distanțe mari (de regulă, între două continente). Sin. *voiaj de traversadă*. **2.** Operație de război maritim a navei corsar. A fost interzisă după Declarația de la Paris (1854); **v. și navă corsar.** **3.** Unitate de măsură a distanței parcurse de torpilă, invers proporțională cu viteza acesteia [fr. *course*; 1840].

**CURSOARE**, s.f. (flv.) Curentul de apă în zona talvegului [lat. *cursoria*].

**CURTIÉR**, s.m. • **C. maritim** = **1.** Intermediar (persoană, agent) în încheierea unui contract de navlosire; sin. **c.** de navlosire. **2.** Reprezentant al armatorului; îndeplinește serviciile privind exploa-

tarca navelor; sin. *agent maritim*.  
 3. Reprezentantul celui care trimite mărfuri și materiale pentru a fi transportate pe apă; **c.** le primește, le depozitează, iar la sosirea navei le predă bordului. **C. maritim** primește și conosamente. Sin. *agent de încărcare*.  
 4. Persoană intermediară care studiază condițiile și încheie o asigurare maritimă. Sin. *agent de asigurare maritimă, broker* [fr. *courtier*; 1840].

**CUSĂTŪRĂ**, s.f. 1. Etanșare prin călăfătuire a scindurilor de bordaj. Sin. *harnuz*. 2. Sudare sau nituire a două file de bordaj. 3. Împreunare, prin coasere, a două bucăți de velă. Sin. **c. de velă**. 4. Împreunare ochi-ochi la parime, ochi-școndru sau șapapic-vergă. ● **C. de bordaj** = împreunare longitudinală a două file sau scinduri de bordaj (punte).  
 ● **C. de grandee** = **c.** pentru confecționarea marginii de grandee.  
 ● **C. falsă** = **c.** la capetele pânzei de vele îndoită. ● **C. lată** = **c.** pe ambele linii de cusut. ● **C. în zigzag** = **c.** în care împunsăturile formează o linie în zigzag. [cusut. + suf. -ură; lat. *cosere*].

**CUSTODE**, s.m. ● **C. de epavă** = persoană care păzește și păstrează o epavă sau mărfuri (materiale) aruncate la mal [fr. *custode*; lat. *custos, -odis*].

**CUȘETĂ**, s.f. Pat la bord; este îngust și, de obicei, rabatabil [fr. *couchette*].

**CŪTER**, s.n. 1. Ambarcațiune cu vele, destinată sportului și turismului, precum și pescuitului

aproape de țârm; este mai mare ca iola și mai mică decât iahtul. Are 6—12 m lungime, un singur catarg (de obicei), la care se arborează două sau mai multe vele; este prevăzută cu derivor lestat. Vela mare se numește *vandă*, iar velele triunghiulare se numesc *focuri*. Poate avea și propulsie cu motor. Are o bună stabilitate la drum. Uneori, la **c.** mari, indeosebi, corpul este compartimentat în cabine care permit o activitate îndelungată la bord, departe de țârm. 2. Ambarcațiune propulsată cu 10—12 rame. 3. Mijloc de navigație destinat unor acțiuni militare în zona coastei: pază, cercetare, legătură cu nave de luptă mai mari, piraterie. Arbo-radă simplă (un catarg și un bompres); velatură alcătuită din velă mare, gabier, zburător, focuri; armament=cîteva guri de foc. 4. Mijloc de navigație folosit pentru patrulări și cabotaj, deplasament maxim 2 000 t. 5. Mijloc de navigație de mici dimensiuni, destinat pescuitului. Are corp din lemn, iar propulsia — mecanică sau cu vele [fr. engl. *cutter*].

**CUTRĂMUR**, s.n. ● **C. submarin** = fenomen de mișcare violentă a scoarței subacvatice, care antrenează deplasări de masele de apă, uneori cu efect catastrofal asupra navelor din zonă sau asupra țârmului. Sin. *scism submarin* [cutremură-lat. *contrenulare*].

**CUȚIT**, s.n. ● **C. de mare** = moluscă de formă turtită, cu cochilie formată din două valve, branșii lamelare (*Solen marginatus*);

viețuiește în M. Neagră. ● **C. de barcă de salvare** == **c.** din inventarul bărcii de salvare; are mîner flotabil, saulă pentru legare la barcă și făci pentru tăierea conservelor. ● **C. de gabier** == briceag prevăzut cu diferite dispozitive pentru lucrări de mafeletaj. ● **C. de matiseli** == *r. matisive*. ● **C. de scafandru** = instrument de tăiat, alcătuit din mîner, lamă metalică și teacă; servește scafandrului pentru apărare contra

unor viețuitoare subacvatice și pentru diferite activități sub apă (tăiere cabluri, parime). ● **C. de velar** == **c.** cu o muchie bine ascuțită, destinat lucrărilor la vele și tăieri, neteziri [lat.<sup>9</sup> *acutissus*].

**CVADRATŪRĂ**, s.f. Poziție pe care o are Luna (sau planetele) față de Pământ, pentru ca, longitudinea să difere de cea a Soarelui cu 90° sau 270°. Var. *cuadratură* [fr. *quadrature*].



# D

**DACCA**, top. Port (în Golful Bengal), capitală a Republicii Populare Bangladesh, în Asia central-sudică. În prezent este principalul centru economic al țării și formează, împreună cu portul fluvial Nārāyanganj, cea mai mare concentrare industrială, inclusiv construcții navale.

„**DACIA**“. Navă-petrolier; primul petrolier mare din flota R.S.R. intrat în eficiență în 1974. *Caracteristici*: L = 242 m; B = 40 m; Δ = 86 094 t<sub>dw</sub>; propulsie mecanică = motor Diesel 20 300 CP; V = 16,1 Nd.

**DAKAR**, top. Port (la Oc. Atlantic), capitală a Republicii Senegal. Cel mai mare port și cel mai mare centru economic, financiar și comercial al țării. Sediul a 11 societăți de navigație. Activ port-escală în Oc. Atlantic — 80% dintre navele oceanice care acostează se aprovizionează cu apă potabilă, alimente și combustibil. Suprafața bazinelor portului peste

216 ha. Lungimea cheurilor peste 7,6 km. Adâncimi în imediata apropiere a cheurilor 6,5—12 m. Anual este vizitat de peste 4 000 de nave. Trafic internațional de mărfuri 2,4 mil. t/1976. Echipamentul portuar pentru manipulara mărfurilor este modern. Șantier de reparații navale. Fondat în 1857 de către francezi ca port militar.

**DALB**, s.m. Stilp vertical, construit din beton, destinat legării și ghidării unui corp plutitor, care execută mișcări pe verticală [?].

**DĂLTĂ**, s.f. ● **D.** de călăfătuire = obiect cu ajutorul căruia se introduc bucăți de cilți sau de bumbac, îmbibate cu grăsime (od.) sau catran între scindurile de bordaj sau de punte, pentru a le etanșa. Este construită din metal și are formă de pană. Sin. *parelă, sinar, coftera*. ● **D.** pentru gheață = **d.** folosită pentru spart gheața în jurul navei. Este alcătuită

dintr-o pană metalică și o prăjină pentru minuit [sl. *đlato*].

**DĂMĂ**, s.f. Oricare dintre deschiderile practicate în copastia bărcii pentru a fixa și a sprijini rama (vîsla) cît timp se vislește. Cînd rama nu e fixată la post, **d.** este obturată cu un capac [fr. *dame de nage*].

**DĂNĂ**, s.f. 1. Loc de-a lungul cheurilor amenajat pentru acostarea navelor și pentru încărcarea-descărcarea mărfurilor. **D.** are, de obicei, lungimea cel puțin egală cu lungimea celei mai mari nave care poate acosta acolo. 2. Magazin pentru mărfuri în port. Există **d. de chereștea**, **d. de pasageri**, **d. petrolică**, **d. militară** etc. 3. Mai multe mijloace de navigație (șle-puri, vedete etc.) acostate bord lingă bord la aceeași dană. • *Cereve de d.* = document pe care agentul navei îl înaintează din timp autorității portuare pentru a primi repartizare la o dană de încărcare-descărcare. • **D. de acostare** = porțiune de cheu, debarcader etc. și apa din apropiere, unde acostează, de obicei, o singură navă. • **D. de armare** = loc în șantier naval, unde se armează nave; v. și *armă*. • **D. de descărcare** = porțiune de cheu, debarcader etc. amenajată pentru a primi nave care urmează a fi descărcate. • **D. de încărcare** = porțiune de cheu amenajată (cu macarale, magazii, linii de cale ferată, instalații electrice, platforme etc.) pentru încărcarea navelor; este marcată cu nume sau cifre și este grupată cu alte dane, care au aceeași destinație: trafic

de călători, de mărfuri generale, de produse petroliere, de cereale, de minereuri etc. • **D. de radă** = loc în bazinul portului sau în radă, amenajat pentru încărcarea-descărcarea navelor prin transbordare. • **D. dragată** = **d.** în dreptul căreia s-a dragat, adîncindu-se apa suficient pentru a permite plutirea navei. • **D. improprrie** = **d.** cu ape mici sau neamenajată pentru încărcarea-descărcarea navelor • **D. rezervată** = **d.** închiriată pentru navele care fac escală regulată în acel port • *Lista navelor la d.* = document privind ordinea de sosire a navelor în radă sau în bazinul portului. • *Navă în d.* = navă gata de încărcare-descărcare la dana repartizată. [ngr. *dána*].

**DANEMARCA**, top. (*Regatul D.*). Stat în nord-vestul Europei; ocupă peninsula Iutlanda și peste 400 de insule din apropiere. Are largă ieșire la M. Baltică și M. Nordului. Flotă maritimă-comercială (1978) = 8 939 266 tdw. Pescuit (1978) = 1 745 474 t (16 032 t din ape interioare). Porturi principale (mil. t/1978): Copenhaga (9,7), Stigsnaesvaerket (5,7), Esso-havnen (4,9), Århus (3,9) Esbjaerg (3), Ålborg (3,6), Shellhavnen (2,7). Trafic total de mărfuri (1978) = 59,2 mil. t. Construcții navale (1978) = 199 000 t.r.b. Numeroase lacuri, mai important Arresø (40,6 km<sup>2</sup>), lagune și fiorduri — adevărate mărturii despre calota glaciară cuaternară.

„DANMARK“ (1932). Navă-scoală cu vele, construită în Dane-

marca. *Caracteristici*: L = 77,1 m; B = 10 m; T = 4,2 m; Δ = 790 t; propulsie mixtă = vele 1 636 m<sup>2</sup>, motor 486 CP; echipaj = 80 de persoane. *Jurnal de bord*: navigație cu vele în Oc. Atlantic; navă-școală în serviciul S.U.A. (1939--1945); proprietate daneză (1945), modernizare (1959), regate.

**DAPAC**, acr. Aviz care prezintă locurile periculoase navigației din cauza minelor din zona Oc. Pacific [engl. *Danger Areas in the Pacific*].

**DAR ES SALAAM**, top. Port (la Oc. Indian), capitală a Tanzaniei. Important centru economic (60% din întreprinderi) și comerca al Tanzaniei. Trafic de mărfuri 3,5 mil. t/1975. Port de export al produselor țării și de tranzit pentru mărfurile Zairului și Zambiei. Întemeiat în 1862 de sultanul Zanzibarului.

„**DAR POMORZA**“ (1909). Navă poloneză, construită la Hamburg (Germania); navă-școală cu vele. *Caracteristici*: L = 91 m; B = 12,6 m; T = 5,7 m; Δ = 1 780 t; propulsie mixtă = vele 1 899,8 m<sup>2</sup>, motor 430 CP; echipaj = 30 marinari, 150 elevi. *Jurnal de bord* = navă-școală pentru elevii marinei comerciale germane, vândută Franței, apoi cumpărată de către populația Pomorzei (Pomerania; 1929) care o dăruiește Școlii superioare de marină Gdynia (1930); regate. Alte nume: *Princess Eitel Fridrich* (germ., 1909—1926), *Colbert* (fr., 1926—1929).

**DARLING**, hidr. Cel mai mare fluviu al Australiei. Lungimea 2 800 km. Izvorăște din Munții Noii Anglii și este afluent al fluviului Murray. Afluenți priucipali: Warrego și Paroo. Port principal: Bourke.

**DĂNFUI**, vb. v. a degaza. Var. *dămfui* [damf + suf. -ui; germ. *Dampf* „miros“].

**DEADWEIGHT**, s.n. Capacitate totală de încărcare a unei nave. Greutatea care se poate încărca la bord, pînă ce nava ajunge la pescajul maxim stabilit. Cuprinde greutatea încărcăturii, a combustibilului și a apei, a balastului, a echipajului, a proviziilor etc. • *Tonă d.* = unitate de măsură a capacității de încărcare a navei; 1 t.d.w. = 1 000 kg (tonă metrică) sau 1 016,047 kg (tonă engleză) [engl. *deadweight*].

**DEBĂCLU**, s.n. Zăpor. Rupere a gheții care barează curgerca apei [fr. *débâcle*].

**DEBALASTĂ**, vb. A arunca balastul de la bord; ex. a goli de balast tancurile petrolierului, umplute pe jumătate, de regulă, pentru a manevra nava în siguranță cînd încă nu a fost încărcată Sin. *delesta* [fr. *deballaster*].

**DEBARCĂ**, vb. 1. A coborî de la bord pe uscat (pe mal, pe dană etc.) 2. A aduce trupe și materiale pe tărîmul inamic. Sin. *desanta*. 3. A descărca mărfurile de la bord. 4. A scoate pe cineva din echipaj, radiindu-l din evidență. [fr. *débarquer*].

**DEBARCADER**, s.n. 1. Loc amenajat la uscat pentru acostarea navelor, pentru îmbarcare-debarcare călători, mărfuri, materiale. 2. Construcție plutitoare legată cu uscatul printr-o punte (schelă). Sin. *ambarcader* *amputament* sau *pasarelă*, sin. *ambarcader*, *aputament* [fr. *débarcadère*].

**DEBARCARE**, s.f. Coborire de la bord pe uscat. ● *Agent de d.* = funcționar care îndeplinește formalitățile de debarcare a pasagerilor. ● *Loc de d.* = parte de țărm în apropierea căreia apele au adâncimi suficiente pentru a permite venirea și ancorarea navelor de desant maritim. ● *Navă de d.* = mijloc de navigație destinat să transporte și să debarce trupe și mijloace de luptă. Caracteristici: provă lată, dreaptă și rabatabilă; pescaj mic la prova; capacitate mare de transport. Sin. *navă de desant*. ● *Permis de d.* = document individual și ne-transmisibil, dat celor de la bord în portul de escală; prin acest permis, autoritățile portuare dau voie marinarilor și pasagerilor să plece de la navă în oraș. Înscriri în permis: numele, vârsta, numărul și seria livretului de marinar sau al pașaportului, funcția în echipaj; numele navei [*debarcă* + suf. *-re*].

**DĒBIT**, s.n. ● *D. lichid al fluvului* = cantitatea de apă care se scurge printr-o secțiune a albiei sau a canalului într-un moment dat. ● *D. solid* = cantitatea de aluviuni (ml, pietriș și material în suspensie) transportate de apa curgătoare într-un

loc, la un moment dat. De exemplu, *d. solid*, al Fluviului Mississippi, în golful Mexic, timp de 35, ani, este de cca 1 km<sup>3</sup> [fr. *débit*].

**DEBITĂ**, vb. A tăia tabla în forme și dimensiuni stabilite după un anumit plan: tabla debitată este apoi asamblată în bloc-sectii pentru nave. ● *Mașină de debitare* = mașină care fragmentează tabla în bucăți necesare construirii navei [fr. *débitrice*].

**DEBUȘEU**, s.n. ● *D. de pod* = debit maxim al unei ape curgătoare, care la nivelul maxim nu trece peste pod [fr. *débouché*].

**DECCA**, acr. Sistem radiotehnic de navigație hiperbolică pentru determinarea punctului navei pe baza diferențelor de fază dintre undele emise sincronizat de o stație principală, care lucrează conjugat cu 2—3 stații secundare. Diferențele de fază se convertesc în hiperbole, la intersecțiile cărora se află punctul navei. Fiecare din cele trei perechi de stații are pe hartă un fascicul de hiperbole; culoarea roșie, verde sau portocalie corespunde câte unui fascicul. Frecvența de lucru cca 100 HZ. Precizie ± 10 m.

**DECLARAȚIE**, s.f. ● *D. de bagaje* = formular completat de orice pasager, când se ambarcă-debarcă, în care sînt specificate obiectele pentru care se percep taxele vamale. ● *D. de bord a echipajului* = lista cu obiectele personale ale echipajului, înmînată organelor de vamă cînd nava sosește în port. Obiectele de la bord care nu sînt trecute în acest do-

cument și nici în **d.** de bord generală sînt considerate în contrabandă. • **D. în vamă** = declararea mărfii, a proviziilor, obiectelor și a valutei atît la sosirea, cît și la plecarea navei. • **D. vamală** = document (formular imprimat), deus la vamă pentru biroul de vămuire control-vamal [fr. *déclaration*; lat. *declaratio, -onis*].

**DECLINAȚIE**, s.f. 1. Unghiul dintre meridianul magnetic (Nm) și meridianul adevărat (Na) sau geografic (Ng). Primele măsurări privind **d.** s-au făcut în sec. XVII la Paris și Londra. Valoarea **d.** diferă de la an la an și de la o zonă geografică la alta; în R.S.R., **d.** este pozitivă și crește 3—6 minute anual. Sin. **d. magnetică**. 2. Rezultanta dintre forța magnetismului terestru și forța determinată de magnetii pe care îi are roza compasului magnetic de la bord. Se notează cu litera **d.** • **D. estică** = abatere a acului magnetic spre est față de meridianul adevărat; se notează cu „**d<sub>e</sub>**” sau „+” • **D. vestică** = abatere a acului magnetic spre vest față de meridianul adevărat; se notează cu „**d<sub>w</sub>**” sau „—”; direcțiile magnetice (**Rm**, **Dm**), determinate cu ajutorul compasului magnetic, trebuie să fie corectate, adăugînd sau scăzînd valoarea **d.**, după cum aceasta este pozitivă (**d+**) sau negativă (**d-**) [fr. *déclinaison*, it. *declinazione*, lat. *declinatio, -onis*].

**DECLINITĂTE**, s.f. Înclinare a văii prin care curge un fluviu. Var. *declivitate* [?]

**DECLINOGRĂF**, s.n. Aparat care înregistrează variația declinației magnetice [fr. *déclinographe*].

**DECLINOMÉTRU**, s.n. Aparat care măsoară declinația magnetică [fr. *déclinomètre*].

**DECOMÉTRU**, s.n. Indicator DECCA; afișează cifra corespunzătoare uneia din cele trei hiperbole de pe hartă (roșie, verde sau portocalie), cu ajutorul căreia se determină punctul radio al navei [engl. *deco* + *meter*].

**DECOTĂ**, vb. A scoate cîrligul din gașă; a desface legăturile (coțada) mărfii și a scoate apoi conținutul acesteia pentru a-l manevra [*de-* + *coțd*].

**DEDURIZĂRE**, s.f.v. *apă* [*de(s)*] + + *dur* + suf. *-iz dedurcir*].

**DEFERLĂ**, vb. (Despre un val marin) A se frînge, a se sparge și a se împrăștia datorită vîntului sau întîlnirii dintre buza vîntului cu un obstacol submarin (banc, prag, scoarță subacvatică, aproape de suprafața apei) [fr. *déferler*].

**DEFERLĂRE**, s.f. Fenomen de îndoire și de spargere a crestei valului [*deferlă* + suf. *-re*].

**DEFLECTÓR**, s.n. 1. Instrument care măsoară intensitatea forțelor magnetice la bord; se știe, astfel, cît și cum să se miște barele metalice pentru a face compensarea compasului magnetic. 2. Dispozitiv folosit pentru schimbarea direcției de curgere a unui curent de fluid [fr. *défecteur*].

**DEGARNISÍ**, vb. 1. A desface lanțul ancorei de pe barbotin. Sin.

a **d.** lanțul de ancoră. 2. A scoate parîna (curentul) din raiul unei macarale. Sin. a **d.** macaraua. Cuv. derivate: s.f. *degarnisire*, adj. *degarnisit* [fr. *garnir* > r. *garnisi* + pref. *dě-*].

**DEGAZĂ**, vb. A evacua gazele din tancurile, din santinele, din coferdamurile și din cisternele de la bord, injectînd în ele abur sub presiune, timp de 4—6 ore, după care în compartimentele respective se trimite jeturi de apă de mare, pentru a înlătura aburul. Se recurge la degazare înainte de a începe activitățile oamenilor în compartimentele amintite (unde există pericol de intoxicare sau de explozie, cînd conținutul de hidrocarburi depășește 0,2% în părțile inferioare ale compartimentelor). Sin.: a *dănfut*. [fr. *dégazer*].

**DEGAZĂRE**, s.f. 1. Acțiunea de a degaza. 2. Rezultatul acțiunii de a degaza. • *Accelerarea d.* = grăbirea activității de a degaza, recurînd la aparate numite *de-gazoare* și la mînci de vînt. • *Certificat de d* = document care atestă că toate tancurile, santinele, coferdamurile și cisternele de la bord au fost supuse **d.** Actul este eliberat de un specialist și arată gradul de **d.** a navei, în funcție de analiza aerului din compartimente. Gradul de **d.** este apreciat printr-unul din certificatele: „Sigur pentru oameni” și „sigur pentru oameni și foc”; „nesigur pentru foc”; „nesigur”. Sin. *dănfuire* [*dégază* + suf. *re*].

**DEGAZÓR**, s.n. Aparat cu ajutorul căruia se evacuează gazele și resturile petroliere din compartimentele navei. Este un ejector montat la tubulatura navei, prin care se trimite jeturi de aer care vaporizează resturile petroliere. Sin. *ejector* [*dégază* + suf. *-or*].

**DEGETĂR**, s.n. Inel metallic prin care trece axul unui rai (scriptete) [*déget* + suf. *-ar*].

**DEGIVRĂ**, vb. A înlătura gheața de pe părțile înghețate de la bord [fr. *dégivrer*].

**DEGREĂ**, vb. A demonta greeventul [fr. *dégréer*].

**DELESTĂ**, vb. v. *debalasta* [fr. *délester*].

**DELFINIÉRĂ**, s.f. Navă specializată în capturarea delfinilor. Are la prava o platformă de pe care se lansează harponul [*delfin* + suf. *-iéră*].

**DELTĂIC**, adj. Care se referă la deltă. • *Pantă d* = pantă lină, specifică albiei unei ape curgătoare în zona deltei [fr. *deltaique*].

**DELTĂ**, s.f. Zonă aluvionară la gura de vărsare a unui fluviu în lac, în mare sau în ocean. Această zonă are forma literei grecești delta, cu baza spre lacul, marea sau oceanul care nu au maree și nici curenți acvatici puternici. De ex. **D.** *Dunării*, zonă cuprinsă între brațele Chilia, Sulina și Sfîntul Gheorghe ale Dunării [fr. *delta*; gr. *delta* = a patra literă a alfabetului grecesc].

**DEMAGNETIZĂ**, vb. A anula sau a micșora cîmpul magnetic al

navei printr-un câmp magnetic de sens opus, creat de cabluri prin care trece curent electric [fr. *démagnétiser*].

**DEMAGNETIZĂRE**, s.f. 1. Activitatea de a demagnetiza. 2. Rezultatul activității de a demagnetiza. ● *Briu de d.* = totalitatea cablurilor electrice grupate deasupra liniei de plutire, destinate să creeze un câmp magnetic opus celui al navei, pentru a asigura astfel „imunitatea“ împotriva minelor magnetice. ● *Instalație de d.* = instalație fixă sau plutitoare care demagnetizează nava; cabluri electrice și tablouri de distribuție. ● *Navă de d.* = navă destinată activității de a demagnetiza alte nave [demagnetiză + suf. -re].

**DEMONTĂT**, adj. ● *Mare d.* v. mare [de + montă.]

**DENISIPĂTOR**, s.n. Bazin de depunere a aluviunilor ușoare [bg. *nasip*].

**DENSITĂTE**, s.f. ● *D. apei de mare* = proprietate fizică a apei marine exprimată prin raportul dintre masa și volumul ei. *D.* este direct proporțională cu salinitatea și invers proporțională cu temperatura. ● *D. rețelei hidrografice* = proporție între lungimea cursurilor de rîuri (canale) și suprafața mărginită de ele. Hărți cu linii de egală *d.* a apei de mare = hărți cu izopieune [fr. *densité*; lat. *densitas*, -atis].

**DENUĂȚIE**, s.f. Acțiune de erodare, transportare și depunere exercitată de ape asupra usca-

tului. Anual, prin *d.* rezultă 2,7 miliarde tone de aluviuni [fr. *dénudation*; lat. *denudatio*].

**DEPĂȘI**, vb. A trece pe lângă o navă în ocean, în mare sau într-o zonă îngustă (canal, pasă, strîmtoare). Manevra are loc fie prin mărirea vitezei de către nava care depășește, fie prin micșorarea vitezei de către nava care urmează să fie depășită. Nava care *d.* trebuie să evite nava depășită [fr. *dépasser*; influență *păși*].

**DEPLASAMENT**, s.n. Greutatea volumului de apă dizlocuit de navă. În *d.* sînt incluse greutatea navei fără încărcătură (constantă, indicată în documentație) și greutatea încărcăturii. Se exprimă în tone metrice (1 000 kg) și în tone engleze (1 016, 047 kg). Se notează cu litera  $\Delta$ . Se disting: *d. de construcție*, *d. navei pe chila dreaptă*, *d. de maximă (plină) încărcare*, *d. navei goale*. ● *Curba d.* = linia de variație a *d.* în funcție de pescaj; corespunde formulei:  $\Delta = vd$ ; unde  $\Delta$  este *d.*;  $v$  = volumul carenei, pentru un anumit pescaj;  $d$  = densitatea apei. Deci cînd nava trece din mare în fluviu, *d.* crește. ● *D. de formă* = *d.* corpului navei fără bordajul exterior al operei vii. ● *D. de plină încărcare* = *d.* pe care îl are nava încărcată la maximum. ● *D. dublu* = raport dintre *d.* submarinului la suprafață și *d.* submarinului în imersiune. ● *D. greu* = *d.* pe care îl are nava la linia de încărcare de vară. v. și *d. ușor*. ● *D. maxim* = *d.* calculat pentru navele militare; exprimă *d.* standard, plus rezer-

vele necesare; v. și **d. standard**.  
**Sin. d. în asictă de război.** • **D. navei goale** = greutatea navei care are apă în tubulaturi și în căldări, dar care nu are la bord echipaj, marfă și nimic în tancurile de apă și de combustibil, nici în compartimentele de provizii.

• **D. normal** = **d. standard** plus jumătate din rezervele necesare.

• **D. standard** = **d. calculat** pentru navele militare; exprimă **d.** navei cu echipaj și plinurile făcute (muniție, combustibil, apă), dar fără rezervele necesare. • **D. ușor** = **d. navei** fără încărcătură, combustibil, apă, provizii etc.

• **D. volumetric** = volumul apei dezlocuite de navă. **Sin. volumul carenci.** • **Scara d.** = grafic care exprimă relația dintre **d.**, pescaj și capacitatea de încărcare. Elemente: valorile **d.** și ale capacității totale de încărcare (**t**); înălțimea bordului liber (în metri și picioare), „încărcarea de țol” (**t**). Știindu-se dinainte zonele prin care trece navă, se stabilește pescajul maxim pe care îl poate avea, apoi se calculează **d.** și capacitatea de încărcare. • **Tonă-d.** = unitate de măsură a **d.** Se exprimă în tonă metrică (1 016 kg) sau tonă engleză (1 016,047 kg) [fr. *déplacement*].

**DEPLASĂRE**, s.f. • **D. încărcăturii** = îngrămădire a încărcăturii (mai ales minereuri, cărbuni, cereale) într-un bord, pe timp de mare agitată. Se produce acest eveniment când caricul nu a fost arimat corect, provocând canarisirea periculoasă a navei sau chiar răsturnarea și scufundarea

ci • **D. estică** = distanța parcursă de navă când se deplasează spre est în sectorul  $0^{\circ}$ — $180^{\circ}$ . Se exprimă în Mm. • **D. est-vest** = distanță parcursă de navă când se deplasează pe latitudine, fie în drum  $90^{\circ}$ , fie  $270^{\circ}$  • (despre navă care girează) **D. laterală** = distanța parcursă pe normala la drumul navei înainte de girajie.

• **D. vestică** = distanța parcursă de navă când se deplasează spre vest, în sectorul  $180^{\circ}$ — $360^{\circ}$  [fr. *déplacer*].

**DEPRESIŪNE**, s.f. 1. Zonă în care scoarța subacvatică este mai coborită decât relieful submarin înconjurător. Oc. Planetar are 23 **d.** (18 în Oc. Pacific). Numele **d.** sînt aceleași cu ale uscatului din apropiere, ex.: Tonga, Kurile-Kamciatka, Filipine, Kermadec etc. 2. Scobitură în oglinda apei deasupra unei zone abisale, cum este aceea de lângă Puerto Rico. Adîncimea acestei **d.** este de 15—20 m sub nivelul normal al mării. 3. Zonă deasupra mării (oceanului), unde presiunea aerului este mai mare. 4. Vîrtej de aer care egalizează presiunile din diferite zone de deasupra mării (oceanului). • **D. orizontului** = fenomen optic de înălțare aparentă a orizontului, datorită refracției. Valoarea este dată în table nautice. [fr. *dépression*; lat. *depressio-onis*].

**DEPŪNERE**, s.f. • **D. organogene** = cochilii, fragmente de scoici, nisipuri coraliere etc. depuse pe scoarța subacvatică. • **D. pulberulente** = elemente depuse (sedimentate) pe scoarța subacvatică;



granit (1–10 mm), nisip (0,01–1 mm) și nisip milos (nisip cu 5–10% particule mai mici de 0,01 mm). ● **D. vîscoase** = elemente depuse (sedimentate) pe scoarța subacvatică: mil nisipos (nisip cu 10–30% particule sub 0,01 mm), mil (aproape 50% particule sub 0,01 mm) și mil argilos (care are mai mult de jumătate particule sub 0,01 mm) [*depune* + suf. -re].

**DERAPĂ**, vb. ● *Ancora derapă* = ancora se tirăște pe scoarța subacvatică, deoarece fie nu s-a infipt bine, fie vîntul și curenții împing puternic nava, fie locul de ancoraj nu este bun. Sin. *a nu ține ancora, a grăpa* [fr. *déraper*].

**DERATIZĂRE**, s.f. Distrugere periodică (o dată la șase luni) a rozătoarelor (șoareci și șobolani), a caracacilor, a gândacilor etc. de la bord, folosindu-se otrăvuri (acid cianhidric și arsenic), gaze (bioxid de sulf) sau abur injectat sub presiune în compartimentele etanșate. **D.** prin gaze durează 24–28 ore, după care se aerisesc compartimentele timp de o zi sau două. ● *Certificat de d.* = document prin care serviciul sanitar al portului atestă pentru șase luni că nava este deratizată. ● *Certificat de scutire de d.* = document prin care serviciul sanitar al portului garantează timp de șase luni că nava nu mai trebuie deratizată [*deratiză* + suf. -re; fr. *dératiser*].

**DERELICT**, s.n. Pericol de navigație reprezentat de o epavă plu-

titoare. Periodic, poziția epavei este anunțată prin avize radio sau este marcată prin hărți-pilot [engl. *derelict*].

**DERIVĂ**, vb. **1.** A fi împins ori purtat de valuri, vînt și curenți, cînd propulsoarele navei nu funcționează. **2.** A deplasa (devia) nava de la drumul pe care ar trebui să-l urmeze. **3.** A abate o apă curgătoare din albia ei normală spre altă albie sau spre un canal. ● *A d. spre coastă* sau *spre altă navă* = expresie folosită cînd nava derivă spre coastă sau spre altă navă, sub influența vîntului, curentului, cînd propulsoarele de la bord nu funcționează. ● *A d. sub vînt* = expresie folosită cînd nava este împinsă sau purtată pe apă într-o direcție paralelă cu aceea a vîntului, valului sau curentului. adj. *derivat* [fr. *dérivé*; lat. *derivare*].

**DERIVĂȚIE**, s.f. Unghi format de axul longitudinal al navei și tangenta la curba de girație [*derivă* + suf. -ție].

**DERIVĂ**, s.f. **1.** Abateră nedorită a navei de la drum, sub influența unor factori cum sînt vîntul, valul, curentul, forțele de propulsie nesimetrice în babord sau tribord. **2.** Unghiul dintre axul longitudinal al navei și drumul navei deasupra scoarței subacvatice. **3.** Distanța (Mm) dintre punctul real al navei și punctul calculat. **4.** Abateră (deviere) a albiei unei ape curgătoare spre altă albie sau spre un canal. ● *A fi (a sta) în d.* = a fi în voia vîntului,

valului și curentului, când propulsoarele nu funcționează. ● **D. de curent** = **d.** datorită acțiunii curenților acvatici asupra corpului navei. Se notează cu litera  $\beta$ .

● **D. de vînt** = deviere a navei de la drumul stabilit datorită presiunii exercitate de vînt asupra navei. Se notează cu  $\alpha$ , iar valoarea ei se adună la valoarea drumului când nava este derivată spre babord și se scade din drum când nava este derivată spre tribord. ● **D. totală** = suma **d.** de vînt ( $\alpha$ ) și a **d.** de curent ( $\beta$ ). Se notează cu litera  $\gamma$  și corespunde relației:  $\gamma = \alpha + \beta$ . ● **Gheață în d.** = v. gheață. ● **Mină în d.** = mină în voia valurilor și a vîntului. Constituie pericol pentru navigație; nava care o descoperă trebuie să înștiințeze și navele din jur.

● **Pescuit în d.** = a pescui cu unelte, plase și setci derivante într-un bord, în timp ce nava este derivată în bordul opus; ex. nava numită drifter. ● **Plasă (setcă) în d.** = plasă ori setcă remorcată de navă sau suspendată cu floatoare, între două ape. Setca în **d.** plutește în aceeași direcție ca și curentul acvatic, spre bancurile de scumbii albastre și de stavrizi. ● **Unghi de d.** = unghiul format între axul longitudinal al navei și drumul pe care îl urmează nava deasupra scoarței subacvatică, sub influența unor factori deviatori: vînt, curenți, valuri, nesimetrie a forței de propulsie în babord și tribord [fr. *dérive*].

**DERIVÓR**, s.n. 1. Grătar metalic, cu plăcile dispuse astfel încît,

lăsat la apă, să deriveze parima legată de el. Se folosește pentru a îndepărta brațele drăgii curățind pasa de minele marine. 2. Placă din metal sau din lemn, mobilă sau fixă, groasă de 3--12 mm, prelungită sub chilă și destinată să micșoreze deriva și să mărească stabilitatea ambarcațiunii cu vele. ● **A lăsa (ridica) d. la (de la) apă** = 1. (la drăgii) a lăsa **d.** să cadă în afara bordului, (a aduce **d.** la bord), la pupa, începîndu-se (terminîndu-se) astfel manevra de lansare a drăgii. 2. (La ambarcațiuni) a lăsa **d.** să basculeze și să intre cu placa în apă (a trage **d.** sus și a-l fixa la post), când ambarcațiunea începe deplasarea (a ajuns în ape mici, unde este posibil ca placa derivorului să lovească scoarța subacvatică). ● **Cutia d.** = (la ambarcațiuni) casetă îngustă, cu pereți etanși, între care culisează derivorul. Este amplasată la centrul ambarcațiunii, înapoia catargului. Sin. **puțul d.** ● (la ambarcațiuni) **D. culisant** = **d.** care poate fi manevrat (ridicat-coborît) cu ajutorul unui mîner. ● (la ambarcațiuni) **D. lestat** = **d.** fix (cu bulb); prelungire a careni în partea centrală; este o greutate de fontă sau de plumb numită lest. ● (la ambarcațiuni) **D. rabatabil** = **d.** care se rotește în jurul unui ax și se manevrează cu o parimă, pentru a fi ridicat la post [fr. *dériveur*].

**DEROBĂ**, vb. (Despre nave militare) A întreprinde contactul cu inamicul naval, după ce s-a executat asupra lui misiunea de

foc (trageri, lansări de rachete). Această manevră se face cu mare viteză și se combină cu manevre de înșelare a inamicului atacat (lansarea perdelei de fum, navigația în zigzag). *Curv. derivate: s.f. derobare, adj. derobat [fr. dérober].*

**DEROCĂRE**, s.f. Spargere a stîncilor subacvatice folosind exploziv sau deroșeza [fr. dérocher].

**DEROȘEZĂ**, s.f. Mijloc special de navigație (navă, ponton etc.) destinat să distrugă stînci subacvatice, folosind forța de izbire a unui ciocan greu și ascuțit [fr. dérocheuse].

**DESĂNT**, s.n. • **D. maritim** = forțe umane (trupe terestre), avioane pentru acoperire aeriană, nave de luptă și materiale transportate cu mijloace de navigație speciale și debarcate pe țărîm, într-o zonă propice, unde urmează să se cucerească un cap de pod și să desfășoare acțiuni de luptă [fr. descente; rus desant].

**DESCĂRCĂ**, vb. **1.** A scoate caricul de la bord și a-l depune fie pe cheu, fie în mașini sau vagoane, fie în alte mijloace de navigație. **2.** A deversa, a pompa, a arunca, a se scurge, a se revărsa în mare substanțe poluante de la bord [lat. discarricare].

**DEȘIDERE**, s.f. **1.** (Despre vergă) Brațare. Sin. **d. vergii**. **2.** Îndepărtare de cheu a uneia din extremitățile navei. Ex. **d. pro-va, d. pupa**. **3.** (Despre dragă) Depărtarea dintre brațele drăgii; aceasta **d.** determină lățimea pa-

sei dragate. Sin. **d. drăgii**. **4.** Slăbirea stopei, pentru a elibera lanțul de ancoră. **5.** Distanța dintre ghearele ancorei. **6.** Mărirea distanței dintre scindurile al căror spațiu urmează a fi călăfă-tuit. **7.** Distanța dintre două manevre fixe învecinate (sarturi, strairi etc.). **8.** Distanța verticală dintre marginea inferioară a punții și marginea superioară a dublului fund. **9.** (Itv.) Distanțarea elementelor remorcate în dană, pentru a micșora rezistența convoiului la înaintare. • **D. în punte** = spațiu liber în punte, destinat accesului în încăperile de sub punte. În funcție de forma și scopul pe care le are, **d.** se numește gură de magazie, spirală, tambuchi, iluminator etc. • **D. laterală** = spațiu liber în bordajul exterior al suprastructurii, deasupra punții principale. Ex.: sabord, bocaport etc.; v. și *a închide* [lat. disccludere].

**DESCOPERIRE**, s.f. • **D. bancului, stîncii** = apariția unui banc, a unei stînci deasupra apei, pe timpul refluxului, în zonele cu maree. • **Epoca marilor d. geografice** = epoca Renașterii în domeniul navigației, începută în sec. al XV-lea, sub semnul goanei după aur. Ea este determinată de condițiile social-politice renascentiste și este înlesnită de realizările din domeniul construcțiilor navale (aparitia caravelor — nave rapide, care țin bine marea și au autonomie mare) și al instrumentelor de navigație: busolă, astrolab, cronometru. Totodată, epoca marilor **d. geo-**

grafice este cerută și de extinderea administrației otomane în zone prin care mai înainte treceau spre Europa bogății din Orient; pentru a evita controlul otoman, state centralizate ca Spania, Portugalia, Anglia, Franța, Olanda au căutat spre „Indii” rute noi, ocolind prin sud continentele Africa și America. Astfel, se descoperă noi drumuri maritime și noi teritorii (care au contribuit la intensificarea vieții economice, sociale, politice și militare în vestul Europei), iar centrul navigației se mută din M. Mediterană pe coasta europeană a Oc. Atlantic, se creează marile imperii coloniale, se formează piața mondială a capitalismului, se mărește enorm orizontul de cunoaștere al omenirii, stimulându-se dezvoltarea științei, formarea de noi concepții geografice, întemeierea cartografiei moderne. Tot de această epocă sînt legate însă unele din groaznicele crime la adresa umanității: vînaștoarea de sclavi, distrugerea unor civilizații din teritoriile nou descoperite. Evenimentele principale ale epoca marilor **d.** geografice sînt: expediția lui Cristofor Columb în Lumea Nouă, descoperirea de către Vasco da Gama a drumului Europa-India, prin sudul Africii, primul ocol pe apă în jurul lumii (Fernando Magellan). Se apreciază că în epoca marilor **d.** geografice, ajutat de cîrmă, praaf de pușcă, tipar, busolă și lunetă, omul își schimbă imaginea despre lume; **v.** și *călătoriile* [descoperiri: lat. *disco(o)periri*].

**DESCRUCIȘĂ**, vb. **1.** A slăbi sau a fila funga vergii (zburător, rîndnică etc.) pînă ce verga rămîne susținută de balansine. **2.** A aduce o vergă de la postul ei pe punte. **3.** A manevra tangonul din poziția „serviciu” (perpendiculară pe axul longitudinal) în poziția „la post” (lipit de bordaj). Cuv. derivate: s.f. *descruciașare*, adj. *descruciașat*; **v.** și ant. *încruciașă* [prefix *des* + *cruciș*, sufix *-ă*].

**DESCURCĂ**, vb. ● **A d.** *ancorele* (*lanțul*) = a desface lanțul ancorei incurcat (încolăcit) fie de brațul sau traversa propriei ancore, fie în lanțul altei ancore sau într-un obstacol submarin; [*des*- + (*in*)*curca*].

**DESFĂȘURĂ**, vb. ● (Despre un grup de nave militare). A manevra fiecare navă pentru a ajunge în formație de luptă. ● **A d.** *pavilionul* = a arăta un pavilion de saulă (pavilionul național sau marcă distinctivă), fie pentru a repeta astfel salutul dat cu tunul, fie pentru a răspunde la salut. Regulile de curtoazie marinăresc obligă a se **d.** pavilionul chiar în momentul cînd este trasă prima lovitură de salut.

● **A d.** *velele* = a desface baierile și sacheții velelor și a lăsa velele să atîrne de vergi sau de suporturi.

● *Desfășurați!* = comandă, la veliere, pentru a lăsa velele să atîrne de vergă sau de suporturi; velele sînt umflute de vînt, asigurînd propulsia navei. ● *Velă larg desfășurată* = velă a cărei suprafață este toată expusă vîntului. Ant. *înfășurat*, *terfarolat*.

● **D.** *bordajului* = deseri în

care sînt reprezentate tablele de bordaj exterior, dimensiuni și marcă pentru fiecare tablă de bordaj, loc pentru deschiderile în bordaj și în punți; loc, formă și grosimi pentru tablele de dublură, loc pentru pereți despărțitori, pentru liniile de îmbinare ale punților, pentru stringheri, chile de rului etc. [lat. *disfaciolare*].

**DESHIDRATĂRE**, s.f. Pierdere parțială sau totală a apei din organismul oamenilor de la bord, cînd sînt expuși căldurii și vîntului, fără a avea posibilități să-și astîmpere setea. În mod normal, omul are nevoie de 1—1,5 l de apă pe zi. Dacă organismul pierde 10% din lichidul țesuturilor, apare starea de epuizare, cu halucinații și vărsături, cu dificultăți la înghițit etc. Dacă organismul pierde 15—20% din apă, survine mai întotdeauna moartea [fr. *déshydrater*].

**DESPOTMOLÍ**, vb. 1. A degaja din nămol un mijloc de navigație. 2. A înlătura nămolul dintr-un bazin, canal [*des-* + (*im*)*pot-molî*].

**DESTINĂȚIE**, s.f. 1. Loc către care se îndreaptă și unde trebuie să ajungă o navă pentru a preda încărcătura etc. 2. Totalitate a scopurilor pentru care a fost construită nava: transport de petrol, de pasageri sau de mărfuri generale etc. acțiuni de dragaj, luptă contra submarinelor [fr. *destination*; lat. *destinatio*].

**DESTUPĂTOR**, s.n. • **D.** de sticle. Funcție instituită în jurul anului 1560 de către regina Angli-

ei, Elisabeta, care printr-un decret prevedea pedeapsa cu moartea pentru cel care ar fi îndrăznit să destupe sticle găsite pe mare sau pe țărm, fără a fi de față funcționarul regal. Funcția, înființată după găsirea unei sticle cu mesaj prin care se anunța că danezii au ocupat insula arctică Novaya Zemlia, a fost exercitată cca două secole [*destupa* + suf. *-ător*].

**DESVERGĂ**, vb. 1. A desface vela de pe vergă, ghiu, pic sau strai. 2. A *descrucia* [*des-* + *vergă*].

**DETECTÖR**, s.n. • **D.** automat de incendiu = mecanism care sesizează automat cînd crește temperatura peste o anumită valoare, într-unul din compartimente sau cînd s-a declanșat un incendiu, semnalizînd la un panou central locul respectiv. • **D.** de ceață = mecanism care sesizează automat formarea ceții și închide un circuit de semnale acustice [fr. *détecteur*].

**DETERMINĂ**, vb. • **A d.** natura scoartei subacvatice = a stabili ce fel de sol există sub apă, într-o anumită zonă (mîl, pietriș, nisip, scoică, stînci etc.). • **A d.** punctul estimat al navei = a calcula și a marca pe hartă punctul navei, pornind de la informații cum ar fi: drum, viteză, distanță parcursă, durata navigației între două repere etc. • **A d.** poziția navei v. a **d.** punctul navei. • **A d.** punctul navei = a obține, cu instrumente și aparate, informații privind poziția navei față

de repere de navigație și a calcula sau stabili grafic punctul (coordonatele geografice) în care se găsește nava la un moment dat.

• *A d. punctul navei cu distanțe* = a măsura direcția la fiecare dintre reperele de navigație luate în considerație, a calcula distanțele pînă la ele și a înscrie pe hartă elementele obținute pentru a stabili prin intersecții poziția navei. • *A d. punctul navei cu elemente radio* = a măsura cu radiogoniometrul relevmente la radiofaruri, a trasa aceste relevmente pe hartă pentru a obține la intersecția lor punctul navei.

• *A d. punctul navei cu relevmente costiere* = a măsura direcția la fiecare dintre reperele costiere pe care putem conta, a converti aceste relevmente în relevmente adevărate, a le trasa pe hartă pentru a obține, la intersecția lor, poziția navei [fr. *déterminer*; lat. *determinare*].

**DETROIT**, top. Port pe calea navigabilă dintre lacul Huron și lacul Erie (din complexul Marilor Lacuri Americane), în partea centrală a Americii de Nord. Important centru economic („capitala automobilului american”), comercial și financiar al S.U.A. Adîncimea apei în apropierea cheului 9,5 m. Lungimea cheurilor depășește 5 km, iar instalațiile de manipulare a mărfurilor sînt moderne. Trafic de mărfuri 22,3 mil.t/1977. Spațiile de depozitare sînt corespunzătoare. Șantier de construcții navale. Întemeiat în anul 1701.

**DEVERSĂ**, vb. 1. A scurge dintr-un bazin sau lac de acumulare surplusul de apă. 2. A lăsa să se scurgă apa reziduală într-o apă naturală 3. v. *descărca* [fr. *déverser*].

**DEVERSÓR**, s.n. 1. Prag sau perete construit din diferite materiale: lemn, metal, pămînt, cărămidă, piatră, beton, pe albia unei ape curgătoare pentru a asigura în amonte un nivel constant; cînd debitul crește, deversorul dă drumul unei cantități de apă, astfel încît nivelul în amonte să rămînă același [*deversă* + suf. *-or*].

**DEVIĂȚIE**, s.f. • **D. a compasului magnetic** = 1. abatere a acului compasului față de meridianul magnetic; 2. unghiul dintre meridianul magnetic terestru și direcția nord-sud indicată de compasul de la bord. Fenomenul de **d.** depinde de magnetismul maselor de oțel ale navei și de direcția pe care o are nava față de cei doi poli. • **D. balistică** = abatere a axului compasului giroscopic cauzată de schimbarea drumului și a vitezei navei. • **D. constantă** = **d.** a compasului magnetic a cărei valoare nu se schimbă indiferent de drumul navei sau de latitudine; această **d.** apare cînd fierul moale de la bord sau compasul magnetic este asimetric față de axul longitudinal al navei. • **D. cuadrantală** = **d.** a compasului magnetic cauzată de magnetismul indus în masele de fier moale situate orizontal la bord. Valoarea acesteia se reduce cu ajutorul corecțiilor cuadrantale. • **D. de**

**bandă** = **d.** a compasului magnetic datorată oscilațiilor navei în borduri, când fierul navei este intersectat în unghiuri diferite de către liniile cîmpului magnetic terestru; valorile **d.** variază în funcție de latitudinea locului și de drumul navei (sînt maxime pe direcția N-S, minime pe direcția E-V). ● **D. girocompasului** = unghiul format între direcția Nord magnetic și direcția Nord indicată de girocompas. Este influențată de următorii factori: drumul și viteza navei, latitudinea locului. În compunerea girocompasurilor moderne există dispozitive automate de corectare a **d.** Var. **d. giro.** ● **D. semicirculară** = **d.** variabilă, cauzată de masele de fier moale vertical situate asimetric în apropierea compasului magnetic. ● **Compensarea d. magnetice** = operațiune prin care se creează la bord cîmpuri magnetice permanente și temporare, opuse forțelor de deviație a compasului magnetic. ● **Curba de d.** = curbă care unește valorile **d.** rămase (remanente) după compensare; ele sînt constante pentru diferite drumuri [fr. *déviatiön*].

**DEVIRĂ**, vb. A manevra cabestanul în sens opus celui care asigură virarea. Se micșorează astfel tracțiunea exercitată asupra lanțului de ancoră; v. și *vira* [pref. *de-* + *viră*].

**DEZAFURCĂ**, vb. A desface cheia de afurcare și a vira una din cele două ancore afurcate [dez + *afurcă*].

**DEZARBORĂ**, vb. A demonta arborada; a pierde arborada datorită furtunii ori unui accident de navigație [dez + *arboră*].

**DEZARIMĂ**, vb. 1. A aduce la gura magaziei mărfurile care au fost arimate (stivuite simetric față de axele navei) și a le descărca. 2. A deplasa caricul dintr-un loc în altul, la bord [dez + *arimă*].

**DEZARMĂ**, vb. 1. A dezlega încărcătura sau obiectele de la bord care au fost amarate. 2. A scoate din barcă trăgătorii la rame; **d.** barca. 3. A debarca echipajul, combustibilul, proviziile, manevrele fixe și curente etc. 4. A demonta armamentul unei nave militare, pentru reparații sau scoaterea ei din eficiență. 5. A pune în repaus tehnica militară și a pleca de la postul sau unitatea de luptă. ● **A d. nava** = a scoate de la bord instalațiile, manevrele fixe și curenții, armamentul etc. și echipajul [fr. *désarmer*].

**DEZEȘUĂ**, vb. A desprinde nava din locul unde a eșuat și a o aduce în stare de plutire, manevrînd sau aruncînd greutatea (încărcătura) sau tractînd nava cu remorchiere, cu ancore etc. [dez + *eșuă*].

**DEZGHÊȚ**, s.n. ● **D. apei marine** = trecere a apei marine din stare solidă în stare lichidă; topire a gheții, odată cu creșterea temperaturii [lat. *disglaciare*].

**DEZMEMBRĂ**, vb. A demonta, a tăia o navă inefficientă sau care

nu mai prezintă siguranță în exploatare [fr. *démembrer*].

**DHOW**, s.n. Barcă tradițională yemenită, destinată pescuitului; are o singură velă, colorată [cuv. yemenit].

**DIAFÓN**, s.n. Aparat acustic pentru producerea semnalelor de ceață cu ajutorul aerului comprimat. Sunetul este inițial puternic și cu tonalitate joasă, iar spre sfârșit scade foarte mult în intensitate și în tonalitate, producând un fel de mormăit [engl. *diaphon*].

**DIAFRĂGMĂ**, s.f. ● **D. de ruliu** (*tangaj*) = *v. ruluiu* (*tangaj*).

**DIAGRĂMĂ**, s.f. ● **D. deviațiilor** = reprezentare grafică a deviațiilor compasului magnetic, de obicei în sistem rectangular; drumul magnetic se notează pe abscisă, iar deviațiile corespunzătoare se notează pe ordonată.

● **D. lungimii inundabile** = curba de variație a lungimii maxime a unui compartiment etanș, situat sub punte, la inundarea căruia nava plutește încă și nu depășește linia de supraimersiune. Această curbă este calculată pentru fiecare punct de-a lungul navei, considerat centru de greutate al compartimentului corespunzător. Depinde de forma navei, pescaj, deplasament etc.

● **D. metacentrică** = curba de variație a metacentrului transversal față de chilă. Se calculează în funcție de pescaj și oferă celor de la bord posibilitatea de a determina operativ înălțimea metacentrică pe care o are nava la fiecare pescaj, pe timpul încărcă-

rii-descărcării. Este folosită la bordul navei în vederea determinării înălțimii metacentrice transversale pentru oricare din stările de încărcare a navei [fr. *diagramme*].

**DIAMĂNT**, s.n. 1. Partea îngroșată de la baza fusului de ancoră tip „amiralitate”, unde se îmbină brațele ancorei. Greutatea **d.** asigură căderea ancorei cu brațele spre scoarța subacvatică. 2. Nod marinăresc de forma unei proeminențe făcut la capătul parimei, prin trecerea șuvițelor. 3. Piesă rombică, destinată să consolideze două elemente apropiate [fr. *diamant*].

**DIAMÉTRU**, s.n. ● **D. aparent** = **d.** sub care se observă un corp ceresc nepunctiform. Din cauza depărtării și a unor fenomene optice, **d.** Soarelui, Lunii sau al altui corp ceresc diferă când este măsurat cu diferite aparate optice față de **d.** real.

● **D. cercului** (*curbei*) *de rotație* = **d.** arcului descris de navă la întoarcerea cu unghi maxim de cîrmă, când mișcarea giratorie este uniformă. Mărimea **d.** este cu 10% mai mică decât a diametrului de evoluție.

● **D. de evoluție** = distanța dintre drumul navei înainte de a pune cîrmbanda și drumul după întoarcerea navei cu 180° față de drumul inițial. Sin. **d. tactic**; *v. și curbă de rotație*.

● **D. final** = unghiul de intersecție a ortodromei cu meridianul punctului de sosire. Sin. **d. de rotație** [fr. *diamètre*; lat. *diameter*].



**DIERĂ**, s.f. Navă antică grecească propulsată cu rame dispuse pe două rânduri. Vislașii primului rând se numeau dzighiți, iar ai celuiilalt rând tranți. Acest tip de navă a fost folosit și de fenicieni [cuv. gr. -

**DIFERENȚĂ**, s. f. • **D.** de înălțimi = diferență algebrică dintre înălțimea adevărată (măsurată cu sextantul) și cea estimată a unui astru (determinată cu ajutorul coordonatelor punctului estimat al navei). • **D.** de latitudine = **d.** algebrică ( $\Delta\varphi$ ) dintre latitudinea punctului de sosire și cea a punctului de plecare a navei. Se folosește în navigația estimată pentru determinarea distanței  $m$  parcursă ( $\Delta\varphi = m \cos D$ ) unde  $D$  este drumul adevărat al navei. • **D.** de nivel = distanța verticală între două niveluri succesive observate într-un anumit loc al fluviului. • **D.** mare grafice = **d.** de timp și înălțime înscrise în tabelele de maree, care se adună (se scad) din valorile de maree ale unui port de referință, pentru a obține valorile mării unui port secundar [fr. *différence*; lat. *differentia*].

**DIFLUENȚĂ**, s.f. Ramificare a apei curgătoare în două brațe. • **Loc de d.** = loc unde apa curgătoare se ramifică în două brațe. Sin. *ceatal* [fr. *diffluence*].

**DIG**, s.n. Construcție hidrotehnică de piatră, de pământ sau de beton, situată de-a lungul unei ape (bazin, riu, lac, mare etc.) și destinată să apere locul din apropiere împotriva inundațiilor,

eroziunii, izbirii valurilor, precum și pentru a corecta (regulariza) respectivul curs de apă. • **D. longitudinal** = **d.** în albia unui fluviu cu scoarța nisipoasă. Se recurge la un asemenea **d.** pentru a forța curentul apei să adincească albia [fr. *digue*].

**DIMENSIUNE**, s.f. • **D. hărții marine** (pl) = lungimea și lățimea chenarului interior al hărții marine; ele se înscriu în colțul din dreapta, jos, sub formă de raport, în care numărătorul este lungimea, iar numitorul lățimea. • **D. navei** = mărime care caracterizează lungimea, lățimea, pescajul, înălțimea bordului liber etc. • **D. principale** = mărimi (în  $m$  sau *picioare*) care caracterizează opera vie a navei. **D.** principale sînt:  $L$  — lungimea între perpendiculare;  $B$  — lățimea la cuplu maestru;  $T$  — pescajul la mijlocul lungimii navei;  $H$  — înălțimea de construcție [fr. *dimension*; lat. *dimensio*, *-onis*].

**DINĂMICĂ**, s.f. • **D. navei** = comportarea navei în stare de plutire. Teoria navei studiază **d.** navei sub următoarele aspecte: rezistența la înaintare, stabilitatea la balans, manevrabilitatea, amortizarea ruliului etc.

**DINAMOGRĂF**, s.n. Aparat care înregistrează forța de izbire a valurilor. Se compune din: receptor (placă dreptunghiulară cu orificiu obturat de o membrană de cauciuc), dispozitiv de transmitere a forței de lovire receptate (tub metalic și manometru), mecanism de înregistrare (peniță,

bandă, angrenaje, electromotor) [fr. *dynamographe*].

**DINAMOMÉTRU**, s.n. 1. Instrument care indică valoarea presiunii exercitate de val asupra unui element sensibil (arc sau membrană). 2. Instrument care indică valoarea tracțiunii exercitate asupra unei parîme de remorcaj [fr. *dynamomètre*].

**DÎNTE**, s.m. • **D. de grui** = element care se fixează pe coroana dințată a dispozitivului de ridicare a bărcii cu gruiul. **D. blochează** dispozitivul cînd barca a fost ridicată la înălțimea necesară. • **D. de terjarolă** = element aflat la extremitățile vergii de lemn, destinat să permită legarea împunsăturii ; v. și *împunsătură* [lat. *dens, -ntis*].

**DIPTĂNC**, s.n. Tanc special de balast amplasat la centrul navei, pe toată lățimea sa, între dublul fund și puntea inferioară. Se folosește la navele mari pentru a asigura stabilitatea și asieta navei, iar uneori și pentru încărcarea cu mărfuri [engl. *deeptank*].

**DIRECȚIE**, s.f. • **D. curentului** = **d.** spre care curge un curent de apă. Se măsoară față de **d.** nord-adevărat și se exprimă în grade sau în carturi. • **D. vîntului** = **d.** din care bate vîntul, raportată la punctele cardinale (N, S, E, V) sau la valoarea zero (Nord) determinată cu compasul bordului. • **D. cardinală** = **d.** nord-sud sau est-vest cu care se determină orice altă direcție în planul orizontului observatorului. **D.** nord-sud este determinată de intersec-

ția planului meridianului adevărat al locului cu planul orizontului, iar **d.** est-vest de intersecția planului primului vertical cu planul orizontului adevărat al observatorului. Cele două **d.** sînt perpendiculare una pe cealaltă. • **D. de deplasare a navei** = drumul navei; v. și *alură* [fr. *direction*; lat. *directio, -onis*].

**DISC**, s.n. • **D. colorate** = plăci rotunde, colorate fiecare în cîte o culoare (gri, negru, roșu, portocaliu, galben, bleu, albastru, verde, violet) și folosite pentru a determina la ce adîncime pătrund în apă diferitele culori ale spectrului solar. **D.** se afundă în apă treptat (la adîncimea egală cu jumătatea transparenței relative), iar un observator privește atent și compară culoarea cu o scală etalon; v. și *transparență*. • **D. de bord liber** = marcă de bord liber; v. *marcă*. • **D. de relevment** = cerc cu suspensie cadranică, gradat circular sau semicircular, prevăzut cu alidadă pentru măsurarea relevmentelor prova. • **D. pentru determinarea transparenței** = placă rotundă, cu diametrul de 30 cm, vopsită alb-mat și susținută în poziție orizontală, printr-o saulă gradată în *m* și *dm* și printr-o contragreutate [fr. *disque*; lat. *discus*].

**DISPĂȘĂ**, s.f. Document care consemnează modul de lichidare a avariei întimplată între două nave [fr. *dispatche*].

**DISPAȘÓR**, s.m. Persoană împuternicită și competentă să în-

tocmească dispașa; v. și *dispașă* [fr. *dispatcheur*].

**DISPĂCER**, s.m. 1. Persoană care planifică, progătește și urmărește executarea lucrărilor într-un șantier naval. 2. Persoană care dirijează trecerea navelor prin ecluză. 3. Persoană care urmărește traficul portuar: încărcarea-descărcarea la capacitatea transporturilor, conform planificării etc. Sin. **d. de port** [fr., engl. *dispatcher*].

**DISPOZITIV**, s.n. ● **D. de decrescare** = **d.** folosit în timpul lăsării bărcii la apă pentru desprinderea concomitentă a cârligelor palancurilor de la ocheții bărcii de salvare. Se acționează manual folosind o manivelă sau o parîmă scurtă. ● **D. de propulsie manuală cu elice** = **d.** mecanic format dintr-o serie de pîrghi (tije) și roți cu angrenaje (discuri) care acționează un ax longitudinal la capătul căruia se fixează elicea propulsoare. Se instalează perpendicular pe bărcile de salvare cu elice dăr fără motor și se acționează manual, obținându-se o viteză de 3—4 noduri. ● **D. de salvare** = plută de salvare, barcă de salvare etc. [fr. *dispositif*].

**DISTANȚĂ**, s.f. ● **D. de manevră minimă** = **d.** cea mai mică la care se mai poate manevra nava pentru a evita abordajul. Sin. **d. de manevră în extremis**. ● **D. de mârș** = **d.** dus-întors pe care o poate parcurge o navă cu o anumită viteză după ieșirea din locul de staționare, pînă la epuizarea planului de combustibil. ● **D. de oprire** = **d.** parcursă de navă în inerție (din momentul

stopării propulsoarelor pînă la oprirea navei). Ea este direct proporțională cu deplasamentul și viteza navei. Pentru a o micșora unele nave folosesc fie mașinile, inversînd sensul de rotație al elicelor, fie dispozitive speciale, cum sînt parașutele subacvatice sau instalații care produc jeturi puternice de apă orientate în sens opus direcției de deplasare a navei. Navele gigant de 250 000—300 000 t se opresc abia după circa 30 minute de la stoparea motoarelor, timp în care **d. de oprire** ajunge la valori destul de mari, circa 3—4 Mm. ● **D. de siguranță** = **d.** între nava proprie și alte nave, necesară evitării abordajului. ● **D. de vizibilitate** = **d.** maximă de la care poate fi observat un reper de navigație. Se calculează în Mm cu relația  $d = 2,08 (H + h)$ , în care H este înălțimea obiectului observat, iar h înălțimea ochiului observatorului față de nivelul mării, ambele exprimate în metri. ● **D. intercască** = **d.** dintre două coaste alăturate ale navei, măsurată pe orizontală în plan paralel cu planul diametral. Mărimea ei este stabilită de registrele navale în funcție de lungimea navei. ● **D. intermediară** = **d.** între punctul navei din momentul în care se pune cîrma banda, pentru întoarcere, și punctul navei după înscrierea pe noul drum. ● **D. la noul drum** = **d.** între punctul navei din momentul în care se începe girația și punctul de intersecție dintre vechiul și noul drum. ● **D. la orizont** = **d.** de la un observator pînă la orizontul mă-

rii. Mărimea ei depinde de înălțimea ochiului observatorului situat deasupra mării. Se calculează în (Mm) cu formula  $d. = 2 \sqrt{h}$ , în care  $h$  este înălțimea ochiului observatorului măsurată în m. ● **D. la travers** = **d.** dintre o navă în marș și un reper (obiect) aflat la traversul ei. Se folosește în navigația costieră. ● **D. loxodromică** = **d.** măsurată între două puncte de loxodromă; *v.* și loxodromă. ● **D. ortodromică** = **d.** între două puncte de pe ortodromă; *v.* și ortodromă. ● **D. parcursă** = **d.** estimată parcursă de o navă, reprezentând deplasarea prin apă și nu cea adevărată față de fund, scoarța subacvatică. Se măsoară cu lochul navei sau se calculează cu tabela de viteze. ● **D. parcursă deasupra scoarței subacvatice** = **d.** parcursă de o navă între două puncte, față de scoarța subacvatică. Se măsoară în Mm.

● **D. regulamentară** = **d.** intercostală, stabilită de societățile de clasificare; *v.* și **d. intercostală**.

● **D. unghiulară** = unghiul dintre două repere de navigație. ● **D. zilei** = lungimea drumului parcurs de navă între orele 12.00 ale unei zile și orele 12.00 ale zilei următoare. [Fr. *distance*; lat. *distantiā*].

**DISTANȚIÉR**, s.n. Dispozitiv sau aparat folosit pentru măsurarea distanțelor dintre nava proprie și alte nave sau dintre nava proprie și diferite repere de navigație, cărora li se cunosc înălțimea. **D.** poate fi cu riglă, cu lunetă sau cu prisme [*distanță* + suf. *-ier*].

**DISTRUGĂTOR**, s.n. Navă militară rapidă, armată cu artilerie, rachete și torpile, destinată lovirii torpiloarelor și submarinelor inamice, precum și escortării navelor proprii care nu se pot apăra singure. Caracteristici:  $\Delta = 2\,200 - 3\,000$  t;  $L = 100 - 250$  m;  $B = 10 - 15$  m;  $T = 2,5 - 3,5$  m; rază de acțiune = 6 000 Mm;  $V = 40 - 45$  Nd; nu are cuirasă. Armament: tunuri (11-16) și mitraliere, rachete, torpile [*distrüge* + *-ător*; it. *distruggere*].

**DIVÍZIE**, s.f. Marc unitate alcătuită din nave militare cu destinații care presupun cooperarea între diferite grupuri de nave (divizioane sau secții). Ex.: dragoare, vânătoare de submarine etc. sau vedete torpiloare, vedete purtătoare de rachete etc. ● (inv.) „**D. echipajelor flotilei**” = Parte componentă a marinei militare române în secolul trecut. În 1896, această **d.** a fost împărțită în **D. de Marină** (sau de mare) și **D. de Dunăre**. ● **Bastimentele D. de mare** = nave armate din componerea diviziei amintite: „Elisabeta”, „Mircea”, „Grivița”, „Năluca”, „Sborul” (1896). ● **Bastimentele D. de Dunăre** = navele armate din componerea diviziei amintite: „România”, „Alexandru cel Bun”, „Bistrița”, „Oltul”, „Siretul”, „Șoimul”. Între anii 1899 și 1900, **D. de mare**, cu reședința la Constanța, avea în componere: un cruciător cuirasat (armat cu tunuri de 150 mm, tunuri rapide și tunuri lans-torpilă); bric pentru Școala de gabieri, timonieri și tunari; 3 canoniere; 3 torpiloare; bastimente pentru adminis-

trație. Între anii 1899 și 1900, **D.** de Dunăre avea în componere: 5 canoniere, 1 șalupă-canonieră, 1 vapor de poliție pe Prut, 2 torpiloare, 5 șalupe torpiloare, un bastiment de transport, 4 șalupe de poliție, 3 pontoane port-torpilile pentru baraje, 18 vase auxiliare [fr. *division*].

**DIVIZIÓN**, s.n. 1. Grup (unitate) de nave militare cu aceeași destinație. 2. (*inv.*) Parte din echipaj, repartizată să desfășoare acțiuni fie în babord, fie în tribord. Sin. *bord* [fr. *division*].

**DJAKARTA**, top. v. *Jakarta*.

**DJIBOUTI**, top. 1. (*Republica D.*) Stat situat în partea de est a Africii, cu o largă ieșire la G. Aden (Oc. Indian). Litoralul are lungimea de circa 800 km) Flotă maritimă comercială (1978) = 2 600 t.d.w. Pescuit (1978) = 2 000 t. Port principal **D.** Lacurile, (Assal și Alol), au o salinitate ridicată și sînt sub nivelul oceanului planetar. Deține locul cu altitudinea cea mai mică de pe continentul african (-173 m, lacul Assal). 2. Port și capitală a Republicii **D.**, situat pe țărmul G. Fadijoura. Cel mai important centru economic, politic și cultural al țării. S-a dezvoltat indeosebi legat de intensificarea traficului maritim prin canalul Suez și M. Roșie. Constituie, alături de portul Aden, un important punct de escală și de aprovizionare a navelor cu carburanți, pe rutele din Oc. Indian ce leagă Europa de Africa răsăriteană, Asia de Sud și Extremul Orient.

**DOC**, s.n. 1. Bazin portuar destinat încărcării-descărcării, precum și reparării navelor; este înconjurat de cheuri, clădiri, platforme, macarale, linii ferate. Ex. **d.** Constanța, **d.** Galați, Brăila etc. 2. Magazie, în port, pentru mărfuri. 3. Instalație a unui șantier naval, destinată să aducă navele pe uscat pentru reparații sau pentru întreținerea carenei. 4. Lucrare hidrotehnică, din beton armat, compusă dintr-o cameră cu porți etanșe și instalație pentru pomparea apei în dublu sens (înăuntru și în afară); v. și **d. uscat**. • **D. de intervenție** = **d.** plutitor nesectionat, de dimensiuni mici, folosit pentru întreținerea și repararea navelor mici și altor ambarcațiuni. • **D. -desant** = navă specială cu următoarele posibilități de transport: 5 vedete mari pentru desant, 200 oameni, sau 18 vedete mici pentru desant. *Caracteristici*:  $\Delta = 4\,000 - 5\,000$  t,  $L = 130 - 140$  m;  $B = 20 - 35$  m;  $T = 4 - 5$  m; 13 tunuri. • **D. nesimetric** = **d.** plutitor la care un perete lateral (bajocier) este fixat de o construcție hidrotehnică de la mal. Se folosește în cazul andocărilor urgente și de scurtă durată ale navelor mici. • **D. plutitor** = corp plutitor destinat ridicării navelor din apă, întreținerii și reparării lor. *Caracteristici* și componere: lungime cca 400 m pentru nave de 80 000 t; formă de *U* sau *L*; compartimentaj etanș; instalații de pompare a apei pentru coborîrea-ridicarea **d.**; instalații de legare a navelor; ca-valet, instalații pentru manevra-

rea greutateilor. Pereții laterali se numesc *turele* sau *bajoaiere*, platforma dintre ei — *punte*, iar compartimentele care se umplu sau se golește (pentru a coborî sau ridica *đ.*) — *tancuri*. • **D. uscat** = bazin construit pe uscat. Comunică prin porți etanșe cu masa de apă (lac, mare, canal) și poate fi golit după ce sînt aduse navele înăuntru lui. Sin. *bazin de radub* [fr., engl. *dock*].

**DOCHER**, s.m. Muncitor care lucrează în port (încarcă sau descarcă nave, manevrează mărfuri în magazii etc.) [fr., engl. *docker*].

**DOCUMENT**, s.n. • **D. de încărcare** = *đ.* necesare încărcătorului, armatorului sau primitorului (cunosament, manifest, specificații, permis de plecare, facturi etc.) în raporturile cu autoritățile portuare, fiscale, bancare etc. Se întocmesc cu prilejul încărcării și transportării mărfurilor pe apă.

• **D. nautic** = act referitor la navigație. Ex.: carte pilot, hartă, catalog de hărți marine, carte de faruri și radiofaruri, almanah nautic, avize pentru navigație, table nautice, anuare hidrografice. • **Documentația navei** = totalitatea documentelor referitoare la construcția navei [fr. *document*, *documentation*: lat. *documentum*].

**DOLIE**, s.f. (flv.). Zonă cu apă liniștită și adîncă în locurile unde panta albă este lină. Sin. *tenoacă* [sl. *dolě*].

**DOM**, s.n. 1. Proeminență a scoarței subacvatice de forma unei cupole. Indiferent cît scade

apa, *đ.* rămîne imers. 2. Grătar din bare montat pe capacul tambuchiului pentru susținerea capotului. 3. Apărătoare metalică montată pe carenă pentru a proteja vibratorii. 4. Carcasă din plastic pentru protecția unor antene de radiolocație [fr. *dôme*].

**DOMENIU**, s.n. • **D. navei** = zonă din jurul navei, cu raza de 0,5—1 Mm, în care trebuie să se manifeste maximum de atenție, pentru a evita orice pericol de navigație. Mărimea acestui *đ.* depinde de calitățile echipajului (ale celor din serviciul de cart, mai ales), precum și de caracteristicile navei (deplasamentul, inerția, viteza, lungimea, lățimea și pescajul navei etc.). [fr. *domaine*]

**DOMINICANĂ** (*Republica D.*), top. Stat în America Centrală, în arhipelagul Antilelor Mari; ocupă partea estică a I. Haiti. Are largă ieșire la M. Caraibilor și Oc. Atlantic. Flotă maritimă comercială (1978) = 28 228 tdw. Pescuit (1978) 5 171 t. Porturi principale (mil.t/1978) Haina, Santo Domingo, Cabo Rojo. Trafic total de mărfuri (1978) = 2,9 mil.t. Cîteva lacuri sub nivelul mării,

**DOP**, s.n. • **D. bărcii** = *đ.* de plută, lemn sau metal cu care se astupă orificiul de scurgere a apei din barcă. • **D. de nară** = *đ.* de lemn folosit pentru astuparea nării de ancoră, spre a împiedica pătrunderea apei de mare pe punte, cînd lanțul ancorei este scos. • **D. de vitalitate** = *đ.* tronsonic, din brad, tei, pin, salcie, cu diametrul maxim de

30 cm; este folosit la astuparea spăturilor prin care pătrund apă, combustibil, lubrifianți sau alte lichide. Sin. **d.** *de gaură de apă* [săș. *dop*].

**DORI**, s.f. Mică ambarcațiune de pescuit din dotarea unei nave mari [?].

**DORSALĂ**, s.f. ● **D. marină** = sistem muntos subacvatic. Din **d. m.** pornesc spre continente ramificații stincoase. Se întinde în toate oceanele. ● **D. Atlantică** = creastă stincoasă submarină în partea centrală a Atlanticului, lungă de circa 16 000 km. Sin. *brag submarin* [fr. *dorsal*].

**DORŪC**, s.n. 1. Îngrămădire de nisip la capetele ostroavelor, în prelungirea lor. Ex. **D.** Cusinului (aval de Turtucaia). 2. Loc unde se adună morun și nisetru [?].

**DRAGĂ**, vb. 1. A adânci sau a curăți fundul unei ape, a săpa un canal, excavând materialul cu ajutorul unei nave speciale numită *dragă*. 2. A înlătura minele plantate în diferite zone de navigație. 3. A recupera un obiect scufundat, folosind o gheară de piscică, o traină, o dragă etc. [fr. *draguer*].

**DRAGĂJ**, s.n. 1. Activitatea de a *dragă*. 2. Rezultatul activității de a *dragă*. Materialul dragat se înlătură la mal prin conducte de refulare sau se încarcă în șalande.

● **D. de căutare** = misiune a navei sau a unui grup de nave militare pentru căutarea sistematică a minelor într-un raion, pe o pasă etc. ● **D. de distrugere**

= misiune a navei sau a unui grup de nave militare pentru neutralizarea minelor prin explozie sau împușcare. ● **D. de fund** = lucrare de adâncire a fundului unei ape (bazin, fluviu, canal), folosind navele tehnice numite *drăgi*. ● **D. de siguranță** = misiune a navei sau a unui grup de nave militare, a scafandrilor submarini ori a aviației pentru a curăți de mine zona din prova unui convoi. Se execută cu *drăgi* sau cu alte mijloace de neutralizare: încărcături explozive, bombe antisubmarine etc. ● **D. hidrografic** = lucrare hidrografică pentru recoltarea probelor de sol subacvatic în raioane de navigație deosebit de importante [fr. *dragage*].

**DRĂGĂ**, s.f. 1. Navă special amenajată cu aspiratoare sau aparatură de excavare a materialului solid de sub apă. 2. Instalație de înlăturare (neutralizare) a minelor marine din apă. 3. Sac sau plasă de colectare a exemplarelor florei și faunei de pe scoarța subacvatică. ● **D. acustică** = instalație de neutralizare a minelor influențabile acustic. ● **D. aspiratoare** = **d.** formată dintr-un sorb, o pompă puternică și o tubulatură de evacuare a materialului aspirat prin sorb. ● **D. autoportantă** = **d.** astfel construită încât poate depozita și transporta materialul dragat. Sin. **d.** *șalandă*. ● **D. cu benă** = **d.** care folosește pentru excavare una sau mai multe bene cu graifăr. Se întrebuințează în special la fluviu (riu) și, rareori, pentru încărcarea și descărcarea mărfurilor

în vrac. ● **D. cu cupe** = **d.** prevăzută cu cupe articulate pentru excavarea materialului dragat. Se poate folosi pentru lucrări la diferite adâncimi, deoarece înclinația cupelor poate fi reglată în raport de aceasta. ● **D. cu lingură** = **d.** prevăzută cu mijloc de excavare în formă de lingură. Se folosește mai mult pentru dragarea fluviilor și canalelor. ● **D. șalană** = **d. autoportantă**. ● **D. de fund** = dispozitiv destinat să colecteze probe de pe scoarța subacvatică; este alcătuită din parimă de remorcare (mai lungă cu 1,5—2,5 m față de adâncimea apei), două plăci dreptunghiulare între care se află un sac (lung de 1,5—2 m) din plasă ori din țesătură rară. Această **d.** este tirată 20—30 m pe scoarța subacvatică, apoi este adusă la bord. ● **D. fluvială** = **d.** fără propulsie, destinată săpării sau curățirii scoarței subacvatice pe apele interioare (fluviu, lac, canal). Poate fi cu sorb (**d.** absorbantă), cu cupe, cu freză, cu benă (graițar) sau refulantă, autoportantă etc. ● **D. hidrografică** = buclă de parimă remorcată la o anumită adâncime (200 m) cu două șalupe; când întâlnește un obstacol submarin valoarea tracțiunii se modifică brusc și, cunoscându-se imersiunea la care este remorcată bucla, se consemnează în documentele hidrografice locul și adâncimea la care se află acel obstacol. ● **D. magnetică** = **d.** destinată descoperirii și explodării de la distanță a minelor magnetice. Principiul de funcționare: curentul electric, străbă-

tind o bobină, produce un câmp magnetic care declanșează unul din contactele minei magnetice.

● **D. magnetoacustică** = instalație de neutralizare a minelor marine, influențabile magnetoacustic. ● **D. maritimă** = **d.** cu propulsie, destinată săpării sau curățirii scoarței subacvatice până la 20—30 m, în zona porturilor maritime a gurilor de vărsare a fluviilor în mare. ● **D. mecanică** = instalație de neutralizare a minelor ancorate; **d.** are foarfeci puternici care taie parimele de ancoraj ale minelor. ● **D. portătoare** = **d.** destinată atât pentru dragarea fundului apei, cât și pentru depozitarea materialului rezultat. ● **D. de contact** = **d.** destinată să curețe, prin remorcare, apa de minele ancorate; este alcătuită din parimă, foarfeci sau încărcături explozive, flotoare de susținere, derivoare, profundor etc. Parima de ancoraj a minei este tăiată de foarfeci sau distrusă prin explozii, mina apare la suprafață și este distrusă [fr. *drague*].

**DRAGÓN**, s.m. Ambarcațiune cu două vele de suprafață mare (în comparație cu alte ambarcațiuni); are catarg înalt, două crucete și este susținut în fiecare bord de câte trei sarturi și o patarațină, la prova — de două straiuri, iar spre pupa — de un alt strai lung. Semn distinctiv: litera *D* pe velă [fr. *dragon*].

**DRAGÓR**, s.n. și adj. 1. Navă militară, avion sau hidroavion care au în dotare instalații de detectare și de neutralizare a



minelor marine aflate sub apă. Caracteristici:  $\Delta = 100-1\,000$  t;  $L = 35-160$  m;  $B = 8-10$  m;  $T = 1,5-2$  m;  $V = 10-25$  Nd; rază de acțiune 3 000-3 500 Mm. Armament: tunuri și mitraliere, drăgi, armament antisubmarin.

• **D. de bază** = navă destinată misiunilor de dragaj în raioane costiere, executând pase în baraje de mine, pase necesare convoierii; are  $\Delta = 300-700$  t;  $V = 10-20$  Nd. • **D. de coastă** = navă militară mică ( $\Delta =$  cca 400 t), destinată dragajului aproape de coastă. • **D. de escortă** = navă destinată misiunilor de dragaj în raioane maritime, escortând convoaie; are  $\Delta = 500-1\,500$  t;  $V =$  cca 30 Nd. • **D. de radă** = navă destinată misiunilor de dragaj în zona radei; are  $\Delta = 100-200$  t,  $V = 10-15$  Nd. • **D. fluvial** = **d.** pentru ape interioare (fluvii, canale). • **D. greu** = navă militară ( $\Delta = 250-1\,900$  t), destinată dragajului mai multor tipuri de mine. • **D. ușor** = navă militară mică ( $\Delta = 70-120$  t), destinată neutralizării citorva tipuri de mine. • **Vedetă dragoare** = navă destinată misiunilor de dragaj în acvatorii înguste (bazine portuare, avanporturi, raioane fluviale); are  $\Delta = 10-100$  t. Sin. *navă-dragoare*; v. și *baraj*, *spărgător de baraj*. 2. Specialist în dragaj [fr. *dragueur*].

**DRAKKĀR**, s.n. (sec. IX e.n. — XII e.n.). Navă vikingă. Raportul  $L/B$  la **d.** descoperite pînă azi este de 4,6/1, de regulă: 6 m/1,3 m; 13 m/1,8 m; 21,5 m/4,7 m; 23,8 m/5,1 m; 24 m/3,5 m;  $T =$

circa 1 m; propulsie mixtă = 10-16 perechi de rame, velă mare, pătrată, prinsă la singurul catarg al navei, care este fixat de chilă;  $V = 5-10$  Nd; echipaj 20-60 persoane; bordaj din scinduri groase de stejar, suprapuse și îmbinate fie prin scoabe sau cuie, fie prin cepuri de lemn, fie prin coaserea cu nuiete de salcie sau de răchită; scindurile sînt călăfătuite cu mușchi vegetal sau cu impletitură din păr de vacă; chilă prelungită și arcuită la prova și la pupa, formînd extremități egale, ascuțite; sculptură de lemn la prova, reprezentînd un cap de balaur (**d.** în idiomul nordic); cîrmă cu pană lată; manevrabilitate bună, rezistență mare. Navigație în M. Nordului și Oc. Atlantic; escale în Groenlanda și, probabil, în America de Nord [id. local *drakkar* = balaur].

**DRAPĒL**, s.n. Steag arborat la catarg. Simbol al apartenenței naționale a navei; sin. *pavilion* [it. *drappello*].

**DRĂCULĒT**, s.m. Velastrai-artimon [*drac* + suf. *-uleț*].

**DREADNOUGHT** „Nefnfricat“, „Care nu se teme de nimic“. Tip de navă militară engleză (de linie), construită în 1907, cuirasată, superioară tuturor navelor de luptă din acel timp. Armament 8-12 tunuri de 305 mm [engl. „cuirasat“].

**DREAPȚĂ**, s.f. • **D. de distanță** = **d.** de înălțime trasată perpendicular pe drumul navei, pentru verificarea distanței parcurse, • **D. de drum** = **d.** de înălțime

trasată paralel cu drumul navei, pentru verificarea direcției de mers. • **D. de înălțime** = linie dreaptă perpendiculară pe relevmentul astrului căruia i s-a determinat înălțimea. Mai multe **d.** de înălțime trasate pe hartă dau, la intersecția lor, punctul navei. • **D. de poziție** = **d.** pe care se află punctul navei [*drept* + suf. -ă; lat. *directus*].

**DREN**, s.n. Conductă (tubulatură) din compunerea instalației de drenaj [fr. *drain*].

**DRENĂJ**, s.n. • *Instalație de d.* = instalație compusă din tubulatură, pompe și sorburi, destinată scoaterii în afara bordului a apei uzate din compartimentele, santina sau de pe puntea navei [fr. *drainage*].

**DREPT**, adj. și s.n. 1. • **D. așa!** = comandă prin care se cere timonierului să mențină direcția de pînă atunci a navei. El este obligat să răspundă: „**d. așa... grade**”. 2. • **D. comercial maritim** = parte a **d.** care privește marina.

• **D. de ancoraj** = **d.** navelor de a ancora în zone ale mării, fluviului, canalului, cînd această manevră rezultă din ruta lor în mod obișnuit sau în caz de forță majoră (avarie, furtună). Acest **d.** este stabilit prin convenția asupra mării libere de la Geneva din 29 aprilie 1958, la care a aderat și R.S. România. • **D. de convoi** = **d.** pe care îl au navele comerciale neutre de a nu fi supuse controlului de către navele de război beligerante, cînd se află în convoi în marea liberă sub escorta unei nave de război de aceeași

naționalitate. Pentru aceasta, comandantul navei escortatoare asigură că încărcătura navelor ce alcătuiesc convoiul nu constituie contrabandă de război. • **D. de navigație** = **d.** navelor de a naviga în marea liberă și în apele teritoriale ale statelor, cu obligația de a respecta regulile de frontieră și cele vamale specifice acestor state. Acest **d.** rezultă din Convenția asupra mării libere de la Geneva din 1958, la care a aderat în 1961 și R.S. România. În apele teritoriale ale unui stat se poate pescui numai cu consimțămîntul statului respectiv. • **D. de pescuit** = normă de **d.** maritim, potrivit căreia pescuitul în apele teritoriale ale unui stat este permis numai navelor din flota aceluși stat; celelalte nave primesc **d.** de pescuit prin convenții de pescuit stabilite cu statul respectiv. În apele internaționale au **d.** de pescuit navele oricărui stat; v. și *ape teritoriale și ape internaționale*. • **D. de urmărire** = normă de **d.** maritim, potrivit căreia o navă militară poate urmări o navă comercială străină în afara apelor teritoriale, cînd urmărirea a început în aceste ape sau în zona contiguă. • **D. de vizită și cercetare** = normă de **d.** maritim potrivit căreia în vreme de război o navă militară are dreptul să trimită un ofițer la bordul unei nave neutre pentru a verifica documentele și încărcătura, pentru a se împiedica astfel contrabandă de război.

• **D. în prova (pupa)** = direcție aflată în prelungirea axului longitudinal al navei, de la prova

(pupa) către un reper [lat. *directus*; fr. *droit*].

**DREPTII** interj. Comandă pe care șeful bărcii o dă trăgătorilor la rame, pentru ca aceștia: 1. să așeze ramele în furcheți (dame) și să le țină de mâner, cu ambele mâini, în poziție orizontală și perpendiculară pe copastia bărcii; 2. să înceteze trasul la rame și să aducă ramele perpendicular pe copastia bărcii; 3. să ia poziția „dreptii”, când sosește la bord sau când pleacă, de la bord un ofițer; pentru aceasta, trăgătorii la rame stau pe bancheți, cu mâinile pe genunchi, iar șeful bărcii salută [*dreptii*; lat. *directus*].

**DRIFTER**, s.n. Navă de pescuit la larg, cu plase și setci derivante. Are o construcție specială: puntea-prova liberă, suprastructura amplasată la pupa; este autopropulsată și are instalație pentru coborîrea și ridicarea plaselor. Pescuiește prin lansarea plaselor și a setcilor în prova sau într-un bord, după care se lasă derivată în celălalt bord [cuv. engl.].

**DROBETA-TURNU SEVERIN**, top. Port fluvial (pe malul stîng al Dunării) al R.S. România. Situat în sud-estul Europei, în aval de complexul hidrotehnic și de navigație „Porțile de Fier”. Important centru economic, comercial și de transport. Portul este înființat în anul 1851. În prezent este al treilea mare port fluvial (după Galați și Brăila) ale României. Sediul unor filiale și al unor agenții navale străine. Important punct de transbordare

a mărfurilor și de iernare a navelor și convoaielor de șleपुरi. Rolul portului a crescut considerabil începînd cu intrarea în funcțiune a sistemului de navigație de la „Porțile de Fier”. Port de așteptare pentru intrarea în ecluzele de navigație. Important șantier naval înființat în anul 1858. Realizează cargouri pentru mărfuri generale de 2 000—2 500 tdw, tancuri petroliere de 5 000 tdw, șalande maritime autopropulsate de 500 și 980 m<sup>3</sup>, gabare fixe de 500 și de 1 000 t, tancuri fluviale de 1 500 t.

**DRÔMĂ**, s.f. Totalitatea școndrilor de la bordul unei nave [?].

**DROMÓN**, s.n. Navă militară bizantină din evul mediu. Caracteristici: rostru la linia de plutire; L = 40—50 m; B = 6—8 m; înălțime suprastructură 5 m; echipaj 150—200 oameni; propulsie cu 25 rame dispuse în fiecare bord, 2 catarge, 1 velă triunghiulară. Alt tip de d. avea două rînduri a câte 20 rame în fiecare bord. Manevrabilitate bună, pinten la etravă. Acest tip de navă a înlocuit diera și triera în luptele navale [?].

**DRUM**, s.n. 1. Direcție spre care se îndreaptă nava. 2. Unghiul format între direcția nord-sud și direcția de deplasare a navei (axul longitudinal al navei). 3 (flv.) Linia care unește punctele cu adîncime maximă. D. navei fluviale urmează această linie. ● D. *adevărat* (Da) = d. real pe care îl urmează nava; datorită unor factori deviatori (vînt, curenți, va-

luri, propulsie nesimetrică în ambele borduri), când timonierul ține **d.** giro, **d.** compas, **d.** magnetic (folosindu-se de indicațiile giro sau ale compasului), în realitate nava este deviată cu un anumit unghi, de care trebuie să se țină seama când se trasează și se alege **d.** Relații:  $Da = Dm + d$ ; sau  $Da = Dc + d + \delta$ ; unde  $d =$  declinație,  $\delta =$  deviație,  $Dc = d + \delta$ ; v. și fig. ● **D. compas** ( $Dc$ ) = unghiul dintre nordul indicat de compasul magnetic de la bord și axul longitudinal al navei. ● **D. convenabil** = **d.** care oferă navei deplasare în siguranță (pericole mici, factori deviatori slabi) și durată cit mai scurtă. ● **D. curat** = **d.** exact. Ex.: „Sud curat” = direcția exact spre sud. ● **D. de apropiere** = **d.** stabilit pentru navele militare rapide, din punctul de plecare la atac până în punctul preliminar de lansare. ● **D. contrar** (*opus*) = **d.** în sens opus, **d.** urmat de altă navă; aceste **d.** sînt întotdeauna paralele, iar diferența dintre ele este de  $180^\circ$ . ● **D. costier** = **d.** urmat de navă aproape de coastă. ● **D. deasupra scoarței subacvatice** ( $Ds$ ) = **d.** real pe care navighează o navă în condiții de vînturi, curenți și valuri. Se obține prin aplicarea corecțiilor de derivă la **d.** adevărat al navei; v. și *derivă*. ● **D. de atac** = **d.** stabilit pentru navele militare rapide (vedete torpiloare, vedete purtătoare de rachete, vînătoare de submarine) între punctul preliminar de lansare și punctul de lansare. Pe **d.** de atac navele care atacă rezolvă problema triunghiului de lan-

sare. ● **D. de aterizare** (*acces*) = **d.** navei care se apropie de un port, de o geamandură, de o pasă de acces ori de un canal etc. ● **D. de coliziune** = **d.** navei pe care, dacă se continuă navigația, se ajunge la *abordaaj* (*coliziune*). Cînd se constată un astfel de **d.**, se modifică din timp direcția de deplasare pentru a evita *abordaajul*. Sin. **d. de abordaaj**. ● **D. de lay** = **d.** urmat de navă; dreaptă ce unește două puncte de pe hartă. ● **D. de traversadă** = **d.** favorabil navigației. Aceste drumuri sînt trasate pe hărțile marine și descrise în cărțile-pilot. Sînt stabilite pe baza unei practici îndelungate de navigație și a unei intense cercetări oceanografice și meteorologice. ● **D. final** ( $Df$ ) = **d.** dat de ortodroma și meridianul punctului de sosire, cînd acestea se intersectează. Se folosește în navigația ortodromică. ● **D. inițial** = unghiul dat de ortodroma și meridianul punctului de plecare, cînd acestea se intersectează. Se folosește în navigația ortodromică. ● **D. intermediar** ( $Di$ ) = porțiune de **d.**, în cadrul estimei compuse. ● **D. liber** = poziția unei ambarcațiuni care, aflată în regată, nu este împiedicată în manevrele sale de altă ambarcațiune. ● **D. loxodromic** ( $Dl$ ) = **d.** navei care navighează după compas. ● **D. magnetic** = unghiul format între meridianul magnetic și axul longitudinal al navei. ● **D. maritim spre Indii** = **d.** inaugurat în 1497—1498 de Vasco da Gama, care a ajuns, pe calea apelor, din Europa în India, ocolind Africa.

A călătorit spre Indii doi ani și două luni. De atunci, Vasco da Gama este supranumit *Amiralul Indiilor*. Până la deschiderea Canalului de Suez, deci timp de patru secole, **d.** maritim descoperit de Amiralul Indiilor a fost singura cale de legătură pe apă între Europa și Extremul Orient. ● **D. mătășii** = **d.** comercial transasiatic între China și Mediterana. Denumirea se explică prin aceea că pe această rută era adusă mătasea din China. ● **D. mirodeniilor** = calea oceanică pe care se aduceau în Europa mărfuri din India — mai ales mirodenii — foarte scumpe odinioară. Acest **d.** a fost descoperit în 1497—1498, când navigatorii au făcut primul ocol al Africii, pe la Capul Bunei Speranțe. ● **D. mediu** = **1. d.** navei pe hartă care a efectuat navigația estimată, schimbând de mai multe ori de **d.**; **2. d.** trasat între punctul de început și de sfârșit al zigzagului. ● **D. oceanic** = **d.** folosit de regulă pentru traversarea unui ocean. ● **D. oficial** = **d.** fără pericole de navigație; **d.** optim recomandat navelor fluviale. ● **D. ortodromic** = unghiul format între meridianul geografic al unui punct și arcul de cerc mare care trece prin punctele de plecare și sosire ale navei. ● **A da d.** = a stabili timonierului ce drum să urmeze. ● **A lua d.** ...grade = a manevra nava astfel încât să ajungă la **d.** ...grade. ● **A lua d. de larg** (*de apropiere, de aterizare*) = a îndrepta nava spre larg sau spre coastă. ● **Cît ai d.?** = întrebare adresată timonierului pentru a afla valoarea **d.**

● „La **d**” = raport prin care timonierul comunică stabilirea navei pe direcția indicată de comandant sau de ofițerul de cart. ● **Pe d.** = comandă prin care se indică gama normală de viteză pentru **d.** lung [sl. *drumū*].

**DUBĂS**, s.n. Ambarcațiune din lemn, folosită pentru pescuit sau pentru trecerea unei ape nu prea largi. Este asemănător lotcii, dar are dimensiuni mai mari. Fielele de bordaj sînt îmbrinate în sistem latin, călăfătuite și smolite pe ambele fețe. Var. *dubă* [rus. *du-bas*].

**DUBLĂ**, vb. **1.** A trece cu nava sau cu ambarcațiunea pe lângă un obstacol sau un reper de navigație fără a schimba drumul. ● **A d. farul** (*geamandura, capul digului* etc.) = a trece cu nava pe lângă far, geamandură etc., menținînd drumul. **2.** ● **A d. bordajul** = a confecționat un al doilea bordaj (în interior sau exterior) la ambarcațiunile (bărcile) din lemn pentru a elimina infiltrațiile de apă și a mări etanșitatea. ● **A d. carena** (inv.) = a acoperi carena de lemn cu foi (plăci) de aramă, pentru a limita putrezirea și depunerea algelor și a scoicilor, care ar mări rezistența navei la înaintare și, deci, ar micșora viteza [fr. *doubler*].

**DUBLIN** (top) Port (La M. Irlandei), capitală a Republicii Irlanda. Situat pe țărmul golfului omonim, la gurile râului Liffey. Centru industrial și cel mai mare nod de transport maritim al Irlandei. Suprafața totală a portului peste

95 ha. Portul poate primi nave cu pescaje până la 9,5 m. Lungimea cheurilor este de peste 9,5 km. Echipamentul de manipulare a mărfurilor include macarale de mari capacități, stații de pompare a petrolului. Șantier de reparații și construcții de nave. Portul are un avanport, pe țărmul M. Irlandei, cu o suprafață de 95 ha și adâncimi de 6,5 m—8,5 m. Anual portul este vizitat de peste 6 500 de nave. Cel mai mare port pescăresc al Irlandei. Prima mențiune documentară în anul 291.

**DUBLÍN**, s.n. Parimă cu unul din capete petrecut la un obiect fix de legare (baba, geamandură) și adus apoi la bord, unde se voltează sau se ține în mână. O astfel de legare permite plecarea prin simpla molare a capătului voltat sau ținut în mână [*dublu*; infl. *merlin*].

**DUISBURG**, top. Port (fluviul Rin) în Europa central-nordică. Cel mai mare port fluvial din lume și unul din cele mai mari porturi și important centru economic și comercial al R.F. Germania. Trafic de mărfuri 65 mil. t/1974. Adâncimea apelor în port este de 6 m, iar lungimea cheurilor de peste 45 km. Mărfurile se manipulează cu mijloace moderne (macarale, elevatoare, stații de pompare). Capacitatea silozurilor și depozitelor de materiale este foarte mare. Mari șantiere de construcții și reparații de nave.

**DULUTH**, top. Port pe țărmul Lacului Superior (Marile Lacuri) în partea centrală a Americii de Nord. Unul din marile porturi

și important centru economic al S.U.A. Canalul de intrare în bazinul portului are o adâncime de 9—11 m. Lungimea cheurilor depășește 80 km. Port specializat în transportul minereurilor. Dispune de utilaje moderne și spații corespunzătoare pentru manipulare și depozitarea mărfurilor. Trafic de mărfuri 43,7 mil. t/1977. Șantier de construcții și reparații navale.

**DUMAI**, top. Port maritim în sud-estul Asiei, în partea central-vestică a I. Sumatera, la str. Malacca. Cel mai mare port al Indoneziei și unul dintre cele mai mari porturi din sud-estul Asiei. Trafic de mărfuri 41,1 mil. t/1978. Important șantier de construcții și reparații de nave. Echipament corespunzător de manipulare a mărfurilor și mari spații de depozitare.

**DUNĂ**, s.f. „Val“ (movilă) de nisip pe țărmuri joase, format sub acțiunea vântului, 6—80 m; ex. în zona Sf. Gheorghe și Mamaia. • **D.** *subacvatică* = mic troian de nisip format de scoarța subacvatică datorită mișcării marelor de apă [fr. *dune*].

**DUNĂRE**, hidr. Mare fluviu în Europa. Lungime 2 860 km. Suprafața bazinului 817 000 km<sup>2</sup>. Suprafața deltei 5 800 km<sup>2</sup>. Debit mediu 6 500 m<sup>3</sup>/sec. Izvorăște din Munții Pădurea Neagră (R.F. Germania) și se varsă în M. Neagră, formînd o imensă deltă, cu trei brațe navigabile: Chilia, Sulina și Sf. Gheorghe. Afluenți principali: Argeș, Drava, Enns,

Hron, Ialomița, Iantra, Isar, Iskâr, Jiu, Lom, Marița, Morava, Naab, Olt, Prut, Sava, Siret, Struma, Tisa, Vâh. Porturi principale: Regensburg, Lintz, Viena, Bratislava, Budapesta, Novi Sad, Belgrad, Orșova, Drobeta-Turnu Severin, Giurgiu, Oltenița, Brăila, Galați, Tulcea și Sulina. Aparține statelor: R.F. Germania (650 km), Austria (360 km), Cehoslovacia (172 km), Ungaria (410 km), Iugoslavia (588 km), România (1 075 km), Bulgaria (471 km) și U.R.S.S. (140 km). Importanță deosebită pentru navigație și potențial hidroenergetic. La Porțile de Pier România a construit în colaborare cu Iugoslavia o mare hidrocentrală de 2 100 MW și un mare sistem hidrotehnic și de navigație. Este în curs de execuție o altă hidrocentrală — rod al colaborării acelorși țări. De asemenea, în curs de construcție o hidrocentrală în colaborare cu Bulgaria. Denumirile acestui fluviu la popoarele din jur sînt, probabil, traduceri ale cuvintului dac „Danare”: Dunai, Dunaj, Dunava, Dunayo (sl.); Donau (germ.); Duneh (tc.); Danube (fr., engl.); Danubius (it.). ● *D. de jos* = zonă a **D.** între Brăila și gurile de vărsare. *V. și AFDJ.* ● *D. maritimă* = **D.** între Sulina și Galați.

**DUNĂRE-MAREA NEAGRĂ** (*Canalul D.-M.N.*). Cale de navigație pentru transport mărfuri și pasageri, irigarea unor întinse suprafețe agricole și alimentarea cu apă a unor obiective industriale din zonă; leagă Dunărea de M.

Neagră, străbătînd Dobrogea de la Cernavoda la Agigea și scurînd cu cea 400 km legătura navigabilă între Constanța și Cernavodă, efectuată pe ruta Sulina; lungime cea 64 km; lățime la fund 90, la suprafață 100 m; adîncime cea 8 m 2 ecluze; capacitate de transport 100 mil. t anual; circulația navelor în dublu sens; canalul este traversat de 7 poduri (3 de cale ferată și 4 rutiere).

**DUNĂRICĂ**, s.f. Ramificație a Dunării între un ostrov și mal sau între două ostroave. Var. *dunăriță*. Sin. *verigă*. [din *Dunăre*].

**DUNĂTĂ**, s.f. 1. Punte înaltă situată la pupa, deasupra punții principale, dintr-un bord în celălalt. Are rolul de a mări rezerva de flotabilitate și a crea spațiu pentru amenajarea unor cabine sau magazii de materiale. 2. Suprastructura de la pupa, deasupra punții principale. ● *D. plină* = **d.** lungă. Se construiește la pupa navei și se întinde dintr-un bord în altul. ● *D. scurtă* = **d.** cu lungime mică (sub 20—25% din lungimea navei) [fr. *dunette*].

**DUNKERQUE** (top.) Port (la M. Minceii) în vestul Europei. Al treilea port ca mărime (după Marsilia și Le Havre) al Franței. Trafic de mărfuri 35,6 mil. t/1978. Lungimea totală a cheurilor este de peste 10 km, iar adîncimea apei la cheuri 6—15 m. Poate primi superpetroliere de 100 000 t sau chiar mai mari. Echipamentul de manipulare a mărfurilor este modern și cuprinde macarale de

cheu, macarale plutitoare, elevatoare. Spațiile de depozitare ocupă peste 17 ha (magazii, depozite, silozuri). Dispune de dane specializate pentru containere. Anual este vizitat de peste 6 000 de nave. Importante șantiere de construcții și reparații de nave. Fondat în sec. VII.

**DUR**, adj. ● *Apă d.* = v. apă [fr. *dur*; lat. *durus*].

**DURATĂ**, s.f. ● *D. cursei* = timpul real în care se parcurge distanța stabilită la un concurs de vele.

● *D. escalii* = timpul din momentul sosirii pînă la plecarea navei din portul unde a făcut escală. Acest timp este folosit pentru încărcare (descărcare), ambarcarea (debarcarea) pasagerilor, aprovizionare, reparații etc. ● *D. pescuitului* = diferența dintre *d.* totală a timpului cît pescadorul se află în larg și timpul consumat pentru a se deplasa în zona de pescuit și înapoi [it. *durata*].

**DURBAN**, top. Port (la Oc. Pacific) al Republicii Africa de Sud. Trafic de mărfuri = 17,5 mil. t (1977). Cel mai mare port al Republicii Africa de Sud și printre cele mai mari ale continentului african. Sediul a numeroase societăți de navigație, majoritatea străine. Sediul a uncea din cele

mai importante flote pentru vînatul balenelor. Anual este vizitat de peste 4 900 de nave. Cheurile însumează peste 9 km și încadrează o suprafață de peste 1 850 ha. Adîncimea de ancorare peste 12 m. Dotarea tehnică a portului este modernă. Șantier de construcții și reparații de nave. Fondat în 1824 sub numele de Port Natal.

**DURITĂTE**, s.f. *D. apei marine* = proprietate exprimată prin conținutul de săruri din compoziția apei marine [fr. *durcé*; lat. *duritas, alis*].

**DÜSSELDORF**, top. Oraș-port în R.F. Germania, la confluența Rinului cu Düssel. Important centru economic, comercial și cultural german. Dispune de instalații moderne pentru manipularea mărfurilor și de importante spații de depozitare.

**DU-TE-VÎNO**, Instalație improvizată (dispozitiv) de transbordare, alcătuită dintr-o macara alunecătoare („călător”), a cărei parimă este legată cu un cap la bord, iar cu celălalt la mal. Cu ajutorul acestei instalații se salvează oamenii de la bordul navei eșuate sau sinistrate, se fac ranfluări, se transportă materiale etc. [din. *du-te + vino*].



# E

„EAGLE“ (1935). Navă a S.U.A., construită la Hamburg (Germania); navă-școală cu vele. *Caracteristici*: L = 90.0 m; B = 12 m; T = 5.2 m;  $\Delta$  = 1 784 t; propulsie mixtă = vele 1 982,9 m<sup>2</sup>, motor 750 CP; echipaj = 19 ofițeri, 46 marinari, 180 elevi. *Jurnal de bord*: navă-școală pentru marina germană; navă-școală pentru Academia Gărzii de coastă a S.U.A.; navigație cu vele în Oc. Atlantic, în ape europene. Alt nume: *Horst Wessel*.

EB, s.n. Curent de reflux; v. și *flui* [?].

ÉCHE, s.f. Piesă orizontală prinsă de axul sau de pana cîrmei unor ambarcațiuni sau nave mici pentru a permite buna lor guvernare.

• E. cu amortizoare = e. cu un capăt fixat pe capul axului cîrmei, iar cu celălalt prins elastic, prin amortizoare, la un sector dințat cu centrul pe axul cîrmei. Amortizoarele micșorează efectul valurilor care izbesc pana cîrmei.

• E. cu sector dințat = e. sub formă de sector dințat, fixat pe capul axului cîrmei și angrenat de un pinion asupra căruia acționează servomotorul cîrmei. • E. cu troțe = e. acționată prin două troțe (tije sau bucăți de lanț sau de parimă metalică). • E. de barcă = bară dreaptă și orizontală, lungă de 50—100 cm, prinsă de capul axului cîrmei de barcă pe care o acționează. Sin. e. dreaptă. • E. inversată = e. de barcă fixată cu capătul liber invers, adică în exteriorul bărcii. • E. în vînt = e. orientată astfel încît cîrma să anuleze tendința navei de a veni cu prova în vînt. • E. -sector = e. în formă de sector de cerc dințat, fixat cu centrul pe capul axului cîrmei. Este specifică navelor mari. Funcționare: mișcarea timonei se transmite unui servomotor, acesta acționează axul vertical al unei roți dințate, care angrenează sectorul dințat al e. [germ. *Ecke*, „colț“].

**ECHÉR**, s.n. • *E. de navigație* = instrument de navigație în formă de triunghi, confecționat, de regulă, din material plastic și folosit în lucrul pe hartă, la trasarea direcțiilor la repere de navigație, la măsurarea distanțelor [fr. *équerre*].

**ECHILIBRĂ**, vb. • *A e. nava* = a aduce nava pe asietă dreaptă, adică perfect orizontală. • *A e. vele* = a manevra școtele veleii (trăgându-le sau filindu-le) pentru a face nava ușor ardentă [fr. *équibler*].

**ECHILIBRU**, s.n. • *E. stabil (al navei)* = poziție (pe chilă dreaptă) în care rămîne o navă după ce au încetat forțele care au dezechilibrat-o. Nava are *e. stabil* cînd nu este nici canarisită, nici aprovată și nici apupată. Ant. *Starea specifică a navei ardente sau moi* [fr. *équilibre*; lat. *aequilibrium*].

**ECHINÓCTIU**, s.n. Moment în care Soarele trece prin punctul vernal (21 martie, *E. de primăvară*) sau prin cel tomal (23 septembrie, *E. de toamnă*), cînd ziua este egală cu noaptea [lat. *aequinoctium*, fr. *équinoxe*].

**ECHIPĂ**], s.n. Totalitate a persoanelor care deservesc un mijloc de navigație: marinarii, ofițerii, comandantul. La navele moderne, *e.* este mult redus; petrolierul „Idamitsu Maru” (Japonia), de pildă, poate fi deservit doar de 10 oameni, deși dimensiunile navei sînt impresionante:  $\Delta = 290\ 000$  t;  $L = 342$  m;  $B = 50$  m.

• *E. de întreținere* = *e.* redus,

destinat să păzească și să întrețină o navă aflată în stare de conservare sau aflată în rezervă.

• *E. de priză* = *e.* ambarcat la nava capturată, căreia îi asigură navigația pînă în port. • *E. de punte* = totalitate a personalului de la bord care își desfășoară activitatea pe punte sau în compartimente, cu excepția celor deservite de electromecanici. • *E. de schimb* = *e.* care asigură eficiența navei prin rotație cu alte *e.* de schimb. • *E. minim* = cel mai mic echipaj (ofițeri și marinari) care poate asigura navigația cît timp se fac probele navei. • *E. de reparații* = *e.* care asigură eficiența navei dezarmate sau aflate în reparații sau în conservare [fr. *équipage*].

**ECHIPAMENT**, s.n. • *E. de părăsire a navei* = totalitatea elementelor care asigură părăsirea rapidă a navei sinistrate: grucă, bigi, tangoane etc. • *E. de recuperare a naufragiaților din apă* = totalitatea elementelor destinate readucerii la bord a naufragiaților: scări, plase de bordaj, parîme cu flotoare etc. • *E. de pescuit* = ansamblu de piese și de mecanisme de la bordul unui pescador, destinate pescuitului: vinci de traul, grui pentru panouri de traulare, vinciuri de încărcare, scripeți (raluri) pentru parîmele traulului, numite *vaiere*, role pentru vaiere și bigi, stope, aparate pentru detectarea peștelui etc.

• *E. de salvare* = ansamblul de elemente destinate salvării omului pe mare: plute, bărci, colaci, veste etc. • *E. de scafandru* = *v.*

*scafandru*. ● **E. navei** = totalitate a pieselor, dispozitivelor, mecanismelor, instrumentelor, materialelor de la bord, care nu fac parte din corpul navei sau din starea de fixație, dar sînt utile navigației și vieții echipajului (ancore și lanțuri de ancoră, aparatură electrică și instrumente de navigație, bărci și alte mijloace de salvare etc.) [fr. *équipement*].

**ECHÍPĂ**, s.f. ● **E. de distrugerii** = subunitate alcătuită din mariinari militari, specializată în neutralizarea prin explozie a unor elemente periculoase pentru navigație: mine în derivă, epave cu părți deasupra apei etc. [fr. *équipe*].

**ECKMAN**, s. ● *Curbă E.* = *v. curbă*

**ECLÁT**, s.n. Strălucire, izbucnire a luminii emise de far, proiector, geamandură luminoasă etc. [fr. *éclat*].

**ECLÍPSĂ**, s.f. 1. Intermitență a luminii unui mijloc de asigurare a navigației (far, geamandură luminoasă). 2. Instalație folosită pentru semnalizare nautică; este alcătuită din manipulator, circuit electric și lampă de semnalizare. 3. Disparație totală sau parțială a imaginii unui astru, care este acoperit de către alt astru sau care intră în umbra unui alt corp ceresc [fr. *éclipse*; lat. *eclipsis*].

**ECLÍSĂ**, s.f. Șipeă fixată în dreptul îmbinărilor dintre scindurile de bordaj neted ale unei ambarcațiuni, pentru a mări rezistența corpului și a etanșa bordajul. ● **E. oricntală** = piesă metalică

triunghiulară sau trapezoidală, cu ajutorul căreia se îmbină două elemente prin nituire sau sudare [fr. *éclisse*].

**ECLUZĂ**, vb. 1. A trece prin *ecluză*. 2. A bara apa cu o *ecluză* [fr. *écluser*].

**ECLUZĂRE**, s.f. Trecerea printr-o ecluză în trepte; *v. și ecluză*, [ecluză].

**ECLUZĂ**, s.f. 1. Construcție hidrotehnică pe un canal sau riu, alcătuită din: a) instalații de pompare, b) mai multe compartimente (sasuri sau camere) mărginite fiecare de pereți (bajoalere), nuiți în partea inferioară prin radier și de două porți etanșe, c) porturi de așteptare. **E.** asigură trecerea navelor între două zone de apă cu nivelurile diferite. ● *A ieși din e.* = a face manevra necesară pentru ca nava să iasă din sas și să-și continue drumul dincolo (în amonte sau în aval) de *e.* ● *A intra în e.* = a face manevra necesară pentru ca nava să pătrundă în sas. ● *A trece printr-o e. în trepte* = manevră de trecere prin *e.*, care se desfășoară astfel: pompele aduc apa în sas pînă la nivelul la care se află nava; se deschide poarta ecluzei dinspre navă; nava intră în sas; se închide poarta din pupa; pompele ridică sau coboară apa din sas pînă la nivelul apei în care urmează să treacă nava; se deschide poarta etanșă a sasului următor; nava intră în sasul următor; se închide poarta din pupa; se pompează apa în acest sas pînă cînd nivelul corespunde celui de dincolo

de **e.**; se deschide poarta dinspre prova navei; nava iese din **e.** Sin. *ecluzare*. ● **E. de maree** = **e.** care asigură trecerea navelor în zone cu maree. ● **E. de salvare** = compartiment tronconic prin care echipajul submarinului poate ieși în cazuri de forță majoră (naufragiu, avarie etc.). ● **E. simplă** = **e.** alcătuită dintr-un singur compartiment (sas). ● **E. gemene** = **e.** alcătuite din mai multe compartimente (sasuri) alăturate. **2.** Compartiment de ieșire din submarin, când acesta se află în imersiune. După trecerea unei persoane din submarin în **e.**, se introduce apă în **e.**, egalându-se presiunea mediului acvatic, apoi se deschide poarta etanșă și se iese în afara submarinului. Sin. **e. de salvare**. **3.** Carcasă de protecție, în care, pe timpul manevrei navei în ape mici, sînt adăpostite părțile aparatelor montate pe carenă [fr. *écluse*].

**ECOSONDĂ**, s.f. Aparat electric de navigație destinat să măsoare distanța sub apă. Este alcătuit din emițător de unde acustice, receptor, înregistrator și indicator al adîncimii apei. Sin. *sondă sonoră* sau *ultrason*; *ecolot* [fr. *écosonde*].

**ECRÁN**, s.n. Panou de sticlă (component al blocului de recepție) pe care sînt indicate distanțele măsurate cu sonda ultrason ori cu radarul de la bord [fr. *écran*].

**ECUADOR** (*Republica E.*), top. Stat în nord-vestul Americii de Sud. Are largă ieșire la Oc. Paci-

fic. Flota maritimă comercială (1978) = 274 023 t.d.w. Pescuit (1978) = 475 500 t. Porturi principale (mil t/1977): Balao (7,9), Salinas (2), Guayaquil (1,9), Puerto Bolivar (0,8), Manta (0,5). Trafic total internațional de mărfuri (1977) = 13,2 mil. t. O parte din transporturile maritime (20%) sînt realizate de flota „Grancolumbia”, comună statelor Columbia (80%) și Ecuador (21%). Cursuri de apă mai importante: Napo, Pastaza, Curaray și Aguatico.

**ECUATOR**, s.n. Cercul mare, imaginar, perpendicular pe axa polilor, centrul fiind coincident cu acela al Pămîntului; împarte pămîntul în emisfera nordică și emisfera sudică. ● *A trece (a traversa) e.* = a intersecta cu nava ecuatorul; de obicei, la bord, acest moment este sărbătorit, urmînd un anumit ceremonial (teatru popular marinăresc), inedit pentru cei care nu au mai navigat la ecuator. ● **E. magnetic** = linia care unește punctele în care înclinația magnetică este zero. Sin. *aclină* [fr. *équateur*; lat. *aequator*].

**EDĒC**, s.n. **1.** Parîmă lungă folosită pentru a remorca un mijloc de navigație, trăgîndu-l de pe mal (cu oameni, animale) contra curentului. **2.** Procedeu de remorcarea de pe mal a unui mijloc de navigație, pentru a-l deplasa în amonte. **3.** (arg.) Marinar de bază la bord, om descurecăreș, util. ● *A trage la e.* = a remorca de pe mal, în amonte, un mijloc de navigație. ● *A fi la e.* = a fi dependent de cineva, de ceva [tc. *yedek*].

**EFECT**, s.n. ● **E. cîrmei** = fenomen cauzat de manevra cîrmei, care determină o anumită direcție de deplasare a navei. ● **E. elicei** = fenomen cauzat de rotirea elicei, care imprimă navei o anumită forță de deplasare. ● **E. combinat cîrmă-elice** = e. cauzat de rezultanta forței exercitate de cîrmă și a forței elicei. ● **E. de deplasare a navei** = fenomen care determină o anumită deplasare (înainte sau înapoi) a navei. Factori: forma elicei, diametrul elicei, suprafața și numărul palelor, pasul, imersiunea la care este instalată elica; numărul de rotații; viteza și direcția vîntului (curentului de aer), pescajul și forma corpului navei, deplasamentul, salinitatea etc. ● **E. de noapte** = fenomen prin care, între apusul și răsăritul Soarelui, datorită ionizării din straturile superioare ale atmosferei, apar erori în măsurarea relevmentelor radiogoniometrice. ● **E. de șoc** = fenomen cauzat de izbirea violentă dintre valuri și corpul navei. Acest e. determină vibrații în tot corpul navei, mai ales în osatură. Factori: direcția și viteza valului, viteza și deplasamentul navei, balastul de la bord etc. ● **E. fundului** = fenomen prin care, în zonele cu ape mici, nava pierde din viteză și manevrabilitate. ● **E. uscatului** = fenomen de deviere a undelor radio cauzat de modificarea cîmpului electromagnetic în zona de contact a coastei cu marea. Apar erori de radiogoniometrie, invers proporționale cu valoarea unghiului dintre direcția de propagare a undelor și di-

recția coastei; cînd acest unghi depășește 60°, erorile sînt neglijabile [lat. *effectus*].

**EFEMERIDĂ**, s.f. Document nautilic editat anual, alcătuit din tabele în care se indică, anticipat, pentru fiecare zi și oră, coordonatele astrilor și ale planetelor la care se fac măsurători pentru determinarea punctului navei, cît și unele fenomene astronomice din anul în curs. Primele e. au fost întocmite în sec. II. î.e.n. de către astronomul elen Hipparh [fr. *éphéméride*; lat. *ephemeris*, *-idis*].

**EFLUX**, s.n. Curent orizontal în ocean. „Riu în ocean” [it. *efflusso*].

**EGEE**, hidr. ● **Marca E.** = mare a bazinului mediteranean, între peninsula Balcanică, Asia Mică și I. Creta. Suprafața aproximativă 179 000 km<sup>2</sup>. Adîncimea maximă 2 530 m. Temperatura apei la suprafață ajunge iarna la +16° C, iar vara la +25°C. Salinitatea medie 38‰. Amplitudinea mării ajunge la 1 m. Porturi principale: Pireu, Salonic, Volos, Izmir. Partea de sud a mării este cunoscută și sub denumirea de *M. Cretei*. La Marea E. au ieșire Grecia și Turcia.

**EGIPT** (*Republica Arabă E.*), top. Stat în zona unde Africa întilnește Asia; are largă ieșire la M. Mediterană și M. Roșie. Flotă maritimă comercială (1978) = 590 752 tdw; flotă fluvială (1971) = 1 200 000 mil. tdw. Pescuit (1978) = 99 915 t (79 005 t

din ape interioare). Porturi principale (mil. t/1972): Alexandria (17,8), Ras-Shou-Kair (5,1), Suez, Port Said, Wadi-Feran, Ras Gharid. Căi navigabile interne — 3 100 km. Cel mai mare fluviu — Nilul (6,690 km), pe teritoriul **E.** 1 530 km — înainte de vărsarea în M. Mediterană se desparte în mai multe brațe, navigabile fiind Damietta și Rosetta, care închid o imensă deltă. Construcții navale (1978) = 297 000 t.r.b. (120 000 t.r.b. tancuri petroliere).

**ELANSĂ**, vb. • **A e.** *etrava* = a construi etrava astfel încît să aibă un unghi de înclinare spre înainte, comparativ cu perpendiculara prova. O asemenea etravă este specifică velierelor, conferindu-le viteză [fr. *élancer* „a se avînta“].

**ELBA (ELBE, LABE)**, hidr. Fluviu în Europa central-nordică. Cel mai mare fluviu al R.D. Germane. Lungimea totală 1 165 km. Suprafața bazinului 143 000 km<sup>2</sup>. Debit mediu 710 m<sup>3</sup>/sec. Izvoarele din Munții Sudeți și se vărsă în M. Nordului. Afluenți principali: Elsterul Negru, Havel, Ohre, Saale (427 km, navigabil în aval de Naumburg, pe o distanță de 175 km), Vltava. Porturi principale: Hamburg, Magdeburg, Dresda și Ustinad Labem. Navigabil pe cea mai mare parte din lungimea sa (947 km). Este legat prin canale cu alte sisteme hidrografice ale Europei Centrale și Occidentale. Aparține statelor R.S. Cehoslova-

că, R.D. Germană (566 km), R.F.G.

**ELECTRONĂVĂ**, s.f. Navă cu propulsie electrică. Caracteristici: electromotoarele acționează direct arborele portelice și implicit elicea; generatori de curent antrenăți de motoare Diesel sau turbine; manevrabilitate bună; sistem de propulsie mai puțin greu față de alte sisteme. Sin. *navă Diesel-electrică* sau *navă turboelectrică* [germ. *Elektro+navă*].

**ELECTRONAVIGĂȚIE**, s.f. (foarte rar). Cabotaj folosind aparatele electrice de navigație [fr. *électro-navigation*].

**ELEMĒNT**, s.n. • **E. de dublură** = e. care dublează un e. din compunerea osaturii navelor din lemn. • **E. hidrografice** = caracteristici ale apei: culoarea și transparența apei, valuri și curenți, temperatură și salinitate, conținut în gaze, ghețuri, proprietăți chimice, variații ale nivelului apei în larg, adîncimi, natura scoarței subacvatice etc. • (pl.). *A fixa e. la zero* = 1. a manevra la zero înălțătorul și deriva instalațiilor de artilerie ale navei; 2. a fixa la zero e. aparatelor de măsură de la bord. • *A ține (a avea) e. la zi* = 1. a manevra înălțătorul și deriva instalațiilor de artilerie ale navei corespunzător mișcării navei inamice; 2. (arg.) = a fi foarte bine informat [fr. *élément*; lat. *elementum*].

**ELEUSIS**, top. Port maritim în sudul Europei (Peninsula Balcanică). Cel mai mare port al Greciei. Trafic de mărfuri 16,6 mil.

t/1978. Șantiere de construcții și reparații de nave. Instalații corespunzătoare de manipulare a mărfurilor și mari spații de depozitare.

**ELEV**, s.m. ● **E. marinar** = elev din instituțiile de învățământ ale marinei: institutul „Mircea cel Bătrîn“, școala militară de mașinieri, liceul militar de marină „Alexandru Ioan Cuza“, licee civile cu specific marinăresc [fr. *élève*].

**ELEVATOR**, s.n. 1. Ascensor pentru manevra muniției și a unor materiale în plan vertical. 2. Instalație portuară cu bandă sau cupe folosită la încărcarea-descărcarea navelor care transportă cereale, cărbuni etc. Sin. **e. platitor** [fr. *élévatoire*].

**ELICE**, s.f. Cel mai răspândit tip de propulsor, ce se compune din 2—5 pale, de secțiune hidrodinamică, dispuse pe o bucșă comună, numită butuc. Prin rotirea **e.**, palele se înșurubează în apă și realizează forța de propulsie, care împinge nava înainte. O navă modernă are una sau mai multe **e.** montate la pupa. Sînt și nave cu **e.** montate în borduri sau chiar la prova. ● **E. contrarotative** = **e.** montate pe același ax dar care au sensuri opuse de rotație. ● **E. cu pale asamblate** = **e.** avînd palele separate și asamblate după prelucrare. Se deosebește de celelalte prin faptul că nu se toarnă monobloc. ● **E. cu pale reglabile** = **e.** ale căror pale pot fi astfel orientate încît asigură navei deplasarea înainte

sau înapoi, fără a se modifica sensul de rotație al axului. Sin. **e. reversibilă**; **e. cu pas reglabil (variabil)**. ● **E. cu pas spre stînga** = **e.** cu sens de rotație de la dreapta la stînga, privind cu fața spre prova navei la mersul înainte. ● **E. de loch** = **e.** mică cu patru pale, pusă în mișcare prin deplasarea navei și destinată măsurării vitezei de navigație. ● **E. de manevră** = dispozitiv demontabil, instalat la prova sau într-unul din borduri pentru a ușura manevra navei în spații înguste. ● **E. de rezervă** = **e.** de același tip cu **e.** navei și folosită în cazul pierderii sau deteriorării **e.** principale. ● **E. laterală** = **e.** montată într-unul din borduri (deci perpendicular pe axul longitudinal al navei), pentru a propulsa lateral nava. ● **Alunecarea e.** = valoarea diferenței dintre pasul geometric al **e.** și distanța ei de înaintare. Sin. **reculul e.** [fr. *hélice*; lat. *helix, -icis*].

**ELINDĂ**, s.f. Grîndă înclinată, care susține lanțul fără sfîrșit al drăgii de excavat [fr. *élinde*].

„**ELISABETA**“ (1887). Navă românească de tip crucișător, construită la New Castle (Anglia), una dintre cele mai rapide nave ale vremii. **Caracteristici**: L = 72 m; B = 10,2 m; T = 4,2 m; = 1320 t; propulsie mixtă (cu vele și mecanică); motor 4700 CP; V = 18,3 (19) Nd; punte și borduri blindate; armament = tunuri Krupp 4 × 150 mm în semiturele, 4 × 57 mm cu tragere rapidă, 2 × 37 mm; mitra-

liere 2 × 12,5 mm; tuburi lans-torpilor 4 × 381 mm; blindaj 25,4—88 mm; eclipaj = 180—200 persoane. *Jurnal de bord*: intră în componerea marinei la 5 noiembrie 1888, face marșuri de instrucție în M. Neagră, M. Mediterană, Oc. Atlantic, M. Nordului; reprezintă România la serbările columbiene de la Geneva (1892), la inaugurarea canalelor Sulina (1895) și Kiel, precum și a stațiunii Mamaia (1905); salută cu salve de artilerie momentul așezării pietrei de temelie a Școlii militare de marină Constanța (1908), participă la botezul monitorilor și vedetelor torpiloare (1907); execută lucrări hidrografice (hartă Cătușeanu — medalie de aur, Paris). La bordul navei s-au instruit elevi-marinari, apoi electricieni și mecanici (Sulina; 1913).

**EL NINJO**, hidr. Curent acvatic în Oc. Pacific, extrem de periculos, care afectează coastele Americii de Sud. Se ramifică din curentul ecuatorial cald; din 12 în 12 ani, străpunge „fluviul“ curentului rece peruvian, înainteză spre țarm aproape 600 Mm și ajunge la Piso și Callao. Urmări: temperatura apelor de litoral crește cu 3—5°C, în Ecuador și Peru clima se schimbă brusc, briza de mare, în loc de aer rece, aduce pe uscat aer cald, care devine și mai fierbinte în contact cu uscatul și, ajungând la mari înălțimi, se răcește, formează nori mari, după care încep ploii torrențiale. Dinspre munți, pornesc vânturi puternice, aversele distrug semănăturile și cară

în mare stratul de sol fertil. În mare, peștele ancobetas, adaptat apei reci, nu supraviețuiește căldurii.

**EL SALVADOR** (*Republica E. S.*), top. Stat în America Centrală, zona istmului; are largă ieșire la Oc. Pacific. Flotă maritimă comercială (1978) = 3 303 t.d.w. Pescuit (1973) = 7 487 t. Porturi principale (mil. t./1977): Acajutla (2,4), La Unión, La Libertad. Trafic total (internațional) de mărfuri = 2,6 mil. t./1977. Râurile sînt scurte și cu debite variabile (Lempa, Jiboa), iar lacurile minore (Ilopango — 72 km<sup>2</sup>, Coatepeque — 42 km<sup>2</sup> în crater vulcanic).

**ELVEȚIA**, top. Stat în Europa Centrală. Nu are ieșire la mare. Flotă maritimă comercială (1978) = 351 467 t.d.w. Pescuit (1977) = 3 982 t. Port fluvial principal (1974): Basel = 13 158 193 t. Rețeaua hidrografică este foarte bogată: Rin, Aar, Inn, Roub. Ticino; cca 200 lacuri alpine (Märjelensee, Daubensee), mari lacuri tectono-glaciare (Genève, Bodensee, Neuchâtel, Zürich), multe lacuri de acumulare.

**EMBARGÓ**, s.n. 1. Măsură prin care un stat reține temporar mărfuri și nave aparținînd altui stat, pentru a-i stingheri comerțul sau a împiedica divulgarea unor fapte, acțiuni sau informații cu valoare militară. 2. Interzicerea accesului în porturile lor a navelor altor state [fr., sp. *embargo*].



**EMERSIUNE**, s.f. Cufundare parțială în apă a unui corp plutitor [fr. *émersion*; lat. *emersio*, -onis].

**EMISĂR**, s.m. Bazin natural de colectare a apelor reziduale sau de ploaie; înainte de a fi deversate în e., apele reziduale se epurează [fr. *émissaire*].

**EMIRATELE ARABE UNITE**, top. Stat în sud-vestul Asiei, în Peninsula Arabia; are largă ieșire la mare (Golful Persic). Flotă maritimă comercială (1978) = 250 999 t.d.w. Pescuit (1977) = 64 400 t. Porturi principale: Dubai, Sharjah.

**EMPÓRIU**, s.n. (inv.) Port. Agenție comercială într-o țară străină [fr. *emporium*].

**EMISFÉRĂ**, s.f. Fiecare din cele două jumătăți ale Pământului, mărginită de ecuator sau de meridianul de referință (0). ● **E. australă** = partea globului, cuprinsă între polul sud și ecuator. Este acoperită de apă în proporție de 80,9%; are două continente — Antarctica și Australia, cea mai mare parte din America de Sud, precum și sudul Africii. În această e. latitudinile sînt negative. Sin. e. sudică; e. meridională; e. oceanică. ● **E. boreală** = parte a globului cuprinsă între polul nord și ecuator. Este acoperită de apă în proporție de 60,7%, avînd mai mult uscat decît e. australă: Asia, Europa, America de Nord, nordul Americii de Sud, mare parte din Africa. În această emisferă, latitudinile sînt pozitive. Sin. e. nordică; e. septentrională. E. mai poate fi vestică (occiden-

tală) și estică (orientală). [fr. *hémisphère*; lat. *hemisphaerium*]

**ENERGIE**, s.f. Mărime care exprimă capacitatea unui sistem de a efectua un lucru mecanic; proprietate fundamentală a materiei de a trece dintr-o stare în altă stare. ● **E. din nămol** = e. calorică obținută din milul subacvatic, la preț foarte redus. Stratul de nămol din Oc. Planetar atinge uneori 400 m grosime și conține 0,5—15% particule organice, din care se obține gaz metan. Se estimează că stratul de nămol din zona coastelor britanice poate satisface nevoile de gaz metan ale Marii Britanii timp de mai multe generații. ● **E. eoliană** = e. produsă de forța vîntului, folosită la propulsia mijloacelor de navigație cu vele. ● **E. atomică** = e. produsă printr-o reacție nucleară; această e. asigură navelor autonomie de navigație incomparabil mai mare față de alte forme de e. [fr. *énergie*].

**ENISEI**, hidr. Fluviu în nordul Asiei (Siberia). Lungime 4 130 km. Suprafața bazinului 2 580 000 km<sup>2</sup>. Debit mediu 10 000 m<sup>3</sup>/sec. Izvorăște din Munții Tannu-Ola și se varsă în M. Kara. Afluenți principali: Angara, Tunguska, Uceami. Port principal: Dudinka. Navigabil pe cursul inferior. Pe E. se află mai multe hidrocentrale. Apartine U.R.S.S.

**EPĂVĂ**, s.f. Navă sau orice corp plutitor care s-a scufundat sau a eșuat și a fost abandonat. În largul coastelor Marii Britanii sînt, de pildă, cca 200 000 e.

Constituie pericole de navigație și, de regulă, sînt marcate cu geamanduri verzi. • **E. cartografiată** = e. marcată pe hărțile marine prin diferite semne convenționale. • **E. eșuată** = e. cu părți la suprafața apei. Este marcată prin semn convențional pe hărțile marine. • **E. în derivă** = navă părăsită și abandonată, plutind la suprafața apei. • **E. periculoasă** = navă scufundată pe un fund cu adîncime mai mică de 18 m. Este reprezentată pe hărțile marine printr-un semn convențional. • **E. plutitoare** = navă (mărfuri, obiecte) eșuată, ce plutește pe apă la voia întimplării. • **E. pusă pe uscat** = e. sprijinită pe scoarța subacvatică, are părți din suprastructură deasupra apei; v. e. eșuată [fr. *épave*].

**EPICONTINENTAL**, adj. • **Mare e.** = mare puțin adîncă (sub 200 m), situată la marginea sau în interiorul unui continent, într-o zonă consolidată tectonic; ex.: M. Nordului, M. Baltică [it. *epicontinentale*].

**EPÍU**, s.n. Dig orientat spre larg sau spre firul apei, destinat să protejeze malul împotriva eroziunii, să forțeze un curent acvatic pentru a adînci apa, să micșoreze lățimea unui curs de apă, mărindu-i viteza și împiedicînd depozitarea aluviunilor în zonă. Sin. *pinten*, *spiron* [fr. *épi*].

**ÉPOCĂ**, s.f. • **E. marilor descoperiri geografice** = v. *descoperire* [fr. *époque*].

**EPOLÉT**, s.m. 1. Element din vestimentația ofițerilor de marină prin care se indică gradul; v. și *uniformă*. 2. Extremitatea superioară a virfului de catarg [fr. *épaulette*].

**ERCHÉT**, s.m. v. *lanț* [?].

**EPURĂRE**, s.f. • **E. a apei** = acțiunea de a se îndepărta din apă substanțele care afectează calitatea apei [fr. *épurer*].

**ERIE**, hidr. Lac de origine glaciară în partea septentrională a Americii de Nord. Face parte din Marile Lacuri americane. Suprafață 24 500 km<sup>2</sup>; adevărata din mare interioară, cu un remarcabil trafic de mărfuri. Adîncime maximă 64 m. Port principal: Cleveland. Apartine S.U.A. și Canadei.

**EROĂRE**, s.f. • **E. cîmpului magnetic** = unghi format între direcția nordului adevărat și direcția nord a compasului magnetic; sumă algebrică a declinației magnetice și a deviației compasului magnetic într-un drum oarecare; valoarea e. cîmpului magnetic este egală și de sens contrar cu corecția compasului  $\Delta c$ . • **E. lochului** = diferență dintre distanța reală parcursă de navă și distanța indicată de loch. • **E. balistică** = e. de orientare a axei girocompasului cînd drumul și viteza navei se schimbă brusc. Pentru a elimina această e. înainte de a întoarce nava, se scoate din funcțiune sistemul care amortizează oscilațiile. • **E. de colimație** = e. în măsurarea unghiurilor cu sextantul datorită paralelismului dintre axa lunetei și

planul limbului. ● **E. de drum** = e. a girocompasului; se măsoară între meridianul adevărat și axa principală a girocompasului și se adună, cu semn schimbat, la drumul giro (corecție giro). ● **E. de index** = e. a sextantului în citirea unghiurilor, când indicele sextantului nu se află în dreptul gradajiei zero a limbului gradat. Este cauzată de neperalelismul oglinzilor. Sin. **e. instrumentală**.

● **E. de latitudine** = e. a orientării axei girocompasului în raport cu meridianul. Are valori între 0° (la ecuator) și 3° (pe latitudine de 60°). ● **E. de navigație** = greșală care apare pe timpul navigației; diferență dintre poziția reală a navei și poziția stabilită pe hartă prin diferite procedee de determinare a coordonatelor navei. Această e. este cauzată de ignorarea corecțiilor, imperfecțiunea aparatelor, calcule greșite, influența vântului și a curentului etc. ● **E. de paralaxă** = valoare a unghiului de înălțime sub care se vede un astru, adăugată înălțimii astrului măsurată cu sextantul; rezultă înălțimea adevărată a astrului. ● **E. de perpendicularitate** = e. a sextantului cauzată de neperpendicularitatea oglinzii mari pe planul limbului.

● **E. de prismaticitate** = e. a sextantului cauzată de neperalelismul oglinzilor sau al geamurilor colorate. ● **E. de viteză** = e. a girocompasului eliminată cu ajutorul unui corector special; se măsoară între axul girocompasului și nordul adevărat și depinde de viteza, drumul și latitudinea pe care navighează nava. Este

maximă în drumurile 0° și 180° și minimă (zero) la drumurile 90° și 270°. ● **E. Gaussin** = e. temporară a compasului magnetic, cauzată de faptul că se întârzie un timp compensarea magnetismului pentru drumul navei imediat după girajie. ● **E. constante** = e. care apar în măsurarea unghiurilor cu sextantul datorită unor defecțiuni de fabricație ale acestuia (e. de limb, e. indexului și e. instrumentală). ● **E. sextantului** = e. datorată unor defecte de fabricație și de reglare a sextantului. Sînt e. *variabile* (neperalelismul și neperpendicularitatea oglinzilor, neperalelismul axei lunetei cu planul limbului), precum și e. *constante* (eroarea de limb, e. indexului, e. instrumentală) [fr. *erreur*; lat. *error*, -oris].

**EROZIUNE**, s.f. ● **E. marină** = acțiune de săpare și măcinare a coastei și a scoarței subacvatice exercitată de curenți marini sau valuri lângă o stîncă, insuliță sau construcție hidrotehnică. [fr. *érosion*; lat. *erosio*, -onis].

**ES SIDRAH**, top. Port în nordul Africii. Cel mai mare port al Libiei. Trafic de mărfuri 33,5 mil.t./1976. Șantier de construcții și reparații de nave. Port de export al mărfurilor libiene. Dispune de echipament corespunzător pentru manipularea mărfurilor și importante spații de depozitare.

**ESCĂDRĂ**, s.f. Grupare alcătuită din diferite clase de nave militare (portavioane, crucișătoare, dis-

truțătoare etc.), ale căror echipaje se subordonează unui comandant și îndeplinesc o misiune [fr. *escadre*, it. *escadra*].

**ESCALĂ**, s.f. Opreire planificată a unei nave într-un port pentru încărcarea-descărcarea mărfurilor sau pentru debarcarea pasagerilor. • *A face e.* = a acostă într-un port. • *Port de e.* = port în care oprește o navă conform itinerarului, pentru aprovizionare sau operații comerciale [fr. *escalé*].

**ESCORTĂ**, vb. A însoți cu nave de luptă un convoi, pentru a-l apăra împotriva inamicului naval, aerian și submarin [fr. *escorter*].

**ESCORTÓR**, s.n. Navă militară destinată să escorteze convoaiele în timp de război. Caracteristici:  $\Delta = 1\ 500-2\ 500$  t;  $L = 90-100$  m;  $B = 10-12$  m;  $T = 3-4$  m;  $V = 35-40$  Nd; rază de acțiune = 4 000—5 000 Mm; armament = 10—15 tunuri anti-aerice, rachete, bombe antisubmarine și torpilo. • *E. de coastă* = navă militară mică ( $\Delta = 300-500$  t), destinată să patruleze în apropierea coastei. • *E. de escadră* = navă militară mică, destinată să ducă acțiuni în cadrul escadrei. Caracteristici:  $\Delta = 2\ 500-3\ 000$  t;  $V = 30$  Nd; armament = tunuri anti-aerice, rachete, torpilo, bombe antisubmarine. • *E. rapid* = navă militară mică, destinată să descopere și să lovească submarinele inamice. Caracteristici:  $\Delta = 1\ 500-2\ 000$  t;  $V = 35$  Nd; arma-

ment = mai multe torpilo și bombe antisubmarine [fr. *escorteur*].

„**ESMERALDA**” (1952). Navă chiliană, construită în Spania; navă școală cu vele. Caracteristici:  $L = 113,1$  m;  $B = 13$  m;  $T = 6$  m;  $\Delta = 3\ 500$  t; propulsia mixtă = vele 2 852 m<sup>2</sup>, motor 1 500 CP; echipaj = 332 persoane. *Jurnal de bord* = cumpărată de către Chile, pentru flota militară (1952); s-a dat numele purtat de o navă chiliană victorioasă în luptele navale din 1879; navigație cu vele în Oc. Pacific și Oc. Atlantic.

**EST**, s.n. Unul din cele patru puncte cardinale; sin. *răsărit, orient* [fr. *est*].

**ESTACĂDĂ**, s.f. 1. Punte (platformă) între mal și apă, în zone cu ape mici, destinată să facă legătura cu navele care nu se pot apropia din cauza adâncimii. 2. Construcție hidrotehnică destinată să micșoreze lățimea apei la intrarea în port sau la gura unui fluviu. 3. Baraj (lanțuri, plase) contra minelor așezat perpendicular pe direcția apei curgătoare sau între digurile de intrare în port (bazin). 4. Obstacol plutitor la intrarea într-un port sau între două bazine, pentru a împiedica accesul navelor. 5. Piloni montați lângă un pod, lângă un cheu sau la intrarea într-un bazin, pentru a împiedica formarea ghețurilor și a servi ca amortizor sau loc de acostare a navelor [fr. *estacade*].

**ESTIMĂ**, vb. • *A e. punctul navei* = a determina poziția navei

în funcție de drumul și viteza navei [fr. *estimer*; lat. *acclimare*].

**ESTIMĂ**, s.f. Metodă prin care se determină grafic sau prin calcul punctul navei în funcție de drumul și de viteza navei (distanța parcursă și cîtită la loc). • **E. prin calcul** = metodă de navigație cu schimbări dese de drum între două puncte (de plecare și de sosire). Se folosește cînd nu sînt posibilități pentru a ține e. grafică și cînd se fac schimbări dese de drum [fr. *estime*].

**ESTRĂN**, s.n. Aluvii depuse pe țărm de curenții de mare [?].

**ESTUĂR**, s.n. Golf (scobitură) de formă triunghiulară, specifică zonelor cu mare la gura de vărsare a unei ape curgătoare. Sin. *deltă negativă*. • **E. la Plata** = e. în America de Sud, cel mai mare din lume; are forma unei mari pîlnii la gurile de vărsare ale fluviilor Paraná și Uruguay [fr. *estuaire*; lat. *aestuarium*].

**ESUĂ**, vb. (Despre o navă sau ambarcațiune). A ajunge pe uscat, a se împotmoli în nisip sau într-un loc unde apa este mai mică decît pescajul navei. • **A e. forțuit** = a ajunge cu nava pe uscat fără intenție (din cauza furtunii, a unei greșeli de navigație sau de pilotaj). • **A e. voluntar** = a ajunge intenționat cu nava pe uscat pentru a evita scufundarea ei. Sin. *a se pune pe uscat*. [fr. *échouer*].

**ETALON**, s.n. • **Punte e.** = v. punte [fr. *étalon*].

**ETAMBÔU**, s.n. Element de construcție care închide corpul navei în extremitatea pupa, avînd rolul de a susține și proteja cirma cînd pupa navei atinge fundul, cît și de a susține elicea centrală la nava cu una sau trei elice. Ant. *elravă* [fr. *étambou*].

**ETAMBREU**, s.n. Loc în bordaj sau în punte prin care trece axul cirmei sau catarg. • **E. cirmei** = deschidere la pupa navei prin care trece axul cirmei. • **E. de arbore** = deschidere practică în punte pentru a trece și fixa arborile (catargul) de chila navei [fr. *étambrai*].

**ETANȘĂ**, vb. • **A e. compartimentul** = a închide porțile etanșe ale compartimentului. • **A e. puntea (bordajul)** = a astupa spațiile dintre elementele care alcătuiesc puntea (bordajul). Pentru aceasta se folosesc smoață sau calafat pentru elementele din lemn sau sudura pentru elementele din metal [fr. *étancher*].

**ETIAJ**, s.n. 1. Nivel de referință al cotelor unei ape curgătoare, care s-a stabilit calculînd media nivelurilor minime anuale înregistrate pe o lungă perioadă de timp. 2. Reper zero față de care se măsoară cota apei în acel loc. De-a lungul Dunării, e. descreește progresiv din amonte în aval. La gurile de vărsare ale fluviului, e. se confundă cu nivelul mării [fr. *étiage*].

**ETIOPIA** (*Republica Socialistă E.*), top. Stat în estul Africii, cu ieșire la M. Roșie. Flota maritimă

comercială (1978) = 80 347 tdw. Pescuit (1973) 26 800 t (1 000 t din ape interioare). Porturi principale (mil. t/1978): Assab (1,6), Massawa (0,2). Principalele fluviu: Atbara (1 266 km), Awash (800 km), Takkaze (653 km), Omo (643 km), Nilul Albastru (1 367 km), care izvorăște din lacul Tana.

**ETRĂVĂ**, s.f. Grinda care închide corpul navei la extremitatea prova, construită în așa fel încît să reziste la eventualele lovituri de cheu, în timpul acostărilor sau la lovirea de fund sau alte obstacole, precum și la șocurile blocurilor de gheață în timpul navigației în urma spărgătoarelor de gheață. ● **E. de spărgător de gheață** = e. elansată a unei nave spărgător de gheață confecționată special pentru a izbi și sparge (rupe) gheața. ● **E. elansată** = e. caracteristică navelor cu vele și iahturilor; face un unghi mare cu perpendiculara prova.

● **E. falsă** = piesă montată în spatele e. navelor confecționate din lemn, pentru a spori rezistența acesteia. ● **E. rotundă** = e. a unei nave moderne confecționată din table îndoite cu rază mare de curbură (mai pronunțată în partea de sus a provei). ● **Capul e.** = extremitatea e. din partea opusă elicei. ● **Curbură e.** = v. *ghibră*. ● **Piciorul e.** = partea e. imbinată cu chila. Ant. *etambou* [fr. *étrave*].

**ETRAVĂRE**, s.f. Freccare de etravă a lanțului de ancoră sau a parimei; v. și *etravă* [etravă + suf. -re].

**EUFRAȚ**, hidr. Fluviu în sud-vestul Asiei. Cel mai mare fluviu al Republicii Iraq. Lungime 2 800 km. Suprafața bazinului 335 000 km<sup>2</sup>. Debit mediu 6 800 m<sup>3</sup>/sec. Izvorăște din Podișul Armeniei, se unește cu fluviul Tigru și formează fluviul Shatt al'Arab, care se varsă în Golful Persic, formînd o deltă de 10 000 km<sup>2</sup>. Afluenți principali: Nahr Belikh, Nahr Khabir. Reprezintă un remarcabil potențial energetic. Apartine statelor Iraq, Siria și Turcia.

**EUROPA**, top. Al cincilea continent al lumii, precedat de Asia, America, Africa și Antarctica, urmat de Australia-Oceania; S 10 531 km<sup>2</sup>, incluzînd și Turcia europeană; L țărmurilor 37 900 km, altitudinea medie 340 m. **Limite**: Oc. Arctic în nord, M. Mediterană în sud, Munții Urali și Munții Caucaz, precum și M. Caspică în est, Oc. Atlantic în vest. **Oceane**: v. *limite*. **Mări**: M. Albă, M. Azov, M. Baltică, M. Barents, M. Irlandei, M. Kara, M. Mediterană, M. Minecii, M. Neagră. **Lacuri**: M. Caspică etc. **Fluvii**: Dunărea, Volga. **Insule**: Irlanda, Islanda, M. Britanie, Novaia Zemlia. **Peninsule**: Balcanică, Iberică, Italică, Kola, Scandinavia. **Strîmtori**: Bosfor (Istanbul Boğazi), Dardanele (Çanakkale Boğazi), Gibraltar (Spania-Africa), Messina (Italia-Sicilia), Otranto (Italia-Albania), Öresund (Sjælland — Suedia), Pas-de-Calais = Dover (M. Britanie-Franța), Store Baelt (Sjælland — Fyn). **Canale**: Korinthos

(M. Egee — M. Ionică), Nieuw Waterweg (Rotterdam — M. Nordului), Kiel (M. Baltică — M. Nordului), Noordzee Kanaal (Amsterdam — M. Nordului), Dunăre — M. Neagră. *Porturi: v. port. Construcții navale:* Belgia, Bulgaria, Danemarca, Finlanda, Franța, R.D. Germania, R.F. Germania, Grecia, Italia, Jugoslavă, M. Britanie, Norvegia, Olanda, Polonia, Portugalia, România, Suedia, Spania, U.R.S.S. *Trafic naval* foarte intens în zona continentului.

**EVACUĂ**, vb. ● *A e. apa din compartiment* = a scoate apa care a pătruns în compartiment. ● *A e. nava* = a părăsi nava din cauza incendiilor de mari proporții care nu pot fi stinse, cînd există pericolul iminent de scufundare sau de explozie, sau după eșuarea navei [fr. *évacuer*; lat. *evacuare*].

**EVAZĂRE**, s.f. ● *E. bordurilor* = construcție a bordajului din prova navei asemănătoare literei V, pentru a împiedica pătrunderea apei pe punte și a favoriza urecarea provei pe val, precum și viteza navei [fr. *évaser*].

**EVITĂ**, vb. (La ancoră). A veni cu prova într-o poziție oscilantă față de o direcție de referință. Ex. „Nava e. cap est” = nava se orientează cu prova, oscilînd în jurul direcției est. ● *A e. abordajul* = a face manevra necesară pentru a îndepărta nava de locul unde există pericolul de ciocnire cu o altă navă. ● *A e. o navă* = a manevra astfel nava proprie încît să fie exclusă ciocnirea cu o navă din apropiere. ● *A e. atacul*

= a manevra astfel nava proprie încît atacul executat de nava inamică să fie evitat sau să aibă efect minim. Pentru aceasta, nava proprie se orientează cu prova sau pupa spre inamic, poziție în care suprafața expusă este minimă. ● *A e. un obstacol* = a abate nava din drum pentru a trece la distanță de obstacol. [fr. *éviter*; lat. *evitare*].

**EVITĂRE**, s.f. 1. Manevra și rezultatul manevrei de a evita. 2. Girația navei ancorate; spațiul „măturat” de nava care girează este circular cînd nava are la apă o singură ancoră sau eliptic cînd nava are la apă două ancore, afurcate [evită + suf. -re].

**EVOLUȚĂ**, s.f. ● *E. metacentrică* = v. *desfășurată metacentrică* [germ. *Evolute*].

**EVOLUȚIE**, s.f. ● *E. navei* = deplasare a navei; manevră a navei aflată în mișcare [fr. *évolution*; lat. *evolutio, -onis*].

**EXONDĂRE**, s.f. Proces de ridicare deasupra nivelului mării a unor suprafețe ale scoarței pămîntului, datorită mișcărilor tectonice [fr. *exonder*].

**EXPEDIȚIE**, s.f. ● *E. maritimă* = e. în scopuri științifice și comerciale; transport de pasageri, mărfuri și materiale pe mare. Călătorie lungă, plină de riscuri la care este supus personalul (cazuri de forță majoră, accidente de navigație, incendii, îngheț, piraterie, jaf, război) [fr. *expédition*; lat. *expeditio*].

**EXPÉRT**, s.m. • **E. de tonaj** v. tonaj • **E. nautic** v. nautic.  
• **E. maritim** v. maritim [fr. *expert*; lat. *expertus*].

**EXPLOATĂ**, vb. • **A e. nava** = a folosi nava în funcție de destinația pe care o are. • **A e. Oc. Planetar** = a folosi resursele pe care le oferă Oc. Planetar: pești, crustacii, alge, minereu, țifei, gaze, metale, sare, energia valurilor etc. [fr. *exploiter*].

**EXPŪLSIE**, s.f. Împingere în afară a apei din propulsorul cu jet [fr. *expulsion*; lat. *expulsio*].

**EXTRATERITORIALITĂTE**, s.f.  
• **E. navei** = excepție de la legile statului care se face cu unele nave străine în apele teritoriale ale unui stat [engl. *extraterritoriality*].

**EZ ZUETINA**, top. Port în nordul Africii. Al doilea mare port (după Es Sidrah) al Libiei. Trafic de mărfuri 22,5 mil.t/1976. Șantier de construcții și reparații de nave. Dispune de echipament corespunzător pentru manipularea mărfurilor și importante spații de depozitare.



# F

**FĂCTOR**, s.m. ● **F.** de compartimentare = număr subunitar (0,3 —1) cu care se înmulțește lungimea inundabilă a unui compartiment etanș pentru a obține lungimea admisibilă a compartimentelor etanșe la o navă de pasageri. La o navă mare, **f.** de compartimentare este mic. ● **F.** deadweight = număr constant (2,83) necesar pentru determinarea capacității utile de încărcare a navei, în metri cubi, prin înmulțire cu tonajul net [fr. *facteur*; lat. *factor*].

**FĂGURE**, s.m. Compartiment între puntea principală și puntea de deasupra (shelterdeck), împărțit în spații mai mici, asemănător unui fagure, destinat înmagazinării cerealelor care se transportă în vrac [lat. \**favulus*].

**FĂLCĂ**, s.f. 1. Suport pentru furcile gabiei, montat pe coloana arborelui. 2. Prelungire sub formă de „U” sau „V” la prova

navelor care instalează sau ridică balize, geamanduri, plase, greu-tâți etc. 3. Opritor montat pe școndru [lat. *falx*, *-cis*].

**FALÉZĂ**, s.f. 1. Țărm înalt (2—500 m) și abrupt, la margine de lac, de mare sau ocean. 2. Porțiune amenajată pentru plimbări la marginea unei ape. Înălțimea **f.** depinde de înălțimea reliefului de lângă apă, continuu invadat de valuri. Panta **f.** depinde de natura și de stratificarea rocilor supuse abraziunii marine [fr. *falaise*].

**FANÓN**, s.n. Lamelă cornoasă, fixată de maxilarul superior al balenelor; fiecare balenă are mai multe **f.**; eschimoșii, de pildă, le folosesc drept osatură pentru ambarcațiunile lor ușoare și zvelte [fr. *fanon*].

**FAR**, s.n. 1. Construcție înaltă pe țărnul mării, pe o insulă sau pe o platformă plutitoare; are poziție, aspect și culoare care permit navigatorilor să identifice

ușor construcția pe timpul zilei și lumina pe timpul nopții, să măsoare la ea direcția și distanța. Emisia sursei de lumină (lanternă și lentile mari plan-convexe) se face sub formă de fascicul divergent, după un anumit cod, diferit de la f. la f. Codul, realizat de un ecran rotativ, prin numărul de străluciri, durata strălucirilor și pauza între ele permite navigatorilor să-și dea seama ușor despre ce f. este vorba, în ce direcție și (uneori) la ce distanță se află el. Poziția și caracteristicile fiecărui f. sînt trecute pe hărțile de navigație și în alte documente nautice (în *Cartea f.*, de pildă). 2. Ansamblul arbore-vele-manevre-vergi.

• **F. costier** = f. instalat pe coasta mării, într-un loc vizibil de la o distanță nu prea îndepărtată. • **F. cu lumină alternativă** = f. a cărui lumină își schimbă culoarea. • **F. cu lumină continuă** = f. care luminează tot timpul. • **F. cu intermitențe** = f. care luminează cu întreruperi (grup de scipiri). • **F. cu raze laser** = f. care în locul sistemului de refracție a luminii cu ajutorul oglinzilor, funcționează pe baza unui fascicul rotativ de raze laser. Un astfel de f. există în Australia; întregul mecanism cîntărește doar 43 kg, are o înălțime de 1,52 m, iar fasciculul de raze laser este vizibil pînă la o depărtare de 20 Mm. Costul unui asemenea f. reprezintă o treime din valoarea unei instalații similare clasice. • **F. cu sector dirijat** = f. a cărui lumină este vizibilă doar cînd nava

se găsește într-un anumit sector — care de obicei semnalează un pericol de navigație sau intrarea pe o pasă sau pe un canal etc.

• **F. de aterizare** = f. înalt, vizibil de la distanță mare de navele care se apropie („aterizează“) de uscat. • **F. direcțional sau circular** = f. care luminează fie într-o singură direcție, fie în toate direcțiile. • **F. fix** = f. instalat la uscat. • **F. — goeletă** = arbore cu vele aurice. **F. pătrat** = manevre, vergi și arbore cu vele pătrate. • **F. plutitor** = f. instalat pe navă, platformă plutitoare etc. • **F. — prova** = 1. totalitatea velor instalate între centrul și prova unui velier; 2. ansamblul arbore-trinchet, vele, vergi, manevre fixe și curente.

• **F. pupa** = 1. totalitatea velor instalate între centrul și pupa unui velier; 2. ansamblul arbore-artimon, vele, vergi, manevre fixe și curente. • **F. solar** = f. alimentat de la elementii de siliciu încărcăți cu energie solară. La rîndul lor, aceste baterii solare servesc la încărcarea acumulatorilor ce furnizează energia necesară f. pe timpul nopții. Aprinderea f. se face automat, cu celula fotoelectrică, la căderea întunericului. **Vizibilitate 20 km.** Construit în Australia. • **Geană de f.** = lumina de f. întrezărită dincolo de orizont; datorită fenomenului de refracție, este posibilă observarea genei de f. la distanță mult mai mare decît distanța de vizibilitate normală a f. • **Identificarea f.** = determinarea identității f. în funcție de aspectul lui, ziua (felul și

culoarea construcției, poziția față de reperele din jur) iar noaptea de caracteristicile luminii (alternanța lumină-întuneric, durata emisiei de lumină și a perioadei de întuneric. • *Numărul internațional al f.* = serie alcătuită dintr-o literă și câteva cifre, semnificând identitatea **f.**, conform Organizației hidrografice internaționale. • **F. turnant** = **f.** a cărui lumină se rotește cu viteză uniformă și luminează succesiv un anumit timp o singură direcție. • **F. din Alexandria** = turu înalt de 135 m, construit din marmură albă, în 285—247 î.e.n., pe insula Pharos, lângă Alexandria, „pentru binele marinarilor”. Lumina felinarului din vîrf avertiza pe navigatori că se află în bătaia farului, deci în pericol de a se izbi de stîncile din apropiere. **F. din Alexandria** a fost considerat drept una din cele șapte minuni ale lumii.

• *Sursă de lumină pentru f.* = bec electric, lampă incandescentă, arzător de ulei, acetilenă, raze laser etc. Lumina este amplificată prin lentile plan-convexe.

• *Bătaia f.* = distanța pînă la care este vizibil farul. Pentru calcul, se folosesc formulele lui

$$\text{Allard: } Es = I \frac{TP}{P^2} \text{ sau } Es = I$$

$\cdot \frac{e^{-\delta}}{P^2}$  unde:  $Es$  = pragul de percepție vizuală caracteristică navigatorului;  $I$  = intensitatea luminoasă a sursei;  $T$  = coeficient de transmisie atmosferică pe unitatea de distanță;  $\delta$  = coeficient de densitate optică pe unita-

tea de distanță ( $\delta = 1g T; P =$  bătaia luminoasă a farului;  $e =$  baza logaritmilor neperieni. [[ngr. *pharos*, lat. *pharus*, fr. *phare*].

**FAO-KHOR-AL-AMYA**, top. Port maritim în sud-vestul Asiei, la Golful Persic. Cel mai mare port al Republicii Iraq. Trafic de mărfuri 17,3 mil.t/1972. Șantier de construcții navale. Dispune de instalații corespunzătoare pentru manevra mărfurilor și mari spații de depozitare.

**FARDĂJ**, s.n. • **F. de magazie** = 1. căptușeală (inveliș) la bordajul interior (paiol pe punte și dulapi de lemn pe bordaj) și la fundul magaziei, cu rol de a proteja mărfurile și materialele imbarcate la unele nave. Scînduri interpusse între stivele arimate, pentru protejarea caricului. • **F. lateral** = căptușeală (izolație) formată din material lemnos, rogojină, bambus etc. montată pe bordajul interior al navei pentru a izola marfa de metal și a crea posibilitatea ventilării spațiilor respective. Sin. *dunaj* [fr. *fardage*].

**FARFURÎE**, s.f. • **F. submersibilă** = submersibil modern, auto-propulsat, de mici dimensiuni și de forma unei farfurii [c. *farfuri*; ugr. *farfuri*].

**FĂRGĂ**, s.f. Element din compunerea unor bărci, montat deasupra copastiei; în **f.** se fac deschiderile pentru brațul visci [?].

**FAȘALÓN**, s.n. (flv.) Ansamblul scîndurilor care căptușesc bordajul interior al șleplului [?]

**FAȘĂ**, s.f. Fișie a bordajului din jurul liniei de plutire [lat. *fascia*].

**FAȚĂ**, s.f. ● **F. de maimușă** = placă de metal la care se prind elemente ale greementului. ● **F. macaralei** = element din compunerea macaralei de la bord; părțile laterale ale căpăținii în care sînt montați scripeții se numesc **f.** ● **F. palei** = suprafața de presiune sau suprafața activă a palei unei elice. Cu această suprafață se asigură propulsia navei. ● **F. velei** = partea velei pe care apasă vîntul [lat. *facia*; 1519].

**FAUNĂ**, s.f. ● **F. litorală** = totalitate a organismelor din apele de lângă țărm — puțin adînci, bine încălzite de soare și bogate în oxigen. ● **F. pelagică** = totalitate a microorganismelor din apele adînci: crustacei, infuzori, planc-ton [fr. *faune*].

**FAZĂ**, s.f. ● **F. Lunii** = aspect al Lunii datorat poziției sale față de Pămînt și Soare, într-o perioadă sinodică. Sînt opt faze ale Lunii: lună nouă, primul octant, primul pătrar, al doilea octant, Lună plină, al treilea octant, al doilea pătrar (ultimul pătrar) și al patrulea octant (ultimul octant). ● **F. glaciară** = perioadă îndelungată de timp, în care mari cantități de apă ale planetei trec din stare lichidă în stare solidă și sînt reținute pe uscat sub formă de ghețari, ceea ce determină scăderi de nivel ale Oc. Planetar. ● **F. interglaciară** = perioadă îndelungată de timp în care mari cantități de gheață se tolesc, determinînd creșteri de nivel ale

Oc. Planetar. ● **F. prin apă** = etapă din ciclul de tras la rame, în care pana ramei este mișcată prin apă, pentru a realiza propulsia bărcii. Sin. **f. activă** [fr. *phase*].

**F.D.** Inițialele de la *Flying Dutchman* (Olandez zburător), ambarcațiune cu două vele (una prinsă la catarg, cealaltă la strai). Alte caracteristici: L = 6,05 m; T = 0,25 m (fără driver); V = 20—25 Nd; greutate = 125 kg; foc (velă mică) mai lat decît la snaip; derivor rabatabil; 1—2 deschideri în punte (coepituri); corp chesonat; semn distinctiv pe vela mare = literele *F.D.*; 2 persoane în echipaj; suprafață velică mare [engl. *flying* „care zboară“, *dutchman* „olandez“].

**FECIÔARĂ**, s.f. Constelație în zona ecuatorială a cerului, unde ajunge Soarele la echinocțiul de toamnă. Cea mai strălucitoare stea din această constelație se numește Spica, după care se determină punctul astronomic al navei. Sin. *Virgo* [lat. *feliola*].

**FEÉDER**, s.n. Puț, confecționat din material lemnos, între gurile punții superioare și gurile magaziior inferioare, cu scopul de a mări stabilitatea cerealelor depozitate în aceste locuri. Var. *fider* [germ. *Feeder*].

**FELINĂR**, s.n. Dispozitiv special construit pentru nave, destinat să semnalizeze (prin lumina pe care o emite) poziția sau starea navei. ● **F. de bord** = **f.** cu lumină verde (tribord) sau roșie (babord). ● **F. de catarg** = **f.** cu

lumină albă; v. și *lumină* [cf. tc. *fener*].

**FELŪCĂ**, s.f. Velier arab folosit în M. Mediterană; este mic, îngust, prevăzut și cu rame (16—24). Are două catarge și o velă triunghiulară, lungă de 16—20 m. Astăzi **f.** egipteană mai este întâlnită pe Nil. Sin. **f. arabă** [it. *feluca*; fr. *féluque*].

**FERĂSTRĂU**, s.n. 1. Lamă elastică și lungă, prevăzută cu zimți și folosită la tăierea gheței. Sin. **f. de gheață**. 2. Dispozitiv metalic cu zimți, montat la prova submarinelor pentru tăierea plaselor antisubmarine [*firiz* + suf. -ău].

**FERĂSTRŪICĂ**, s.f. 1. Orificiu practic în catarg sau în vergă, pentru a permite trecerea unei parime. 2. (pl.) Orificii practicate în pălăria cabestanului, pentru a permite introducerea manelelor; v. și *cabestan* [*fereastră* + suf. -uică].

**FERIBŌT**, s.n. Mijloc de navigație (navă, ponton sau pod plutitor) cu care sînt trecute peste o apă persoane, locomotive, vagoane etc. Are propulsie sau este remorcat cu trolii speciale acționate automat [fr., engl. *ferry-boat*].

**FERICĂR**, s.n. Mijloc de navigație (navă, ponton, șlep) destinat transportului de autovehicule [engl. *ferry-car*].

**FÉRȚĂ**, s.f. Fișie de pinză din compunerea velei (tenzii etc.); mai multe **f.** cusute între ele alcătuiesc vela (tenda etc.). • **F. de lărgire** = bucată triunghiulară de pinză cusută în partea laterală a

velei pătrate pentru a-i mări marginea de întinsură [it. *ferza*].

**FESTIVITĂTE**, s.f. • **F. de lansare a navei la apă** = ceremonial care marchează momentul cînd nava nou construită ajunge de pe cală sau din doc la apă și primește un nume; v. și *botezul navei* [fr. *festivité*; lat. *festivitas, -atis*].

**FIER**, s.n. Orice material care se magnetizează. Există la bord **f. moale** (se magnetizează imediat cînd este introdus în cîmp magnetic și își pierde magnetismul cînd este scos din acest cîmp); **f. tare** (se magnetizează instantaneu, permanent) și **f. intermediară** (are lungă durată magnetizării și a remanenței). • **F. de cange** = armătura metalică, alcătuită din virf și două brațe; de armătură se prinde prăjina (coada) cangei. • **F. de sart** = piesă care fixează sartul la nivelul punții. • *Boală de fier* = stare de agitație, de neliniște, de nerăbdare care se manifestă la unele persoane de la bord după ce stau vreme îndelungată „între cer și mare” [lat. *ferrum*].

**FIGURĂ**, s.f. • **F. de semnalizare** = obiect din pinză, tablă sau mase plastice, de diferite forme (litera T, triunghi, con, romb, cilindru, cerc) și culori (negru, alb, roșu), arborat astfel încît să fie văzut de echipajele din jur, semnalîndu-le fie starea navei care le-a arborat (navă la ancoră, navă cu scule de pescuit la apă etc.), fie fenomenele meteo probabile [fr. *figure*; lat. *figura*].

**FÍJI**, (*F./Vitt*), top. Stat în sud-estul Oc. Pacific, format din cca 800 insule și insulițe. Flotă maritimă comercială (1978) = 8 468 tdw. Pescuit (1978) = 9 183 t. Porturi principale (mil. t/1978): Suva, Lautoka, Levuka. Trafic total de mărfuri (1978) = 1,3 mil. t.

**FILĂ**, vb. **1.** A slăbi sau a derula lent, a desfășura încet o parimă sau un lanț, cu ajutorul mîinii, vinciului sau cabestanului; un capăt al parimei rămîne la bord pentru a reduce efortul la care este supusă sau pentru a regulariza mișcarea ei. **2.** A avea viteza de ... noduri; odinioară, pentru a măsura viteza navei, se folosea lochul cu saulă, care avea din loc în loc noduri. În funcție de numărul de noduri filate (trecute) prin mînă, se aprecia viteza de navigație. Sin. *a f. ...noduri*. **3.** (arg.) A istorisi. **4.** (arg.) A avea rău de mare, manifestat prin vomă. ● *A f. ulci* = a împărăștia ulei pe suprafața mării agitate, pentru a calma valurile. Var. *filarist* [fr. *filer*; lat. *filare*].

**FILĂ**, s.f. Fișie de tablă sau lemn aplicată pe osatura navei pentru a forma bordajul, fundul sau punțile. ● *F. de bordaj* = porțiune de lemn sau de tablă sudată ori nituită, care acoperă osatura și formează, cu alte asemenea fragmente, bordajul, carena, punțile. ● *F. de centură* = fișie de tablă a bordajului exterior montată la nivelul punții principale (a copasticii bărcii). ● *F. de fund* = fișie de tablă (lemn) a bordajului fundului navei, în ambele borduri,

între filele gurnei și galbordului. ● *F. de punte* = fișie longitudinală de tablă care formează puntea navei. ● *F. diagonală* = fișie de tablă a bordajului, înclinată cu 45° față de chilă pentru a mări rezistența longitudinală a navei. Se montează între chilă și *f.* de centură. ● *F. gurnei* = fișie de tablă groasă a bordajului exterior al gurnei care mărește rezistența longitudinală a navei. ● *F. spargeră* = fișie de bordaj în prova, deasupra copastiei unei ambarcațiuni fără punte sau la nivelul coepitului, pentru a evita pătrunderea apei în interior [ngr. *filon*].

**FILIÉRĂ**, s.f. ● *F. de balustradă* = element (parimă, lanț), care leagă între ele bastoanele de balustradă. ● *F. de învergare* = bară sau cablu metalic fixat la vergă, ghie, pic sau arbore, pentru a se lega marginea unei vele, folosind *baterile de învergare*. ● *F. de tendă* = bară fixată pe suprastructură pentru a se lega tenda. ● *F. de terțarolă* = parimă prinsă pe fișia de terțarolă, pentru terțarolare; v. și *terțarolă* [fr. *filière*].

**FILINĂ**, s.f. Vergea montată pe vergă și destinată învergării [?].

**FILIPINE** (*Republica Filipinelor*), top. Stat în Asia de sud-est, în Oc. Pacific, format din cca. 7 100 de insule și insulițe. Flota maritimă comercială (1978) = 1 777 801 tdw. Pescuit (1978) = 1 558 383 t. Porturi principale (mil. t/1978): Manila și Bataan (13,2), Batangas (7,2), Zamboanga (5,5), Davao (2,5), Iloilo (2), Masao și Bislig (1,2). Trafic total

de mărfuri 49,1 mil.t/1978. Rîurile sînt scurte și au dobite bogate: Cagayau (300 km) și Agusan (300 km).

**FÎLTRU**, s.n. • **F. viu** = metodă de purificare a apei oceanice poluate cu fiței. În zona poluată sînt deversate soluții cu microorganismele capabile să extragă din fiței oxizii de carbon, curățînd astfel apa [fr. *filtrer*].

**FINLANDA** (*Republica F.*), top. Stat în nordul Europei. Aro largă ieșire la M. Baltică (Golful Finic și Golful Botnic). Flota maritimă comercială (1978) = 3 540 833 t.d.w. Pescuit (1978) = 128 174 t. Porturi principale (mil. t/1978): Sköldvik (12,8), Helsinki (5,8), Naantali (5,9), Kotka (3,7), Turku (2,3), Hamina (2,9). Total trafic de mărfuri = 55 mil. t. Căi navigabile interne = 6 674 km. Rețeaua transporturilor fluviale este bine dezvoltată. Rîurile mai importante: Kemijoki, Ouenkoki, Kokemäenjoki, Kymijoki și Vuoksi. Peste 60 000 de lacuri, mai importante fiind Iso-Saimaa (4 400 km<sup>2</sup>), Pajänne (1 090 km<sup>2</sup>) și Inari (1 000 km<sup>2</sup>). 90% din comerțul exterior se efectuează pe cale maritimă. Construcții navale (1974) = 204 400 t.r.b.

**FINN**, s.n. Ambarcațiune sportivă cu o velă, de origine finlandeză (debut la J.O. de la Helsinki, 1952). *Caracteristici*: L = 3,6—5 m; B = 1,25—1,66 m; greutate = cca 105 kg; pescaj fără derivor = 18 cm; corp asemănător cu al iolei, dar mai ușor; viteză mare; catarg fixat solid în punte și în

chilă (nu are sarturi și nici straturii); suprafață velică = cca 10 m<sup>2</sup>; echipaj = o persoană; derivor rabatabil; ghiu solidar cu catargul; semn distinctiv pe velă = două linii ondulate; originea finlandeză.

**FIÖRD**, s.n. Golf maritim, strîmt și adînc (50—1 000 m), întortocheat și lung (în general, 50—100 km; poate depăși 200 km), mîrginit de maluri abrupte și înalte (100—2 000 m). La origine, se presupune a fi fost văi glaciare sau albuî scufundate, în care a năvălit apa mării (oceanului). Ex.: în Scandinavia, Scoția, America de Sud, Groenlanda, I. Falkland, Noua Zeelandă, Islanda. Cel mai mare **f.** este Sogne Fjord din Norvegia și are cca 200 km lungime. Strîmtoarea Magellan din sudul continentului american este formată din mai multe **f.** [fr. *fjord*, norv. *ffjord*].

**FIR**, s.n. 1. Produs textil, lung și subțire, obținut prin toarcerea mai multor fibre. Mai multe **f.** la un loc formează o lanțană. • **F. de bătaură** = **f.** al țesăturii de velă orientat în sensul lățimii; pînza subțire are șase **f.** • **F. de urzeală** = **f.** al țesăturii de velă orientat în sensul lungimii; pînza subțire are cca 10 **f.** la fiecare cm<sup>2</sup>, iar pînza groasă are șapte. 2. • **F. apci** = parte dintr-o apă curgătoare (de obicei mijlocul), unde apa are adîncimi și viteză maxime. Sin. *talveg* [lat. *filum*].

**FIRIZA** (1978). Navă românească tip cargou, construită la Ș.N. Galați; prima navă din flota

română dotată cu aparatură pentru determinarea coordonatelor geografice cu ajutorul sateliților. *Caracteristici*: L = 131 m; B = 17,8 m; T = 8,1 m; Δ = 8 710 tđw; propulsie mecanică = 6 100 CP, V = 15 Nd; echipaj = 33 persoane. *Jurnal de bord*: intrată în serviciul flotei la 26 iulie 1978; navigație în Extremul Orient; escale în porturi din Oc. Indian, M. Chinei etc.; record de viteză pe distanța Singapore-Constanța pentru nave de acest tip.

**FIRUIĂLĂ**, s.f. **1.** Legare a unei vele de vergă sau de pic, prin înfășurarea saulei astfel încît spiralele să fie rărîte. **2.** Înfășurare a unei saule pe elementele orizontale ale balustrăzii ori pe prăjina cîngii. Familie de cuvinte: vb. *firui*, adj. *firuit*. Var. *firuire* [*firui* + suf. *cald*].

**FÎȘIE**, s.f. ● **F. costică** = zonă inundată temporar de ape supuse fenomenului de maree [lat. *fascia*].

**FLĂMURĂ**, s.f. **1.** Pavilion triunghiular arborat la navele militare comandate de un ofițer. Cînd la bord se află o persoană care are drept la marcă distinctivă, în locul **1.** se arborează marca. **2.** Pavilion triunghiular de diferite culori; fiecare pavilion semnifică o cifră în codul internațional de semnale. ● **F. C.I.S.** = pavilion cu benzi verticale alternative roșii — albe; indică faptul că semnalizarea se face după regulile codului internațional de semnale (C.I.S.). ● **F. de sfințit de cam-**

*panie* = **1.** foarte lungă, arborată de o navă militară la întoarcerea dintr-un marș de durată. **3.** Navă; patru **1.** = patru nave. ● **F. poștală** = **1.** purtată la arborele prova de către navele care transportă poștă la bord (ngr. *flåmburon*).

**FLANC**, s.n. v. *bordaj exterior* [fr. *flanc*].

**FLIȘ**, s.n. Zonă alcătuită din conglomerate, argilă, gresie etc., sedimentate în adîncurile Oc. Planctar, al cărui fund se ridică și devine, cu timpul, lanț muntos [fr. *flysch*].

**FLORĂ**, s.f. ● **F. acvatică** (subacvatică) = totalitate a plantelor acvatice (subacvatice). ● **F. marină** = totalitate a algeilor și ciupercilor (organisme talofite), precum și a ierburilor (organisme spermatofite — plante cu semințe și flori) care trăiesc în apa mării. Zonele propice **1.** marine (antartică, temperată de sud, tropicală, temperată de nord, arctică) diferențiază speciile în funcție de: temperatura apei, salinitate, adîncime, transparență, presiune, mișcări ale apei etc. Specia cea mai răspîndită este iarba de mare adaptată să trăiască lingă fîrm, la cel mult 4—5 m adîncime. Vegetația talofită poate trăi la adîncimi cuprinse între cîțiva metri și 100 m. [fr. *flore*].

**FLOTABIL**, adj. **1.** Care plutește. **2.** (despre o apă) Care permite plutirea [fr. *flottable*].

**FLOTABILITĂTE**, s.f. **1.** Capacitatea unei nave (sau ambarcă-



țiuni) de a se menține în stare de plutire la suprafața apei sau sub apă, într-o poziție determinată față de aceasta. • *Rezervă de f.* = greutate care ar mai trebui încărcată la bord pentru ca nava să înceapă să se scufunde. **2.** Raportul dintre volumul corpului de navă afundat și volumul total al navei [fr. *flottabilité*].

**FLŌTĂ**, s.f. **1.** Totalitatea navelor pe care le are un stat (armator). **2.** Grup mare de nave militare concentrate într-un acvatoriu și puse sub comandă unică. **3.** Totalitatea navelor maritime și fluviale destinate transportului pe apă (*F. comercială*), pescuitului și prelucrării peștilor (*F. de pescuit*) sau executării unor lucrări de asigurare a navigației — dragaj, balizaj etc. (*F. tehnică*). • *F. comercială a lumii* = totalitatea

navelor comerciale din lume; deplasament = 289,9 mil. tone/1973; 342,2 mil. t/1975; 379,7 mil. t/1979. • *F. de argint* (armada de la plata) = grup mare de nave spaniole, care aduceau din America în Spania aur, argint, mirodenii, zahăr etc. de două ori pe an sau la fiecare 2—3 ani. Sfirșitul *f.* de argint a avut loc în 1702, cind 16 galioane spaniole cu o încărcătură de 200 mil. franci aur, escortată de 14 nave de linie franceze, 3 spaniole, precum și de 10 veliere mai mici, au ajuns în G. Gasconiei, unde a fost atacată și distrusă de 50 de nave de linie anglo-olandeze. După această luptă navală, Anglia devine „regina mărilor“. • *F. maritimă a lumii* (țări cu peste un milion tone deplasament) după Lloyd's Register Shipping, 1977/1978:

1. Liberia	2 600 nave,	73 477 326 t
2. Japonia	9 748 nave,	41 663 188 t
3. Anglia	2 549 nave,	32 923 308 t
4. Norvegia	2 759 nave,	27 943 434 t
5. Grecia	2 911 nave,	25 034 585 t
6. U.R.S.S.	7 652 nave,	19 235 973 t
7. Panama	2 680 nave,	15 631 180 t
8. S.U.A.	4 616 nave,	14 908 445 t
9. Franța	1 388 nave,	11 278 016 t
10. Italia	1 719 nave,	11 077 549 t
11. R.F.G.	1 957 nave,	9 264 671 t
12. Suedia	764 nave,	7 971 246 t
13. Spania	2 792 nave,	6 027 763 t
14. Olanda	1 325 nave,	5 919 892 t
15. Singapore	722 nave,	5 481 720 t
16. India	526 nave,	5 093 984 t
17. Danemarca	1 371 nave,	4 478 112 t
18. China	551 nave,	3 588 726 t
19. Polonia	733 nave,	3 263 206 t

20. Cipru	765 nave,	3 114 263 t
21. Brazilia	520 nave,	3 096 293 t
22. România	157 nave,	2 728 400 t <sup>d*</sup>
23. Canada	1 269 nave,	2 638 692 t
24. Finlanda	350 nave,	2 115 322 t
25. Iugoslavia	423 nave,	1 943 750 t
26. Coreea de Sud	936 nave,	1 796 106 t
27. Somalia	255 nave,	1 792 900 t
28. Belgia	258 nave,	1 499 431 t
29. R.D.G.	446 nave,	1 437 054 t
30. Taiwan	438 nave,	1 483 981 t
31. Argentina	379 nave,	1 469 754 t
32. Australia	424 nave,	1 247 172 t
33. Portugalia	431 nave,	1 173 710 t
34. Kuweit	182 nave,	1 106 816 t
35. Turcia	405 nave,	1 079 347 t
36. Indonezia	882 nave,	1 046 198 t
37. Filipine	457 nave,	1 018 065 t

**F. militară** = totalitatea navelor militare și a altor mijloace destinate luptei în zona mării (aviație maritimă, artilerie de coastă, infanterie marină etc.) pe care le are un stat. Sin **f. de război** [fr. *flotte*, it. *flotta*].

**FLOTILĂ**, s.f. Totalitate a forțelor și a mijloacelor necesare unor acțiuni speciale pe mare și pe ape interioare. De regulă **f.** este o parte componentă a marinei sau flotei militare sau comerciale. Ex. **f. de dragaj**, **f. de distrugătoare**, **f. fluvială**, **f. de pescuit** etc. La noi, în 1886, prin *Legea pentru organizarea f. și a serviciului porturilor*, s-au stabilit următoarele misiuni: cooperarea cu armata; apărarea țărmurilor; efectuarea transporturilor militare pe apă; supravegherea activității în porturi, pe fluviu și în apele

teritoriale maritime; controlul vaselor de comerț aflate sub pavilion român; organizarea căpitanilor de porturi, a tribunalului maritim, a școlilor cu profil marinăresc, a serviciului piloților și a serviciului de salvare în caz de naufragiu. Categorii de personal: ofițeri, ofițeri administrativi, ingineri mecanici, medici și farmaciști, timonieri, gabieri, tunari, fochiști, torpilor, pirotehniști, lucrători, maștri de ateliere, piloți, profesori, desenatori, slujbași în birourile căpitanilor de porturi și în tribunalele maritime. În 1877, **f.** avea următoarele efective: 20 ofițeri, 20 civili și 246 militari în termen. Mijloace de navigație: navele „România”, „Ștefan cel Mare”, „Fulgerul” și „Rîndunica”, șleपुरi, bărci cu rame și cu vele. În războiul de independență,

\* Anuarul statistic al R. S. R., 1978.

aceste forțe umane și materiale au avut de înfruntat puternica escadră otomană, alcătuită din 23—28 nave. În 1896, Corpul F. avea următoarea compunere: Comandamentul, Divizia de mare, Divizia de Dunăre, Depozitul și Școala f., 18 bastimente de rezervă și dezarmate. ● **F. modernă** = mare unitate navală fluvială, alcătuită din unități de vedete blindate, de monitoare, de dragoare, de șalupe etc., destinate să acționeze pe fluvii, pe lacuri și în apropierea litoralului maritim [fr. *flottille*].

**FLOTÓR**, s.n. Corp plutitor, hidrodinamic, etanș, cu multiple destinații: marchează pase, canal navigabil ori o zonă periculoasă, ranfluază nave scufundate, asigură stabilitate pontoanelor și decurilor plutitoare, precum și hidroavionelor când amerizează, susține conducte, instalații și cabluri submarine. ● **F. de hidroavion** = dispozitiv etanș, umplut cu aer și fixat de aripile și de fuselajul hidroavionului, căruia îi asigură flotabilitatea. ● **F. de ranfluare** = cilindru metalic etanș folosit pentru ranfluarea navelor; v. și *cheson* (4) ● **F. derivant** = cilindru etanș aruncat în apă în locuri stabile, pentru a determina direcția și viteza curenților marini. ● **F. hidrometric** = corp plutitor destinat să permită cercetătorilor măsurarea direcției și vitezei curenților de apă [fr. *flotteur*].

**FLÚIER**, s.n. 1. Instrument de semnalizare nautică destinat să emită sunete când prin el trece

un curent de aer sau de vapori. Sin. *sirenă*. ● **F. de barcă** (*plută, centură*) de salvare = f. din dotarea unei bărci (plute, centuri) de salvare, destinat să fie folosit de naufragiați pentru emiterea semnalelor de ajutor. Audiția sunetului este limitată la 0,5 Mm. ● **F. de ceață** = dispozitiv montat pe o geamandură pentru a produce sunete (semnale) de ceață și a înștiința navigatorii de existența acestora. Sin. *corn de ceață*. 2. Sunet produs de f. [cf. alb. *flocër*].

**FLUT**, s.n. Curentul de apă specific mării înalte; v. și *eb* [?].

**FLUVIOMÉTRU**, s.n. Aparat destinat să măsoare variațiile de nivel ale fluviului [fr. *fluvionètre*].

**FLUVIU**, s.n. Apă curgătoare mare, care adună afluenți și se varsă, de regulă, în mări sau în oceane. Importanța f. = cale de transport, potențial energetic, sursă de apă pentru irigații, apă pentru industrie, mediu piscicol etc. ● *Albie de f.* = valea prin care curge f. ● *Gura de vărsare a f.* = loc unde apele f. întilnesc lacul, marea sau oceanul în care se varsă; de regulă, acest loc este o deltă ori un estuar. ● **F. internațional** = părțile navigabile în mod natural ale unui f. cu vărsare în mare, care în cursul lui separă sau traversează diferite state. Pe cele 21 de f. internaționale ale lumii stabilite de Conferința de la Barcelona (20 aprilie 1921), există libertatea de navigație comercială pentru toate

pavilioanele, reglementată de către statele riverane [lat. *fluvius*].

**FLUX**, s.n. Fenomen de înălțare (creștere) periodică a nivelului mărilor deschise sau a oceanelor, de la un minimum (maree joasă) la un maximum (maree înaltă), sub influența forței de atracție exercitată de Lună și de Soare și a rotației Pământului. ● *Durată pentru f.* = interval de timp cuprins între ora mării joase și ora următoarei mării înalte; *v. și marce*. ● „**F. roșu**” = fenomen, insuficient explicat, prin care apa sărată se colorează timp de 2–15 zile în gri-roșu sau violaceu, ceea ce determină pierrea în masă a unor specii de pești. O astfel de calamitate a provocat în 1947, numai în apele Floridei, moartea a 50 mil. pești. **F. roșu** se manifestă în apele din sud-vestul Africii și în alte câteva zone; acvatorii afectat de **f. roșu** își menține neschimbate temperatura, salinitatea. Se presupune că fenomenul este declanșat de înmulțirea masivă a unei alge roșii, mare consumatoare de oxigen. Asemănător a fost explicat și **f. r.** din bazinul de vest al M. Negre, în vara lui 1975. *V. și El Niño*. ● *Viteză pentru f.* = spațiu parcurs de valul **f.** într-o unitate de timp. În Oc. Atlantic, **f.** are o viteză de 300 Nd, iar în M. Măceii de 70 Nd [fr. *flux*].

**FOĂRFECĂ**, s.f. 1. Nod marinăresc; 2. Cirdig alcătuit din două părți mobile în formă de seccă, care se apropie între ele după agățarea parmei. ● *In f.*

= poziție a velelor și a vergilor, orientate unele în babord, altele în tribord, pentru a prinde cât mai bine vântul.

**FOC**, s.n. 1. Velă triunghiulară la corăbii și la unele ambarcațiuni cu vele. Se prinde la prova și poartă diferite denumiri, tocmai în funcție de acest loc. ● **F. săgeții** = **f.** prins de săgeata bompresului și de catarg. ● **F. balon** = velă triunghiulară, cu croiala mult bombată; se folosește cind vântul bate din pupa.

● **F. mare** = **f.** prins de bompres și de vârful catargului din prova (trinchet). ● **F. mic** = **f.** prins de bastonul bompresului și de vârful catargului din prova. ● **F. zburaător** = velă triunghiulară prinsă de straiul gabierului, mai sus de **f.** propriu-zis. La ambarcațiunile cu două vele, cea învergată pe strai, în prova, se numește **f.**, iar cea din pupa, învergată la catarg și la ghiu, se numește *randă* sau *velă marc*. 2. ● **F. grecesc** = armă secretă a navigatorilor bizantinii din sec. VII. Compoziție incendiară pe bază de salpetru și substanțe bituminoase; invenția este atribuită lui Callinicos. **F. grecesc** ardea chiar în contact cu apa, mistuind rapid navele inamice, asupra cărora era aruncat cu ajutorul unor tuburi metalice. Pentru combaterea lui se foloseau nisip, oțet, vin. 3. ● (pl.) **F. la gură** = **a.** aglomerarea cărbunilor aprinși aproape de gura căldării navale, pentru a menține presiunea pe instalație la parametrii care să permită plecarea rapidă a navei din locul de sta-

ționare. b) (arg.) Gata! 4) • **F.** *Sf. Elmö* = fenomen hidrometeo caracteristic acvatoriilor de lângă ecuator și de lângă Japonia; prin contactul părților metalice ale navei cu atmosfera supraîncăcată electric, iau naștere fulgere orbitoare, lumini roșiatice, jerbe albastre, alb-violete și steluțe sclipitoare pe antenele stațiilor radio. Vechii navigatori, care au botezat fenomenul cu numele de mai sus, credeau că acesta ar reprezenta... sufletele celor morți pe mare; v. și *Camoés*, „*Lusiada*”, *Cîntul V. Sin. corposant*. [fr. *foc*; lat. *focus*].

**FOCĂR**, s.n. Element din compunerea instalației de produs abur la bord [*foc* + suf. *-ar*].

**FÓDRĂ**, s.f. Căptușeală a pereților despărțitori ai cabinelor, sălilor de mese, careurilor etc. [it. *fodra*].

**FOLCLÓR**, s.n. • **F. marinăresc** = ramură a **f.** reprezentată prin creații și obiceiuri referitoare la viața pe apă sau în apropierea ei. **F. marinăresc** este alcătuit din *balade* (*Antofiță al lui Vioară*, *Stanislav*, *Kira Kiralina*, *Ilinca*, *Necola Neculcea*, *Maica bătrînă* etc.), *cîntece* (structurate pe anumite motive: iubire refuzată, solitudine, escală, dezrădăcinare, dor la plecare, dezamăgire, furt de șăici, naufragii, persiflări și autopersiflări etc.), *creații mnemotehnice* (privind reguli de navigație, prognoza vremii în funcție de semne etc.), *creații gnomice* (ghicitori, proverbe și zicături, expresii și locuțiuni). Multe dintre creațiile literare de **f. marinăresc** cîntă

neatîrnarea, lupta contra cotropitorului, statornicia, continuitatea etnică etc. Dintre obiceiurile specifice **f. marinăresc** amintim *colindele* (pentru pescar, pentru vameșul de la vad, pentru eliberatorul de cetate — port etc.), precum și *ceremonialurile* prilejuite de lansarea și botezul navei, botezul oceanului, botezul trecerii ecuatorului, Ziua Marinei, Ancora zilei, Nitul de aur, Salutul. Adevărul esențial demonstrat de producțiile **f. m.** este nedezmîntita comuniune om-natură, printr-unul din elementele vitale: apa [engl. *folklore*].

**FORĂJ**, s.n. • **F. marin** = totalitate a activităților referitoare la construirea sondelor și forarea scoarței platformei continentale. Preț de cost pentru **f.** în 1967 la 120 picioare (cca 36,6 m) = 2 mil. lire, la 275 picioare (cca 83,82 m) = 11 mil. lire; la 500 picioare (cca 152,4 m) = 50 mil. lire. Cheltuieli pentru un puț de **f.** = 8 700 lire/zi în 1972 și 20 000 lire/zi în 1974. Producția de țitei provenit prin **f. marin** reprezentă în 1970 — 1980 cca 20 — 21% din producția mondială; procentul crește la 28% în 1980 și la 35% în 1985; v. și *platformă de f. marin* [fr. *forage*].

**FORMALITĂTE**, s.f. • **F. navale** (*vamale*) = acte (documente) care se prezintă la vamă cînd nava sosește sau pleacă din port. Între aceste documente se numără: lista echipajului; declarația cu privire la proviziile de la bord, obiectele personale și valuta marinarilor; manifestul privind

încărcătura de la bord etc. [fr. *formalită*].

**FORMĂȚIE**, s.f. Așezare a navelor militare într-o anumită ordine, la anumite distanțe între ele și pe anumite relevmente. Ex. de **f.**: linie de șir, linie de șir dublă, linie de relevment, linie de front, linie de front dublă, coloană, în unghi, circulară etc. În general, **f.** are următoarele elemente („cocor“): distanță și interval între nave, cap, coadă (urmă), flancuri, adâncime, relevment, orientare (unghi) [fr. *formation*, lat. *formatio*, -onis].

**FÓRMĂ**, s.f. ● **F. hidrodinamică** = **f.** a unui corp care poate înainta ușor prin apă; v. și *plan de f.* ● **F. imersă prova** = **f.** navei de la prova la cuplul maestru [fr. *forme*; lat. *forma*].

**FORPÍC**, s.n. Compartiment situat spre prova, între etravă și peretele de coliziune. Sin. *picul prova* [germ. *Vorpick*; cf. engl. *forepeak*].

**FORȘPÁN**, s.n. (flv.). Remorcă între două remorchere care trag același convoi [germ. *Vorspann*].

**FORȚĂ**, vb. A fi supus tracțiunii, presiunii sau unor pericole. ● **A f.** ramele = a trage virtos la rame. ● **A f.** riul = **1.** a traversa riul cu mijloace de navigație sub focul inamic; **2.** a naviga pe riu sub focul inamic. **A f. velele** = a expune velele presiunii exercitate de vânt; există riscul de a fi sfîșiate velele sau de a se rupe catargul. Ant. **a terțarolă** [fr. *forcer*; it. *forzare*].

**FÓRȚĂ**, s.f. ● **F. vîntului** = presiunea exercitată asupra unei suprafețe perpendiculare pe direcția vîntului. ● **F. (de izbire a) valului** = **f.** cu care acționează apa asupra mijloacelor de navigație, a construcțiilor hidrotehnice și a uscatului. Pentru a măsura **f.** de izbire a valului se folosesc dinamometre și dinamografe. ● **F. majoră** = manifestare hidrometeo violentă (vînt, valuri) sau pericol iminent care poate avaria sau scufunda nava, obligînd comandantul și echipajul să acționeze în consecință. ● **F. directoare** = rezultanta **f.** magnetismului terestru și al navei care acționează asupra rozei compasului magnetic, orientînd-o pe direcția meridianului compas. ● **F. magnetică** = **f.** cîmpului magnetic produs de masele metalice ale navei. ● **F. perturbatoare ale nivelului mării** = **f.** hidrometeo (determinate de valuri, vînturi), **f.** geologice (de mișcare, de ridicare sau de coborîre a scoarței subacvatice) și **f.** cosmice (de atracție, exercitate de corpurile cerești), care influențează în orice moment Oc. Planetar. ● **F. navală** = totalitate a navelor, unităților de nave și marilor unități care compun marina militară a unui stat; grupare de nave militare într-un acvatoriu [fr. *force*; it. *forza*].

„FRANCE“ (1960). Navă franceză tip pachebot — cel mai mare din lume. *Caracteristici*: L = 315 m; B = 33,7 m; Δ = 66 348 t; propulsie mecanică = motoare 160 000 CP; pasageri: 2 044, per-

sonal auxiliar 1 100. *Jurnal de bord*: cursă Le Havre — New York; furtună violentă (ianuarie 1962); cheltuieli mari pentru exploatarea ei; licațiafe.

**FRANȚA** (*Republica Franceză*), top. Stat în vestul Europei. Are largă ieșire la Oc. Atlantic și M. Mediterană. Flota maritimă comercială (1978) = 21 101 089 t.d.w. Pescuit (1978) = 795 581 t. Porturi principale (mil.t/1978): Marsilia (93,4), Le Havre (74,9), Dunkerque (35,6), Rouen (18,3), Nantes-St. Nazaire (16,1), Bordeaux (12,1). Rețeaua de transport fluvial = 8 623 km (4 715 km canale). Construcțiile navale sînt puternic dezvoltate (728 000 t.r.b./1979). Principalele cursuri de apă sînt: Loara (1 012 km), Rinul (195 km pe teritoriul F.), Ronul (522 km pe teritoriul F.), Meuse (950 km), Sena (776 km), Garonne (647 km), iar principalele lacuri sînt: Léman (Geneve, 582 km<sup>2</sup>, la granița cu Elveția), Bourget (44 km<sup>2</sup>) și Grandlieu. Apele sînt legate între ele printr-un vast sistem de canale navigabile și reprezintă un potențial energetic ridicat (9 000 Mw), din care Ronului și afluenților lui le revin 49%.

**FRECVENȚĂ**, s.f. 1. • *F. vîntului* = numărul zilelor cu vînt în decurs de un an. 2. • *F. de primejdie* = f. radio cu valoarea de 500 KHz folosită de navele (aeronavele) aflate în primejdie sau pentru transmiterea unui semnal de alarmă [lat. *frequentia*; fr. *fréquence*].

**FREETOWN**, top. Port pe țărmul Oc. Atlantic (în estuarul rîului Sierra Leone), capitală a Republicii Sierra Leone. Principalul centru economic al țării și cel mai important nod de comunicații. Portul are una dintre cele mai bune rade din lume. Trafic internațional de mărfuri circa 2,5 mil.t anual. Fondat în 1787 de sclavii negri eliberați și repatriați din America.

**FREGĂTĂ**, s.f. 1. Velier militar cu trei catarge, artilerie puternică (instalată în ambele borduri) destinată acțiunilor de recunoaștere (de urmărire), de pază și de legătură între navele mari. Alte caracteristici: propulsie mixtă pînă în sec. XVII (6—12 rame în fiecare bord; vele arborate la un catarg);  $\Delta$  = maximum 250 t; L = 55 m; V = 18 m; viteză mare; echipaj 450 oameni. A fost folosită pînă în sec. XIX, cînd i s-au mărit dimensiunile și a fost transformată în navă de linie. 2. Navă militară modernă de tonaj mic, manevrabilă și rapidă, cu putere de foc mijlocie. Misiuni: paza coastei, patrulare, menținerea legăturilor între navele militare, apărarea convoaielor, sprijinirea debarcărilor. Are la bord armament antiaerian (tunuri și rachete) și antisubmarin. Alte caracteristici:  $\Delta$  = 1 500—6 000 t; V = 30—35 Nd; propulsie mecanică și nucleară (unele). [fr. *frégate*; it. *fregata*].

**FRONT**, s.n. • *F. cheurilor* = lungimea totală a cheurilor și debarcaderelor dintr-un port, indicînd capacitatea de încărcare-

descărcare a portului. ● **F. danelor** = lungimea totală a danelor unui cheu, indicind posibilitățile de acostare a navelor.

● **F. la tribord (babord)**! = onor prezentat de echipajul unei nave militare, marinarii de pe punți orientându-se cu fața spre tribord (babord) și stînd în poziția „drepti”. ● **F. valului** = linia care unește punctele consecutive ale crestei valului, fiind aproximativ perpendiculară pe direcția de înaintare. ● **Liber de la f.**! = comandă prin care încetează onorul prezentat de echipaj [fr. *front*].

„**FULGERUL**” (1873—1907). Navă românească tip canonieră, construită la Toulon (Franța). **Caracteristici:** L = 25 m; B = 4,8 m; T = 1,3 m; Δ = 90 t; propulsie mecanică = motor 100 CP, V = 7 Nd; armament = la început tunuri 1 × 90 mm, cu ținută blindată, apoi 2 × 57 mm, cu tragere rapidă; mitraliere 2 × 11,43 mm; echipaj = 35 persoane. **Jurnal de bord:** navigație în M. Neagră, M. Marmara, M. Mediterană; marșuri de instrucție pe Dunăre; lucrări hidrografice; pregătirea multor promoții de ofițeri și elevi, precum și a contingentelor de soldați, mașiniști, semnalizatori, artileriști, gabieri, timonieri; baraje de mine pe Dunăre și pe brațul Măcin, transbordarea unor forțe rusești în Dobrogea (1877—1878); serviciu de staționare în porturi dunărene.

**FUM**, s.n. 1. Fîre subțiri prinse la veliere (în arboradă sau în greement) pentru a indica direc-

ția din care bate vîntul. 2. Val gros de f. produs prin arderea unor substanțe; *perdea de f.*; *cevan de f.* ● **F. de copra** = vapori emanați de caricul de copra, bogăți în dioxid de carbon și acid carbonic. [lat. *fumus*].

**FUMIZĂRE**, s.f. Misiune prin care se lensează o perdea de fum pentru mascarea forțelor navale proprii. Elementele de calcul la f. sînt drumul și viteza grupării navale proprii, drumul și viteza grupării navale inamice, direcția și forța vîntului, distanța la inamic [fr. *fumiger*; lat. *fumigare*].

**FUND**, s.n. 1. Scoarță subacvatică. 2. Opera vie cuprinsă între chilă și gurnă în ambele borduri. 3. Adîncimea apei (*v. fără f.*). 4. Porțiunea inferioară a velei.

● **F. de ancoraj** = loc favorabil pentru ancorarea navelor, fiind format din ml viscos, nisip, argilă. ● **F. de mare adîncime** = f. situat la adîncimi la care nu se poate ancora. ● **F. fals** = f. dublu (de protecție) la bărcile de salvare, destinat protejării f. propriu-zis. ● **F. înalt** = proeminență a scoarței subacvatice, care poate deveni vizibilă pe mare rea sau la reflux. ● **F. mic** = zonă a unei ape, de regulă în apropierea coastei, unde adîncimile sînt mici și periclitează navigația.

● **F. nefavorabil** = porțiune a f. apei care nu asigură condiții bune pentru ancoraj. ● **F. nisipos** = porțiune a f. unei ape format din nisip, ceea ce oferă condiții foarte bune pentru ancoraj. ● **F. periculos** = porțiune



unde, datorită unor pericole (mine și grenade neexplodate, epave, stânci) existente pe f. apei, este interzis ancorajul. • **F. plat = f.**, de regulă la navele fluviale, al cărui plan este paralel cu planul de bază. • **A găsi f.** = a atinge f. la sondări. • **A simți f.** = a se micșora viteza navei datorită adâncimilor mici ale apei. • **Dublu f.** = spațiu etanș, delimitat de bordaj și puntea dublului f. al navei. Se folosește la vasele moderne, pentru depozitarea combustibilului și a balastului ambarcat pentru stabilitatea navei goale. • **Fără f.!** = comunicare făcută de marinarul care sondează apa, pentru situația când sonda nu a atins scoarța subacvatică. • **La f.** = în adâncul apei, aproape de scoarța subacvatică. • **Natura f.** = v. *natură*. • **Nava atinge f.** = expresie folosită când chila navei atinge scoarța subacvatică, pentru că apa este foarte mică [lat. *fundus*].

**FUNDA!** Comandă (îndemn) pentru a lăsa ancora să cadă rapid în afara bordului [*fund + a*].

**FUNDARIS!**, vb. 1. A lăsa ancora să cadă în afara bordului, pentru a ajunge scoarța subacvatică, imobilizând nava. A arunca în afara bordului un obiect care apoi se scufundă [*fund + suf. -arisi* infl. it.].

**FUNGĂ**, s.f. Parimă din grupul manevrelor curente ale unei nave cu pînze, folosită pentru a ridica sau a coborî o velă, o vergă sau un arbore [cf. it. *fionco*].

**FURBIȘĂ**, vb. A curăți elementele de alamă (fluturi, iublouri, balustrăzi) și a le lustrui. • (arg.) **A f. tangonul** = a vorbi fără rost. Cuv. derivate: s.n. *furbișaj*, s.f. *furbișare*, adj. și s.n. *furbișat* [fr. *fourbir*].

**FURCĂ**, s.f. • **F. de gheață = f.** cu două gheare mult curbate, folosită la manevra blocurilor de gheață din jurul navei. • **F. de ghiu = f.** destinată să sprijine ghiul unei ambarcațiuni „în repaus”. • **F. de strai = strai** terminat cu un ochi, legat de un capăt de parimă, terminat și el cu un ochi. Cu acest dispozitiv se capelează o manevră la catarg. • **F. de troiță = piesă** fixată la mijlocul unei vergi, pentru a susține dispozitivul cu vârtej necesar orientării vergii în plan vertical [lat. *furca*; 1513].

**FURCHÉT**, s.m. 1. Piesă metalică asemănătoare cu o furcă prinsă în copastia bărcii și destinată să sprijine brațul ramei. 2. (flv.) Furcă de sprijin pentru școndriul de acostare [it. *forchetta*, după *furcă*].

**FURNIZÓR**, s.m. • **F. maritim** = organism de comerț care aprovizionează navele cu alimente, obiecte și materiale necesare, fără a percepe taxe vamale [fr. *fournisseur*].

**FURTUNĂ**, s.f. 1. Fenomen hidrometeorologic caracterizat prin vînt puternic, însoțit de averse de ploaie, descărcări electrice etc. Pe pămînt, zilnic se dezlănțuie 44 000 astfel de fenomene.

2. Fenomen caracterizat prin variații bruște și anormale ale cîmpului magnetic terestru, care produc perturbații în funcționarea compasurilor magnetice și a stațiilor radio de la bord. Sin. **F. magnetică**. • *Etapă de vîrf a f.* = etapă de maximă violență a f. • *Etapă finală a f.* = etapă cînd se trece de la f. la acalmie. • *Etapă inițială a f.* = etapă cînd se trece de la calm la mișcări puternice de apă și de aer. • **F.** (pl.) în *M. Neagră* = fenomene hidrometeo din *M. Neagră*, determinate de vînturi cu viteză de peste 100 m/s (la coastă); numărul de f. este foarte mic vara (mai-august), crește spre toamnă și atinge frecvența maximă iarna (octombrie-decembrie). Sînt mai frecvente f. care se manifestă pe direcția N și N-E. • **F. magnetică** = creșteri bruște ale magnetismului terestru peste limitele normale, ceea ce determină creșterea declinației cu 1°–10° (de obicei); la poli, creșterea

declinației a atins valori incredibile: 52°. • **F. puternică** = f. caracterizată de viteză mare a vîntului 48–55 Nd, valori foarte înalte de 12 m, spumă formînd pete mari și alungite pe direcția vîntului, vizibilitate redusă, stropi de apă în atmosferă [ngr. *furtuna*].

**FUS**, s.n. 1. Parte a catargului de formă tronconică, situată sub măr. 2. Bară metalică din care pleacă, la un capăt, brațele ancorei, iar la celălalt capăt traversa ori incl. Sin. **f. ancorei**. 3. Fișie convențională de pe glob cuprinsă între două meridiane distanțate la 15° (o oră) pe longitudine. Sin **f. orar**. Sînt 24 f. orare, primul numindu-se „f. zero”. În interiorul oricărui f. din cele 24 stabilite convențional, toate punctele au același timp. **F. orar zero** are, ca meridian central, meridianul zero (Greenwich), **f. orar 1** are meridianul 15° E ș.a.m.d. Sînt 12 f. estice și 12 f. vestice [lat. *fusus*].

# G

**GABĂRĂ**, s.f. 1. Navă sau ambarcațiune de dimensiuni mici, cu punte spațioasă, destinată să transporte materiale pentru construcții hidrotehnice; la unele **g.** puntea poate fi înclinată pentru a bascula rapid materialul transportat. Sin. **g. basculantă**. 2. Macara plutitoare, prevăzută cu magazie pentru materiale. 3. Ponton fluvial de 20—100 t, destinat transportului de materiale grele, mașini etc. [fr. *gabare*; it. *gabarra*].

**GABARÍT**, s. n. • **G. de aer** = element care limitează la anumite valori dimensiunile mijloacelor de navigație (înălțimea și lățimea navei) în funcție de înălțimea podurilor peste apă și de distanța dintre picioarele lor. • **G. de apă** = element care limitează pe cauale, în porturi, în ecluze etc. pescajul navei la o anumită valoare, în funcție de adâncimea apei. • **G. șenalului** = element care limitează la anumite valori deplasamentul, lungimea și lă-

țimea navei, în funcție de lățimea, adâncimea și raza de curbură a șenalului [fr. *gabarit*].

**GĂBIE**, s.f. Platformă asemănătoare unui cuib (coș), fixată pe coloana unui arbore cu ajutorul unor piese longitudinale numite *furci* și a unor piese transversale numite *traverse*, folosită ca mijloc de observație, post de luptă sau ca loc de manevrare a velilor și de fixare a sarturilor [fr. *gabie*; it. *gabbia*].

**GABIÉR**, s.m. 1. Marinar care face serviciul de veghe în gabie. 2. Marinar pregătit și priceput să manevreze velele superioare ale velierului, bărcile și instalațiile de punte. 3. Velă trapezoidală sau pătrată din etajul doi și trei (când arborele are patru sau mai multe etaje de vele). • **G. artimon** = vela pătrată a artimonului. • **G. de bompres** = 1. marinar de cart pe bompres; 2. velă arborată pe un catarg fixat pe bompres (sec. XVII). • **G. de**

*galion* == (arg.) Marinar de „cart” la instalația sanitară, aflată odinioară deasupra etravei, în zona galionului. ● **G. mare** == a doua velă de la baza arborelui mare.

● **G. mic** == a doua velă de la baza trinchetului (arbore în prova). ● **G. simplu** = velă pătrată, cu suprafață mare și 2—4 terțarole; este a doua velă de la puntea unui velier cu greement pătrat; în ultimul timp, la velierele moderne **g.** simplu s-a înlocuit cu două vele de suprafață mai mică numite *gabier* și *contra-gabier* [fr. *gabier*; it. *gabbiera*].

**GABIÓN**, s.n. Coș din nuiele sau din sîrmă, umplut cu pămînt, pietriș sau bolovani, destinat să alcătuiască, împreună cu alte asemenea coșuri, mici diguri de apărare a malului contra valurilor [fr. *gabion*].

**GABÓN** (*Republica G.*), top. Stat în partea centrală-vestică a Africii. Are largă ieșire la Oc. Atlantic (Golful Guineei). Flotă maritimă comercială 143 406 t/dw/1978. Pescuit (1978) = 6 056 t. Porturi principale (mil. t/1978): Port-Gentil-Gamba (11,9), Libreville (0,8), Owendo. Trafic total de mărfuri (1978) = 12,7 mil.t. Principalul curs de apă — Ogooué — este navigabil pe 249 km.

**GĂFĂ**, s.f. Cîrlig metalic fixat pe o prăjină și destinat să ajute la acostarea ori la îndepărtarea de mal a unui mijloc de navigație mic, precum și la manevrarea butoaielor [fr. *gaffe*].

**GAI** s.n. Parimă pentru manevrarea bigii în plan orizontal. Sin.

*braț de bigă* [engl. *guy*; germ. *Geie*].

**GAIÁC**, s.m. Arbore tropical de esență tare, care crește în America de Sud; este folosit la confecționarea bușelor de linii axiale, a fețelor pentru macarale și a merelor pentru catarge, datorită rezistenței foarte mari pe care o are la uzură îndelungată. Sin. (rar) *gaic*, *lemn sfînt* [fr. *gaiac*, sp. *guayaco*].

**GALÁPAGOS** (COLÓN), top. Grup de insule vulcanice, înalte, situate la 1 000 km (cca 540 Mm) depărtare de țărmul Ecuadorului, vizitate de Darwin în 1835, cînd se afla la bordul navei *Beagle*; au fost denumite astfel după numele în spaniolă al broaștelor țestoase — *galapagos* — numeroase în această zonă. Inițial, spaniolii numiseră aceste locuri *Islas Encantados* (Insulele Vra-jite).

**GALAȚI**, top. Port fluvial (pe malul stîng al Dunării maritime), la 150 km de M. Neagră. Între anii 1837—1883 are regim de porto-franco. Cel mai mare port românesc la Dunăre și un important centru industrial, comercial și cultural. Dispune de utilaj modern de manipulare a mărfurilor. La nivelul portului Dunărea are lățimi între 450 și 900 m și adâncimi de 13—25 m, ceea ce favorizează poziția portului. Trafic anual de mărfuri peste 5 mil. t (al doilea port ca mărime al țării). Deține 70—75% din traficul maritim pe Dunăre și 30% din traficul pe țară. Portul dispune de

peste 52 de dane. Important port mineralier cu trafic de peste 2 mil. t anual de minereuri pentru aprovizionarea marelui combinat siderurgic. Mari șantiere navale înființate în anul 1897. Realizează cargouri pentru mărfuri generale și vrachiere de 15 000—18 000 t<sub>dw</sub>, mineraliere de 55 000 t<sub>dw</sub>, nave colectoare frigorifice pentru pescuit, barje de 3 000 t, drăgi absorbante-refulante de 3 600 m<sup>3</sup>/h, precum și platforme de foraj marin pentru prospectare și exploatare. Intreprindere mecanică pentru instalații și agregate navale. Prima așezare datează din secolul V e.n. sub numele de *Gallatos*, luat de la un misionar creștin, probabil trimis de Constantin cel Mare în sec. IV e.n.

**GALBÓRD**, s.n. Prima filă de lângă chilă [?].

**GALEĂSĂ**, s.f. Navă venețiană de tipul galerei (evul mediu). Caracteristici:  $\Delta = 500-1\ 000$  t;  $L = 60-70$  m; propulsie mixtă (cu rame, 150 la număr, minuite fiecare de cîte 7-9 oameni; trei catarge și bompres). Putere de foc mai mare decît galera. Manevrabilitate slabă [fr. *galéasse*].

**GALEÓN**, s.n. Navă venețiană, de tip galeră, destinată să transporte trupe și negustori spre Bizanț, Anglia sau Flandra. Era manevrieră, mai grea și mai lată decît galera și avea la bord luptători instruiți să apere nava și pe cei de la bord împotriva piratilor. Sin. *panfilă*; *galeoncă* [?].

**GALÉRĂ**, s.f. 1. Navă comercială sau militară, din sec. XVI—XVIII. Caracteristici:  $L = 30-55$  m;  $B = 5-7$  m;  $\Delta =$  cca 200 t; bord liber nu prea înalt, etravă cu pinte; punte continuă de la prova la pupa; banchete, în borduri, pentru cei care trăgeau la rame — sclavi sau condamnați; 25-30 de rame în fiecare bord, lungi de 9-12 m și minuite de 3-5 oameni; 2 rame-cîrmă la pupa; castele pentru arcași la prova și la pupa; 1-3 catarge cu vele pătrate, la început, apoi pătrate și triunghiulare. Artilerie la prova. 3. arg.: Navă, vapor. • *Ca la g.* = foarte greu; de regulă, osîndiții la g. nu mai apucau să vadă uscatul [fr. *galère*; it. *galera*].

**GALERIE**, s.f. 1. Canal subteran de legătură între două zone ale unei lucrări hidrotehnice. 2. Platformă spre prova și spre pupa casei roșii, la vasele cu zbaturi. • *G. de alimentare* = conductă mare, destinată să introducă sau să evacueze (după cum este cazul) apa în (din) sasul ecluzei [fr. *galerie*].

**GALÉT**, s.m. 1. Piatră măruntă (diametru 1-10 cm), aglomerată în anumite zone ale scoarței subacvatice. 2. Biscuit marinăresc, nesărat, care poate fi păstrat vr-me îndelungată în cambuza navei. [fr. *galet*].

**GALIŢIŢ**, s.n. 1. Navă portugheză din sec. XVI—XVII, cu destinație militară sau comercială. Caracteristici:  $L = 28-40$  m;  $B = 9-10$  m;  $\Delta =$  cca 500-1 000 t; propulsie cu vele;

coaste înalte la prova și pupa; arboradă = 2—4 catarge; vela-tură mixtă = vele pătrate la ca-targul mare și la trinchet, vele triunghiulare la artimon; cîrmă cu pană; armament = tunuri.

2. Partea prelungită a etravei, care sprijină bompresul la navele cu vele. 3. Sculptură la prova unor nave cu vele, reprezentînd un personaj sau un simbol, co-respunzător numelui velierului.

• **G. la „Mircea“** = sculptură în lemn, reprezentîndu-l pe Mircea cel Bătrîn „singur stăpînitor pînă la Marea cea mare.“ Drept model pentru sculptură a fost tabloul votiv aflat la mănăstirea Cozia.

• **Gabier de g** = v. *gabier* [ngr. *ghaleóna*; fr., it. *galion*].

**GALIOTĂ**, s.f. (inv.). Navă olandeză ușoară și manevrieră, cu fund plat, cu două catarge, etravă verticală; pescador și navă comercială [fr. *galiote*].

**GALÓS**, s.m. Macara cu un singur rai și cu una din fețe tăiată, pentru a se introduce parîma pe rai (scripete) [fr. *galoche*].

**GĂMĂ**, s.f. • **G. de viteze** = 1. Număr de rotații ale elicelor care determină deplasarea navei cu o anumită viteză. 2. Împărțire convențională a vitezei navei; ex. de g.: *foarte încet înaintea (înapoi)*; *încet înaintea (înapoi)*; *jumătate*; *toată viteza* [fr. *gamme*].

**GAMBIĂ**, vb. A manevra ușor cirna și a brața velele pentru a schimba murele la „mare larg“ și „vînt din pupa“. Cuv. derivate: adj. *gambiat*, s.f. *gambiere* [?].

**GAMBIA**, 1. (*Republica G.*) top. Stat pe coasta atlantică a Africii. Flotă maritimă comercială = 4 493 tdw. Pescuit (1978) = 10 795 t. Porturi principale: Banjul și Basse. Principalul fluviu Gambia, navigabil. 2. hidr. Fluviu în partea de vest a Africii. Lungime 740 km. Suprafața bazinului 180 000 km<sup>2</sup>. Izvorăște din Munții Fouta Djallon și se varsă în Oc. Atlantic. Aparține statelor Gambia (320 km), Senegal și Guineea.

**GAMÓN**, s.n. Brățară metalică destinată să fixeze călcîul bompresului la primele coaste ale navei [?].

**GANCI**, s.m. Cîrlig de care se prinde parîma de remorcaj a unei nave-remorcher; cîrlig al unei macarale în care se prinde coțada (greutatea) de manevrat. Var. *gangi*. Sin. *cîrlig* [sp. *ganche*].

**GAND (GENT)**, top. Port în nord-vestul Belgiei. Al doilea port belgian după Anvers. Trafic internațional de mărfuri (1978) = 14,9 mil.t. Este port fluvial și comunică prin canal cu M. Nordului. Dispune de instalații moderne pentru manipularea mărfurilor și mari spații pentru depozitarea acestora.

**GANG**, s.n. Sin. *inerție* [?].

**GANGE**, hidr. Fluviu în sudul Asiei. Lungime totală 2 700 km. Suprafața bazinului 1 730 000 km<sup>2</sup>; Suprafața deltei 82 000 km<sup>2</sup>. Izvorăște din Munții Himalaya și se varsă în Golful Bengal printr-o imensă deltă care nu are fluviul

Brahmaputra. Debitul bogate (39 000 m<sup>3</sup>/sec. de apă și 200 mil. t de aluviuni anual) le situează pe locul trei în lume, după Amazon și Congo. Afluenți principali: Gogra, Kosi, Son și Yamuna. Porturi principale: Calcutta, Haura, Bhatpara, Bhagalpur, Patna, Varanasi și Kanpur. Navigabil pe 1 450 km. Favorizează irigațiile. Aparține statelor India și Bangladesh.

**GĂRĂ**, s.f. • **G. fluvială** (*maritimă*) = ansamblu de construcții, instalații, amenajări etc. din zona unui port fluvial sau maritim, unde se îmbarcă-debarcă pasageri și bagaje. • **G. plutitoare** = ponton la care acostează navele de pasageri [fr. *gare*].

**GĂRDĂ**, s.f. 1. Personalul numit în serviciu pentru 24 de ore pe timpul staționării în port. 2. Serviciul de 24 de ore organizat la bord cit timp nava este în port. 3. Grupul de marinari înarmați, avînd rol să prezinte onorul pe timpul ceremonialului de ridicare (coborîre) a pavilionului navei militare. • **G. la pavilion!** = v. *pavilion*. • **G. la scară** = grup de 2—8 marinari (ne)înarmați, avînd rol să participe la ceremonialul de sosire (plecare) a unor persoane oficiale la (de la) bord. [fr. *garde*].

**GARLÎN**, s.n. Parîmă groasă (circumferința 10—60 mm), rezultată din răsucirea a 3—4 cordoane (lanțane) cu care se leagă nava acostată într-un loc cu vînturi (valuri) puternice [it. *gherlina*; fr. *grclin*].

**GARNISÍ**, vb. 1. A trece o parîmă prin șanțul raiului (scriptetelui) pentru a forma un palanc, mandar, caliornă etc. 2. A înfășura, pentru protecție, o parîmă în zona unde aceasta este supusă frecării. Pentru a **g.** se folosește, de regulă, tot o parîmă. 3. A fixa lanțul sau parîma pe barbotin pentru manevrarea. 4. A lega butoale, șondri sau flotoare sub o barcă, pentru a-i mări flotabilitatea. Sin. *bandajă* [fr. *garnir*].

**GARNITURĂ**, s.f. Totalitatea elementelor fixate pe vergă, targon, pic, bigă: brățări, armături, coliere etc. [fr. *garniture*].

**GĂȘĂ**, s.f. Ochi (buclă) care se face la capătul unei parîme, pentru a o agăța, la baba, la tchet, la cirlig etc. **G.** poate fi împletită (fixă) sau se poate face cu jumătate nod și nod de legătură. • **G. la baba!** = comandă adresată unui marinar pentru a prinde **g.** la baba și a lega nava [fr. *gâché*].

**GĂTA**, adj. (adesea adverbial sau cu valoare de interjecție). • **G. de virat** (*fundarisit, acostat, filat, tras, lansat* etc.) = expresie prin care se anunță momentul cînd toate pregătirile sînt terminate, pentru a se începe virarea (fundarisirea, acostarea, filarea, tragerea, lansarea etc.) [cf. alb. *gat*].

**GĂURĂ**, s.f. • **G. bărcii** = orificiu în carena bărcii, obturat cu un dop legat cu lanț. Cînd barca este ridicată la bord și are apă în ea, se deșurubează dopul și se goleşte apa. • **G. de apă** = spărătură în corpul navei, prin care apa năvăleşte înăuntru și pune

în pericol siguranța navei. ● **G. de apă pontilată** = spătură astupată și consolidată cu pontili (grinzi) prevăzuți cu filet și volant, care sprijină elementele folosite la obturarea spăturii. ● **G. de om** = deschidere rotundă, pătrată sau eliptică, practică în bordaj, punte, perete, carină, tanc etc. pentru a permite intrarea unui om, cu scopul inspectării, reviziei, reparației. Sin. **g. de vizită**. ● **G. de piscă** = deschidere (câte una pentru fiecare bord) în platforma gabiei, prin care urcă marinarii în arboradă sau prin care trec diferite manevre.

● **G. de porumbel** = 1. Orificiu în platforma gabiei, prin care trec elemente ale grementului navei; 2. Locaș (despărțitură) în chesonul de pavilioane. ● **G. de vizită v. g. de om**. ● **G. de sondă** = g. făcută intenționat în perete, bordaj sau punte pentru a le verifica starea; se astupă prin sudare.

● **G. de ușurare** = deschidere mică, practică în diferite elemente ale navei (gusee, carlingi, varange), cu scopul de a le reduce greutatea, a permite scurgerea apei în santină sau circulația lichidelor în cadrul aceleiași compartiment [lat. *cavula*].

**GĂVRIE**, s.f. (La dragă) Suprastructură care susține elinda; v. și *elindă* [?].

**GAZ**, s.n. ● **G. dizolvate în apa marină** = g. (oxigen, azot, bioxid de carbon, amoniac, g. metan) conținute în apă; acestea rezultă din fluxul de ape continentale bogate în g., din descompunerea substanțelor organice prezente în

apă și din activitatea vulcanică submarină. Cantitatea de g. este mare pentru apele cu temperaturi scăzute și presiuni mari. ● **G. naturale** = g. rezultate după forarea scoarței subacvatice. În totalul surselor de energie, cca 10% reprezintă aceste g. [fr. *gaz*; germ. *Gas*].

„**GAZELA PRIMEIRO**“ (1883). Navă a S.U.A., construită în Portugalia; navă-școală cu vele. *Caracteristici*: L = 52,1 m; B = 8,2 m; T = 5,3 m; propulsie mixtă = vele 827,8 m<sup>2</sup>, motor 180 CP. *Jurnal de bord*: pescador portughez (1883—1909); cumpărat apoi pentru muzeul din Philadelphia (S.U.A., 1969); navigație cu vele în Oc. Atlantic.

**GĂIER**, s.m. Marinar care manevrează gaiul; v. și *gai* [*gai* + suf. -er].

**GDÁNSK**, top. Port (la M. Baltică) în nordul Europei Centrale. Situat pe malul stîng al unui braț al fluviului Vistula. Important centru industrial și comercial, cel mai mare port (după Szczecin) al Poloniei. Cele mai mari șantiere navale. Trafic internațional de mărfuri 27 mil. t/1978. Practică cabotajul cu porturile europene apropiate. Importante dotări portuare pentru manipulare și mari spații de depozitare a mărfurilor.

**GDYNIA**, top. Al treilea port, ca mărime, al Poloniei, după Gdansk și Szczecin. Este situat în nordul țării, la M. Baltică, pe malul unui braț al fluviului Vistula. Important centru industrial și comercial. Lungimea totală a cheurilor



este de peste 6 km, iar adâncimile de ancoraj de 7 și 12 m. Trafic internațional de mărfuri (1978) = 13,4 mil. t. Prima mențiune documentară a localității datează de la sfârșitul secolului al X-lea.

**GEAC**, s.n. Pavilion care se arbo-rează, pe timpul staționării și ancorării, numai la navele de luptă și la unele nave comerciale. Pentru navele militare românești, **g.** este un pavilion tricolar care are pe fișa albastră două ancore așezate astfel încât fousul lor să formeze semnul X [engl. *jack*].

**GEAMANDŪRĂ**, s.f. Corp plutitor construit din tablă, din lemn sau din mase plastice, ancorat în diferite acvatarii și destinat să permită legarea navelor și cercetarea hidrologică sau să marcheze zone de navigație: limite de pasă și canal, de obstacole subacvatice (poziția unei stinci sau epave), drum recomandat, loc de înot etc. Unele **g.** au dispozitive care emit semnale luminoase ori acustice.

• **G. axială** = **g.** instalată pe axa unei pase, canal etc., pentru a marca drumul pe care trebuie să se deplaseze nava. • **G. cu clopot** = **g.** care produce, datorită valurilor sau unui sistem automat, semnale sonore asemănătoare bătailor de clopot. • **G. cu fluier** = **g.** instalată în zone cu pericole de navigație sau cu ceață frecventă, pentru a produce sunete folosind aerul din rezervoarele prevăzute în corpul **g.** sau aerul comprimat de forța valurilor. • **G. de ancoraj** = **g.** instalată într-o radă, într-un bazin portuar și în alte locuri ferite de valuri, curenți și

vinturi, pentru a marca o zonă favorabilă ancorajului. • **G. de aterizare** = **g.** instalată la distanță mare de coastă, pentru ca navele să poată lua „drumuri de aterizare”; de la această **g.** începe pasa de intrare în port. • **G. de bifurcare** = **g.** care marchează locul unde se bifurcă șenalul, canalul, pasa. • **G. de cablu** = **g.** care marchează partea dinspre coastă a unui cablu submarin, avînd pentru timp de zi o bulă sau un fanion, iar pentru timp de noapte, două lumini albe orizontale; interzice ancorajul în această zonă. • **G. de carantină** = **g.** care marchează locul de staționare a navelor aflate în carantină; ziua se distinge datorită culorii galbene, iar noaptea datorită luminii portocalii cu sclipiri.

• **G. de ceață** = **g.** care marchează poziția navei ancorate pe timp de ceață. • **G. de derivație (compensare)** = [**g.** instalată în zona propice compensării compasului magnetic. • **G. de epavă** = **g.** instalată în locul unde se află o epavă; ziua se distinge datorită culorii verzi pe care o are, iar noaptea datorită luminii verzi cu sclipiri. • **G. de est (vest, sud, nord)** = **g.** care marchează un pericol; trebuie să rămînă față de navă la est (vest, sud, nord). • **G. de girare** = **g.** folosită pentru a gira nava în jurul ei, în vederea compensării compasului magnetic.

• **G. de halaj** = **g.** la care se leagă cu prova navele acostate cu pupa la cheu; pentru a pleca atunci cînd vîntul bate spre cheu, se molează legăturile pupa și se virează legătura dată la **g.** de

halaj. • **G. de întoarcere** = **g.** instalată în locul în care navele schimbă drumul pentru a se deplasa mai departe pe o altă porțiune a pazei. • **G. de joncțiune** = **g.** care marchează locul unde se întâlnește două paze. • **G. de legare** = **g.** instalată în rada unui port, pe fluviu, pe canal sau în orice loc favorabil ancorării temporare a navelor. Sin. **g. de corp mort**. • **G. de manevră** = **g.** folosită ca punct fix pentru manevra navei cu ajutorul parimelor. • **G. de partea dreaptă** = **g.** care marchează partea dreaptă a unei paze sau canal de navigație (venind dinspre larg spre coastă). • **G. de partea stângă** = **g.** care marchează partea stângă a unei paze sau canal de navigație (venind dinspre larg spre coastă). • **G. de pericol** = **g.** care avertizează pe navigatori de existența unui pericol de navigație (stîncă, epavă, fund mic etc.). • **G. de pescuit** = **g.** folosită de pescari pentru a marca locul unde sînt instalate unelte de pescuit. • **G. de port** = **g.** „de rezervă”, care se instalează pe locul unei nave-far în timp ce aceasta se găsește în revizie, reparație sau a derapat din cauza unei furtuni. • **G. de terminal de petrolier** = **g.** la care se cuplează conducta de descărcare a petrolierilor care nu pot intra în port; de la această **g.** încărcătura este apoi trimisă, tot prin conducte, la rezervoarele din zona portului. • **G. de veghe** = **g.** de regulă roșie, instalată lângă nava-far. • **G. de zonă periculoasă** = **g.** care limitează o zonă periculoasă pentru navigație (raion unde se

desfășoară acțiuni militare, raion minat etc.). • **G. explozivă** = **g.** de protecție a barajului de mine; folosirea drăgii destinate să neutralizeze minele determină explozia încărcăturii și scoaterea din funcțiune a drăgii respective. • **G. hidrometeorologică** = corp plutitor a cărui aparatură înregistrează (uneori și transmite) informații privind elementele hidrometeorologice observate: viteza și direcția curenților, transparența apei și a aerului etc. • **G.-laborator** = **g.** voluminoasă, de construcție specială, destinată cercetărilor oceanografice la mari adîncimi și de lungă durată; are compartimente de observare și de locuit, tancuri de balast, de combustibil, de apă etc. • **G. luminoasă** = **g.** destinată marcării paselor, canalelor, a pericolelor de navigație cu ajutorul unei instalații formată dintr-un bec și lentile speciale care concentrează lumina în fascicule paralele. • **G. meteorologică** = **v. g. hidrometeorologică**. • **G. radar activă** = **g.** destinată recepționării semnalelor radio ale radiolocatorului navei, amplificării acestora și retransmiterii lor la radiolocator. • **G. radiohidroacustică** = **g.** dotată cu receptoare de ascultare submarină, cuplate la emițătoare, care transmit sistematic elementele de mișcare ale țintei submarine [cf. ngr. *si-madhúra*].

**GEĂNĂ**, s.f. • **G. de far** = **v. far**. • **G. gheșii** = **v. gheajă**. • **G. uscatului** **v. uscat** [lat. \* *genna*].

**GEE**, (abr.) Sistem de radionavigație hiperbolică, specific zone-

lor de navigație engleze. Funcționare: trei stații aflate la 150 km între ele emit semnale a căror lungime de undă este de 3,75 — 15 m. Identificarea stației receptoare se face în funcție de frecvența de lucru. Relevmentele măsurate pe rind la fiecare din cele trei stații determină, la intersecție, poziția navei. Caracteristici asemănătoare cu sistemul Loran: bătaie mică, impulsuri dese [cuv. engl.].

**GENÈVA (LÉMAN)**, hidr. Lac tectono-glaciar în Europa Centrală. Suprafață 582 km<sup>2</sup>. Adâncime maximă 310 m. Porturi principale: Geneva și Lausanne. Aparține Elveției (347 km<sup>2</sup>) și Franței.

**GENÎST**, s.m. • *G.-marinar* = marinar specializat în geniu-marină; v. și *marină*.

**GÉNIU**, s.n. • *G.-marină* v. *marină* [lat. *genius*; fr. *génie*].

**GENOVA**, top. Port (la M. Mediterană) în Europa de sud. Cel mai mare port și mare centru industrial, comercial și bancar al Italiei și unul dintre cele mai mari porturi din zonă. Trafic de mărfuri 47,6 mil. t/1978. Sediul a 19 mari societăți de navigație. Orașul natal al lui Cristofor Columb. Anual portul este vizitat de peste 18 500 de nave. Suprafața portului peste 200 ha, iar lungimea danelor peste 23 km la care pot acosta simultan 200 de nave. Numeroase și moderne instalații de manipulare și spații de depozitare a mărfurilor. Important port de călători, cu un

trafic anual de peste 550 000 de călători. Mari șantiere de construcții și reparații de nave. Prima mențiune istorică — sec. III î.e.n.

**GENŪNCHI**, s.m. 1. Parte curbată a unei coaste (din osatura navei) în dreptul gurnei. 2. Parte bombată a unei visle (opacină, baibaică) [lat. *genue(u)lkm*].

**GEOGRĂFIE**, s.f. • *G. submarină* = disciplină care studiază și descrie relieful subacvatic al Oc. Planetar; v. și *relief submarin* și *adâncime* [fr. *géographie*; lat. *geographia*].

**GEOÏD**, s.m. Corp geometric ondulat care reprezintă forma teoretică a Pământului mărginită de nivelul mediu al Oc. Planetar, prelungit pe subcontinente. Suprafața lui este de referință pentru lucrările de nivelment [fr. *géoides*; 1873].

**GEORGETOWN**, top. Port maritim, capitală a Republicii Cooperatiste Guyana. Situat pe țărmul Oc. Atlantic, la gura râului Damerara (lungime 320 km). Cel mai mare port și centru economic al Guyanei.

**GERMANIA**, top. 1. *Republica Democrată Germană*. Stat în Europa central-nordică, cu ieșire la M. Baltică. Flota maritimă comercială (1978) = 1 982 259 tdw. Pescuit (1978) = 198 401 t (15 040 t din ape interioare). Porturi principale (mil. t/1973): Rosstock (12,5), Wismar (2,4), Stralsund (0,9), Sassnitz, Berlin (port

fluvial). Rețeaua hidrografică este dominată de fluviile Elba (1 165 km), navigabil și legat prin canale cu alte sisteme hidrografice ale Europei Centrale și Occidentale, Saale (427 km), navigabil în aval de Naumburg pe 175 km, Oder (848 km) navigabil și legat prin canale cu Vistula și Elba. Cel mai lung canal este Oder-Spree (83 km). Căile navigabile interne au o lungime totală de 2 546 km din care cca 1 800 km sînt utilizate pentru nave de peste 300 t. Construcții navale (1978) = 382 000 t.r.b. 2. *Republica Federală G.* Stat în Europa central-nordică. Are ieșire la M. Nordului și M. Baltică. Flota maritimă comercială (1978) = 15 699 696 t.d.w. Pescuit (1978) = 411 918 t. (15 000 t din ape interioare). Porturi principale (mil. t/1978): Hamburg (53,3), Wilhelmshaven (31,1) Bremen (23,6), Emden (8,3), Lübeck (6,2) Nordenham (4,7); port fluvial — Duisburg (65,0/1974), cel mai mare din lume. Căi navigabile interne — 4 393 km. Rețeaua hidrografică este dominată de Rin, una din principalele artere fluviale, navigabil pe 700 km, Elba (1 165 km), Weser (805 km), Ems (387 km), Dunărea — navigabilă pe 387 km. Aceste fluviu sînt legate între ele printr-un vast sistem de canale care însumează 2414 km. Principalul lac, Constanța (Bodensee), cu suprafața de 537 km<sup>2</sup>. Construcții navale (Hamburg, Bremen, Emden, Kiel ș.a.) foarte puternic dezvoltate (600 000 t.r.b. /1974 — locul III pe glob).

**GHANA** (*Republica G.*), țep. Stat pe coasta de vest a Africii centrale. Are largă ieșire la Oc. Atlantic (Golful Guineei). Flota maritimă comercială (1978) = 216 874 t.d.w. Pescuit (1978) = 264 029 t. (41 945 t din ape interioare). Porturi principale (mil. t/1972): Tema (2,9), Takoradi (2,4). Numeroase riuri, dintre care mai important este Volta, navigabil pe 400 km. Un imens lac artificial (lungime 400 km și suprafață 9 065 km<sup>2</sup>), Volta, format de barajul hidroenergetic de la Akosombo.

**GHEĂRĂ**, s.f. • **G. ancorii** = parte componentă a ancorei; continuă brațul ancorei și se termină cu o parte de forma unei unghii, care se și numește astfel. Var. **g. de ancoră**. • **G. de abordaj** = **g. de pistică** (v. mai jos), folosită odinioară în abordaj; după lansarea acestei **g.** spre nava inamică, astfel încît să se agațe de grement sau suprastructură, se trăgea puternic de parina **g.** pînă ce navele veneau una lângă cealaltă și se începea lupta corp la corp. • **G. de compas** = instrument de navigație folosit pentru măsurarea distanțelor, precum și pentru punerea și scoaterea lor de pe hartă. • **G. de drac** = piesă cu două fălci care imobilizează lanțul ancorei, pentru brațarea acestuia; v. și *braț, brațad*. • **G. de pistică** = ancoră pentru ambarcațiuni și pentru pescuitul obiectelor căzute de la bord; se compune din fus și din mai multe brațe de forma unor gheare arcuite. • **G. de traversieră** = **g.** cu care se imobilizează

la post ancora traversată; v. și *ancoră traversată*. [?].

**GHEĂȚĂ**, s.f. 1. Apă solidificată prin înghețare. 2. Zone cuprinse de g. • **G. în derivă** = aglomerare de g. smulșă din ghețari și împinsă de vânturi și de curenți în diferite zone marine unde îngreuiază navigația. Din volumul g. aflată în derivă, 9/10 se găsește sub apă. De regulă, navele pot traversa aceste g. Sin. *gheață navigabilă*. • **G. marină** = denumire sub care sînt cunoscute g. de pe mări și oceane, provenite din aisberguri sau sloiurile aduse de fluvii. • **G. polară** = aglomerare de g. în regiunile polare; persistă mai mulți ani de zile și ocupă cca 70% din suprafața Oc. Arctic. • *Cîmp de g.* = aglomerare de ghețuri în acvatorii polare. • *Geană de g.* = cer alburii, boltit peste un acvatoriu acoperit cu g. • *Navigație prin g.* = navigație în zone cu g. care plutește pe apă. [lat. *glacia*].

**GHERDĂP**, s.n. Zonă stîncoasă și strîmtă situată în albia unei ape curgătoare. Zonă cu praguri pe apele interioare, periculoase pentru navigație. • *Navigație în g.* = deplasare a navei în zonele cu g. [tc. *girdab*].

**GHEȚĂR**, s.m. v. *aisberg* [*gheață* + suf. -ar].

**GHIBRĂ**, s.f. Partea curbată a etravei; v. și *etравă* [?].

**GHIDÓN**, s.n. 1. Pavilion de saulă, în formă de dreptunghi, din care s-a decupat un triunghi. 2. Pavilion care, arborat la o

ambarcațiune sportivă, arată clubul de apartenență, iar la o navă comercială — compania de navigație [fr. *guidon*].

**GHIMIE**, s.f. Nava arhaică de transport pe Dunăre (sec. XVII—XIX). Marinarii de pe g. se numeau ghimigii [tc. *gemî*].

**GHILĂ**, s.f. Butuc drept și neted, întrebuintat la bord pentru a manevra greutățile și pentru a întări elementele care au obținut o spărtură în bordaj [?].

**GHIOL**, s.n. 1. Lac sau baltă în Delta Dunării sau pe litoralul M. Negre. Are fund milos și comunică permanent, prin gîrle, sau temporar prin *privale* (canaluri mici, care seacă toamna) cu albia apei curgătoare sau cu marea. Unele g. au izvoare proprii. 2. Ochi de apă, în zona Dunării, înconjurat de stufăriș (în Deltă).

• **G. de fată** = baltă temporară; are apă puțină, suprafață mică, fund mai ridicat față de etiaj, nivel oscilant în funcție de cel al Dunării. Cînd Dunărea ajunge la etiaj, balta seacă, iar pe scoarța ei se poate merge cu piciorul. Sin. *jașșă* [tc. *göl*].

**GHIONDÉR**, s.n. (flv.) Prăjină folosită pentru a propulsa o ambarcațiune mică, împingînd cu ea în fundul apelor puțin adînci, sau pentru a speria peștele, mîindu-l spre plasa de pescuit. Var. *ghiondel* [tc. *gönder*].

**GHIORDĒL**, s.n. Găleată marinărească din pînză impermeabilă, din lemn, din tablă sau din material plastic, destinată transpor-

tului de apă, de nisip etc. Sin. *buioi* [?].

**GHIRLÂNDĂ**, s.f. 1. Înfășurări pe parimă, făcute la anumite distanțe pentru a menține forma acesteia. 2. Legătură pentru ridicat școndrul, formată din 2—3 șuvițe de parimă nerăsucită, fixind una din șuvițe la două cuie sau cavile cu ajutorul firuiei. 3. Element component al osaturii de barcă, destinat să îmbine crevacele cu etrava [fr. *guirlande*; it. *ghirlanda*].

**GHÎU**, s.n. Bară de lemn sau de metal fixată orizontal sau înclinat de catargul unui mijloc de navigație și destinată să prindă marginea de jos a veleii. Se poate manevra în plan vertical, precum și în plan orizontal, câte 90° în fiecare bord. Sin. *ghis* (inv.) • **G. la mijloc!** = semnal care avertizează că urmează să se facă volta în vînt unei ambarcațiuni cu vele; se trage (se virează) școta **g.** pînă ce acesta ajunge la mijloc (în ax), după care prova ambarcațiunii trece prin vînt. [fr. *gui*.]

**GIG**, s.n. Ambarcațiune sportivă prevăzută cu scaune rulante pentru cei care trag la rame — 1, 2, 4 sau 8 persoane. Arc cîrmaci [engl. *gig*].

**GIRĂ**, vb. 1. A se roti în jurul unei ancore sau geamanduri pentru compensarea compasului magnetic. 2. A se îndepărta de la drumul stabilit. • *A g. nava* = a întoarce nava lent într-unul din borduri, menținînd constant unghiul de cîrmă pînă aproape de

noua direcție pe care trebuie să se înscrie [germ. *Girieren*].

**GIRĂȚIE**, s.f. • **G. navei** = 1. manevra de *a gira*. 2. Rezultatul manevrei de *a gira*. • *În g.* = în timpul întoarcerii [fr. *giration*].

**GIROBUSOLĂ**, s.f. v. girocompas [*giro* + *busolă*].

**GIROCÎRMĂ**, s.f. Sistem care asigură navei menținerea automată a drumului stabilit. Subsistemul *giro* indică în permanentă direcția pe care trebuie să o urmeze nava, iar subsistemul *cîrmă* intervine automat cînd anumiți factori (vînt, curenți, propulsie asimetrică) deviază nava de la drum [*giro* + *cîrmă*].

**GIROCOMPĂS**, s.n. Aparat electric de navigație destinat să indice o direcție de referință, în funcție de care să se măsoare toate celelalte direcții de la bord. Aparatul permite navigatorilor să măsoare relevermente giro (*Rg.*) și drumuri giro (*Dg.*), care se corectează cu  $\Delta g$ , rezultînd relevermente și drumuri adevărate; trasate pe hartă, aceste direcții sînt de mare ajutor navigației sigure și îndelungate. Principiul de funcționare al **g.** era cunoscut din 1852, dar aparatul în sine a fost realizat abia peste 56 de ani. Sin. *compas giroscopic* [*giro* + *compas*; fr. *gyrocompas*].

**GIROPILÓT**, s.m. v. pilot automat [fr. *gyro-pilote*].

**GIROSCÓP**, s.n. Corp rigid, simetric față de o axă în jurul căreia se rotește. Cînd este supus unei mari mișcări de rotație, direcția

acei rămîne stabilă și constituie un reper în funcție de care se pot măsura direcții la bord, fără a folosi compasuri magnetice [fr. *gyroscope*].

**GISMÉNT**, s.n. Unghiul dintre axul navei și direcția de orientare a gurilor de foc (tunuri, tuburi lanstorpile) [fr. *gisement*].

**GIURGIU**, top. Port fluvial (pe Dunăre) al R.S. România. Șantier de construcții și reparații de nave, înființat în anul 1897 ca atelier naval și transformat apoi în șantier naval de reparații. Realizează în prezent pasagere de 150 de locuri, remorchere de 2×400 CP, de 2×300 CP și de 500 CP, barje de 1 500 t și de 1 000 t, tancuri împinse de 1 500 t, nave PSI maritime și fluviale, macarale plutitoare de 10 t, hoteluri nepropulsate, hidrobuzo de 80—100 de locuri, stații de pompare pentru irigații. Întreprindere mecanică navală pentru instalații și agregate navale.

**GÎT**, s.n. ● **G. ancorei** = parte foarte solicitată a fusului ancorei, din apropierea diamantului; are grosimea mai mare decât cealaltă parte a fusului. ● **G. (arborelui)** = partea de sus a coloanei și a arborelui gabier. ● **G. de lebădă** = dispozitivul de cuplare a ghiului (bigii, picului) la catarg. ● **G. macaralei** = porțiune dintre șanțul raiului și marginea superioară a tocului. Prin **g. macaralei**, trece parîma. ● **G. Mării Albe** = strîmtoarea dintre M. Albă și M. Barentz. ● **G. parîmei** = partea parîmei acoperită de mătaseala

unui ochi. ● **G. ramoi** = partea ramiei (*vislei*) acoperită cu mașon.

● **G. școndrului** = șanț circular pe capătul de la bord al școndrului; prin acest **g.** trece brațul de legare a școndrului la babă. [sl. *glătü* „înghițitură”].

**GLACIOLOGIE** s.f. Știință care se ocupă cu studiul ghețarilor și al zăpezilor [fr. *glaciologie*].

**GLADIATOR**, s.m. ● **G. marin** = om priceput să lupte cu rechini în acvatorii înguste, mărginite de maluri, de unde privesc spectatorii (insula Samoa de vest) [fr. *gladiateur*; lat. *gladiator*, -oris].

„**GLOBTİK TOKYO**”. Cel mai mare petrolier din deceniul șapte al acestui secol (Japonia). Caracteristici: L = 370 m; B = 60 m; Δ = 386 000 tdw; V = 15,6 Nd; puterea aparatului propulsor = 45 000 CP.

„**GLORIA**”. 1. Prima platformă românească de foraj marin, construită la Ș.N. Galați (1968). Caracteristici: L = 73 m; B = 41 m; suprafața = 2 500 m<sup>2</sup>; înălțimea turlei = 70 m; înălțimea bordului liber = 12 m; greutatea totală = 7 000 t; picioare de susținere = 4×122 m; adâncimea de foraj = 6 000 m; echipaj = 70 persoane; stații radio, club, bibliotecă, elicoptere, și nave speciale de legătură între platformă și țărm. 2. Navă columbiană, construită la Bilbao (Spania); navă-școală cu vele. Caracteristici: L = 64,7 m; B = 10,6 m; T = 6,6 m; Δ = 1 300 t; propulsie mixtă = vele 1 399,9 m<sup>2</sup>, motor

540 CP; echipaj = 9 ofițeri, 41 marinari, 60 elevi. *Jurnal de bord*: navigație cu vele în Oc. Atlantic.

**GNOMÓN**, s.n. v. *baston* [fr., gr. *gnomon*].

**GOĂNĂ**, s.f. ● *A du g* = a urmări o navă, a manevra astfel nava încît să ajungă o altă navă într-un anumit punct, urmînd un anumit drum cu o anumită viteză—toate, calculate precis, în funcție de elementele de mișcare ale celor două nave. ● *Drum de g.* = drumul pe care îl urmează nava pentru a ajunge o altă navă, aflată și ea în mișcare [*goni*; sl. *geniti*].

**GODAVARI**, hidr. Fluviu în sudul Asiei. Lungime 1 448 km. Suprafața bazinului 287 000 km<sup>2</sup>. Suprafața deltei 4 000 km<sup>2</sup>. Are debit variabil. Izvorăște din Munții Gații de Vest și se varsă în Golful Bengal. Afluent principal Venganga. Porturi principale: Kakinada și Rajahmundri. Prezintă importanță pentru navigație și irigații. Aparține în întregime Indiei.

**GODIĂ**, vb. A propulsa o ambarcațiune cu ajutorul cîrmei sau al unei rame sprijinite de pupa; cîrma sau rama se mișcă lent și ritmic în formă de opturi orizontale, astfel încît efectul să fie dublu: guvernare și propulsie. Cuv. derivate: s.f. *godiere*, adj. *godiat* [fr. *godiller*].

**GÓDIE**, s.f. Ramă lungă montată la pupa unei ambarcațiuni și folosită ca propulsor și cîrmă. Sin. *godilă* [fr. *godille*].

**GOELĂTĂ**, s.f. (inv.). Navă de transport propulsată cu ajutorul velor. *Caracteristici*: arboradă din 2—6 arbori; arborele din pupa este egal sau chiar mai mare decît ceilalți; capacitate de transport 30—150 t; velatură aurică. ● **G.** cu *gabieri* = **g.** cu greement mixt (trinchetul are vele pătrate, iar ceilalți vele aurice și vele pic) [fr. *goblette*].

**GOLF**, s.n. Scobitură adîncă în țărîm, scaldată de mare sau ocean; are intrarea de lățime mare, acvatoriu întins, vîrf pătruns mult în uscat; face parte din apele naționale ale statului respectiv dacă lățimea sa nu depășește 24 Mm. Cele mai mari **g.** sînt: Mexic, Biscaya, Persic, Bengal, Hudson. Apele **g.** se întind pînă la 20 Mm sau mai mult în cazul **g.** istorice: Bristol (Anglia 100 Mm). ● **G. ferii** = **g.** adăpostit, propice staționării navei cînd marea este agitată [engl., fr. *golf*].

**GOLFSTROM** (GULFSTREAM), hidr. „Curentul Golfului”, Curent oceanic cald care urmează traseul „Golful Mexic—Norvegia.” *Caracteristici*: viteză la suprafață și în stratul de la 300 m adîncime 1,6 Nd (Cap Hatteras) și 4 Nd. (travers de Noua Scoție); influențează puternic clima emisferei nordice; descoperit în 1513 de către navigatorul spaniol Ponce de León.

**GÓLING**, s.n. (Inv.). Dispozitiv prin care trece remorca; este alcătuit din turnicheți și din șomar [?].



**GONDOLĂ**, s.f. Ambarcațiune venețiană cu fund plat, cu prova și pupa punctate și arcuite, lungă de 10 m și lată de 1,3 m, manevrată cu o singură vislă. Pină în sec. XVI, toate g. erau bogat ornate și piturate [it. *gondola*; fr. *gondole*].

**GONDOLIÉR**, s.m. Persoană care guvernează și propulsează gondola, cu o ramă pe care o minuieste stînd la pupa, în picioare [it. *gondoliere*].

**GONIOMÉTRU**, s.n. Aparat electric de navigație destinat să măsoare direcții la radiofaruri — repere a căror poziție este marcată pe hartă [fr. *goniomètre*].

**GOR**, s.n. Distanța verticală măsurată între marginea de sus a randei și linia imaginară care pornește din colțul pupa (sus), paralelă cu marginea de invergare la ghiu [?].

„**GORCH FOCK**“ (1958). Navă germană construită la Hamburg (R.F. Germania); navă-școală cu vele. *Caracteristici*: L = 81,4 m; B = 12,0 m; T = 4,8 m; Δ = 1 870 t; propulsie mixtă = vele 1 951,9 m<sup>2</sup>, motor 880 CP; echipaj = 12 ofițeri, 26 subofițeri, 21 marinari, 200 ofițeri și elevi; galion = vultur stilizat. *Jurnal de bord*: navigație cu vele în Oc. Atlantic și Oc. Pacific; regate.

**GÖTEBORG**, top. Port fluvial în nordul Europei. Cel mai mare port și mare centru industrial, comercial și bancar al Suediei. Sediul a 10 mari societăți de navigație. Anual este vizitat de peste 28 000

de nave care realizează un trafic de mărfuri de 19,1 mil. t/1977. Portul asigură cca 35% din traficul portuar al Suediei. Canalul de intrare în port este dragat la 12,2 m adîncime. Lungimea totală a cheurilor depășește 14 km. Echipamentul portuar pentru manipularea mărfurilor este modern, iar spațiile de depozitare corespunzătoare. Important port petrolier. Posibilitate de acostare pentru petroliere de mari dimensiuni. Șantiere navale mari și moderne. Fondat în 1619 de Gustav Adolf.

**GRAD**, s.n. 1. Unitate de măsură pentru unghiuri horizontale și verticale: latitudine, longitudine, înălțimi la sau între repere de navigație etc. 2. Diviziune a scării de agitație a mării. 3. Treaptă ierarhică în Marina militară. 4. Unitate de măsură a temperaturii apei, aerului. ● *G. de agitație a mării* = mărime caracteristică unei anumite stări a mării, în funcție de forța și durata vîntului, de întinderea și de adîncimea acvatorului etc.; v. și *mare*. ● *G. de latitudine* = arc de meridian corespunzător unghiului la centrul pămîntului, avînd mărimea egală cu a 360-a parte din lungimea cercului. La latitudinea de 45° este egal cu 60 Mm. ● *G. de libertate* = posibilitatea torului de a se mișca liber în jurul unei axe de rotație. Giroscopul cu trei g. de libertate se mișcă în jurul a trei axe care se intersectează în centrul de greutate al torului. ● *G. de longitudine* = arc de paralel corespunzător unghiului la cen-

trul Pământului, avînd mărimea egală cu a 360-a parte din lungimea cercului. • **G. ale ofițerilor de marină** = trepte ierarhice ale ofițerilor din Marina militară. În țara noastră, conform decretului nr. 2369, Monitorul oficial nr. 32 din anul 1898 publica următoarele denumiri și corespondențe de g. pentru Marina militară: viceamiral = general de divizie (azi general-locotenent), contraamiral = general de brigadă (azi general-maior), comandor = colonel, căpitan comandor = locotenent-colonel, locotenent comandor = maior. Începînd cu 22 mai 1898, s-a introdus și denumirea de amiral, grad echivalent, azi, celui de general-colonel din armata terestră. Mai tîrziu s-a instituit și gradul de aspirant, echivalent celui de sublocotenent. Din 1950 încoace, s-au menținut numai g. de amiral, viceamiral și contraamiral, iar denumirile ultimelor trei g. (cu determinativul *comandor*) au fost înlocuite cu cele de căpitan de rangul 1, căpitan de rangul 2, și căpitan de rangul 3. v. și *uniformă* [fr. *grade*; lat. *gradus*; germ. *Grad*].

**GRADĂȚIE**, s.f. Subdiviziune a mirei (placă pe care se măsoară nivelul unei ape interioare). • **G. zero a mirei** = primul semn de pe mira așezată pe malul unei ape curgătoare, astfel încît să indice etiajul (v. și *etiaj*) aceluia loc. • **G. 10 a mirei** = ultimul semn de pe miră; această g. reprezintă nivelul mediu al celor mai ridicate ape observate timp de 25 — 50 ani. • **G. 7 a mirei** =

semn care marchează pe miră înălțimea malului. Deci după depășirea acestei g. apa se revarsă și inundă zona din jur, situație care se întîmplă de obicei primăvara [fr. *gradation*; lat. *gradatio*].

**GRĂFIC**, s.n. • **G. luminozității** v. *luminozitate* [cf. fr. *graphique*, it. *grafico*, lat. *graphicus*].

**GRĂIFER**, s.n. Sapă de recoltat probe de sol subacvatic, alcătuită din două fălci (cupe) mobile, din parimă de susținere și din contragreutate sau sistem de închidere-deschidere a cupelor. Var. *greifer*; *gratfär* [germ. *Greifer*].

**GRANCOLOMBIANA**, s.f. Flotă comercială comună a statelor Columbia și Ecuador. Realizează o bună parte din transporturile maritime ale celor două state (80% Columbia și 20% Ecuador).

**GRANDÉE**, s.f. 1. Parimă alcătuită prin răsucirea mai multor lanțane. 2. Parimă care se coase pe marginile de învergare ale velelor, mărindu-le rezistența. Sin. *marginea de învergare a velei*. • **G. marginii de cădere** = parimă cusută la marginea de cădere a unei vele pentru a-i mări rezistența și a o întinde mai bine. • **G. marginii de întinsură** = parimă cusută la marginea de întinsură a unei vele pentru a-i mări rezistența și a o întinde mai bine. [engl. *grandee*].

**GRĂNIC**, s.n. 1. Bigă specială folosită pe șlep. 2. Trolie de foraj marin. Var. *cranic* [germ. *Kranich*].

**GRĂNIȚĂ**, s.f. • **G. fluvială** (*maritimă*) = frontieră (hotar) de apă între două sau mai multe state [bg., scr. *granica*].

„**GREAT BRITAIN**“ (1843). Navă engleză; primul pachebot din lume care folosește elicea. *Caracteristici*: L = 97 m; Δ = 3 600 t; propulsie mecanică = mașini; V = 11 Nd.

**GRÉCIA** (*Republica Elenă*), top. Stat în sudul Europei, în Peninsula Balcanică; ocupă și numeroase insule din M. Egee și M. Ionică. Flota maritimă comercială (1978) = 57 031 003 tdw. Pescuit (1978) = 105 976 t. Porturi principale (mil. t/1978): Eleusis (16,6), Thessaloniki (9,2), Pireu (8,9), Isthma (7,1), Volos (4,8), Megara (4,1). Transporturile navale au o dezvoltare complexă. Construcții navale la Pireu, Eleusis, Thessaloniki (26 000 t.r.b./1979).

**GREEĂ**, vb. A instala grementul (parimele fixe și curente, vergile și arborii) la bord (la post). Această operațiune se execută, de regulă, în șantier navale [fr. *gréer*].

**GREEMENT**, s.n. Ansamblu alcătuit din manevre fixe și curente de la bordul unei nave. Manevrelor fixe sînt parime care fixează arborii (ex.: straiuri, sarturi, patașine, balansine, țapapii, subbărbi), iar cele curente sînt parime care deservesc și susțin vergi, picuri, ghiuri și vele. • **G. auric** = g. larg răspîdit, la care arborii sînt prevăzuți cu vele aurice și latine (focuri); se manevrează cu un număr mic de oameni (ex.

la goeletă). • **G. cu spetează** = g. la care arborii sînt prevăzuți cu vele cu spetează, fiind avantajos datorită faptului că se manevrează cu oameni puțini, simplu și ușor. Se folosește la unele șlepurii și la bărci mici. • **G. de goeletă** = g. format din 2—6 arbori și vele aurice la unele nave comerciale de pescuit și iahturi, fiind ușor de manevrat. • **G. pătrat** = g. la care toți arborii (sau majoritatea lor) sînt eclipați cu vele pătrate [fr. *gréement*].

**GREN**, s.n. Vijelie bruscă pe mare. Furtună limitată, de scurtă durată, cauzată de o mare diferență de temperatură existentă între două mase de aer apropiate; aerul rece pătrunde violent sub cel cald și se deplasează rapid (forța 9—10). Aerul cald este dizlocat și înălțat de aerul rece, dînd naștere, datorită umidității, la nori bogăți și la precipitații (ploaie, grindină, ninsoare). • **G. alb** = vînt (furtună) fără precipitații. Apariția lui este marcată de spuma care apare la suprafața mării. • **G. negru** = g. cu nori. • **G. orajos** = vînt (furtună) cu tunete și descărcări electrice [fr. *grain*].

**GRENADA**, top. Stat în America Centrală insulară, în Antilele Mici din Oc. Atlantic (M. Caraibilor). Flotă maritimă comercială (1978) = 340 tdw. Pescuit (1978) = 3 609 t. Porturi principale: Saint George's, Greenville, Hillsborough.

**GREUTĂTE**, s.f. • **G. specifică a apei de mare** = proprietate fizică a apei de mare care exprimă

**g.** unui gram dintr-un  $\text{cm}^3$  de apă la temperatura de  $4^\circ\text{C}$  și la presiunea de 1 atmosferă. • *Notă de g.* = document nautic prin care se atestă greutatea fiecărei categorii de marfă [*greu* + suf. *-ătute*].

**GRIJEĂ**, s.f. Bară sau bucată de parimă prinsă între două sarturi paralele, alcătuiind trepte pentru urcarea marinarilor în arborada unui velier. Var. *grizea* [?].

**GRIND**, s.n. 1. Insulă scundă și alungită, formată din aluviuni în albia unei ape curgătoare. 2. Fișie de uscat situată de-a lungul malurilor unei ape curgătoare, în lunca inundabilă; pe timpul revărsărilor, această fișie rămâne ca o insulă înconjurată de puhoie sau chiar dispare sub ape. Cele mai importante **g.** în Delta Dunării sînt **g.** Letea și Caraorman. • **G. aluvionar** = **g.** alcătuit din nămol, prundiș, nisip care înalță malul fluviului. În deltă, aceste **g.** aluvionare sînt chiar malurile brațelor în care se ramifică fluviul. • **G.** — *litoral* = cordon aluvionar paralel cu țărmul mării și perpendicular pe albia fluviului, întrerupt doar de brațele acestuia [*sl. grendü*; 1507].

**GRÎNDĂ**, s.f. Element longitudinal de structură și de rezistență a osaturii navei. • **G. echivalentă** = **g.** convențională cu profil în formă de *T* multiplu, destinată studierii rezistenței longitudinale a navei la eforturile de încovoiere. • **G. longitudinală** = **g.** dispusă longitudinal în structura navei

(paralelă cu planul diametral); ex.: carlingi, stringheri, curenți de punte [*sl. grendä*].

**GRIPÎE**, s.f. Parimă subțire (saulă), legată de căpățina ancorei, pentru a marca locul unde se află ea sau unde s-a rupt; cînd nava trebuie să plece imediat și nu se poate vira repede ancora, aceasta se abandonează temporar, iar căpățina rămîne drept marcaj al respectivului loc, unde va reveni echipajul pentru a o recupera [?].

„**GRIVIȚĂ**“. Canonieră construită pentru flotila română, la Triest, în 1880. Caracteristici: *L* = 30 m; *B* = 5,15 m; *T* = 1,8 m;  $\Delta$  = 110 t; *V* = 9 Nd.

**GROĂPĂ**, s.f. 1. Scobitură în albia fluviului cauzată de eroziune. Sin. *ibiș*. 2. Adîncitură mare dar nu prea întinsă, sub ocean, lac sau mare. • **G. submarină** v. *abis* [cf. alb. *gropë*].

**GROENLÂNDĂ**, top. Insulă în nordul Oc. Atlantic, cea mai mare insulă din lume. Suprafață = 2 175 600  $\text{km}^2$  (inclusiv insulele din jur). Aparține Danemarcei. Este mărginită de *G. Baffin*, *Str. Davis*, *Oc. Atlantic*, *Str. Danemarcei*, *Oc. Înghețat de Nord*. Porturi principale: *Thule*, *Gothab*. În 981–985 a fost descoperită de către navigatorul Eric cel Roșu, care a navigat din Islandă spre vest și a descoperit un ținut bogat în alge și mușchi, pe care îl numește **G.**

**GRŪI**, s.n. Instalație folosită la bord pentru a manevra diferite

obiecte și greutateți (bărci, ancore, scări de bord etc.). Este alcătuit dintr-o bară verticală, încovoiată la capătul de sus și fixată pe punte aproape de marginea bordului, precum și dintr-un palanc (ansamblu scripete-parimă). Instalația poate fi rotitoare, rabatabilă sau oscilantă la navele moderne și servește pentru lăsarea și ridicarea la bord a bărcilor de salvare și de serviciu. • **G. de ancoră** = **g.** așezat în prova și destinat să manevreze ancora.

• **G. de barcă** = **g.** destinat să ridice sau să lase la apă bărcile.

• **G. de magazie** = **g.** instalat în apropierea gurii de magazie sau a bocaportului. Cu acest **g.** se încarcă (descarcă) mărfuri și materiale la (de la) bord. • **G. de traversieră** = **g.** instalat la prova navelor care au ancore tip amiralitate; este destinat așezării ancorei pe platformă. • **G. mecanic** = **g.** care folosește un dispozitiv mecanic pentru a fi orientat și înclinat spre exterior. • **G. pivotant** = **g.** simplu, folosit pentru susținerea și manevrarea bărcilor la bordul navelor; este format din două tubulaturi verticale, curbate în partea lor superioară. • **G. pliant** = **g.** rabatabil, care după lăsarea bărcilor la apă se strânge (se pliază) pentru a crea spațiu necesar diferitelor manevre. • **G. rabatabil** = **g.** care se rabate în plan orizontal cu ajutorul unui sector dințat prevăzut în partea inferioară a coloanei. Var. *gruie* [fr., it. *grue*].

**GRUNDRÓP**, s.m. Porțiune aflată în partea de jos a centurii de

la gura traulului; la **g.** se fixează greutatețile numite bobineți [?].

**GUARDAFUI**, top. (În nord-estul Africii). Cap stincos în M. Arabiei, despre care navigatorii spanioli spun: „cînd îl zărești, fugi“, adică țin-te de el la distanță, întrucît cicloanele violente, iscate ca din senin, tirăsc multe nave spre acest cap stincos. Asemănător este și îndemnul existent în limbajul marinarilor români, care e spun că nava cere echipajului: „ferește-mă de uscat, că de apă te feresc eu“ [cuv. sp.].

**GUANGZHOU**, top. Port pe fluviul Xijiang, în Asia de est. Al treilea port ca mărime (după Shanghai și Luda) și puternic centru industrial al R.P. Chineze. Trafic de mărfuri 18 mil. t anual. Portul dispune de peste 40 de cheuri de mărfuri generale și numeroase cheuri pentru nave oceanice. Șantier de construcții și reparații de nave.

**GUARDAMÁN**, s.m. Apărătoare pentru mină. Este alcătuită dintr-o brătară de piele pe care este fixat un degetar folosit la impunerea acuii de vele. Var. *gardaman* [it. *guardamano*].

**GUATEMĂLA** (*Republica G.*), top. Stat în extremitatea nordică a Americii Centrale istmice. Are ieșire la M. Caraibilor și la Oc. Pacific. Flotă maritimă comercială (1978) = 16 076 t.d.w. Pescuit (1978) = 3 074 t. Porturi principale (mil. t/1977): San José (1,3), Santo Tomás de Castilla, Puerto Barrios, Champerico. Principalele riuri sînt Usumacinta (1 110 km)

și Motaqua (547 km). Lacurile sînt numeroase, între acestea Izabal (590 km<sup>2</sup>), Atitlán (125 km<sup>2</sup>) și Petén Itzá (99 km<sup>2</sup>).

**GUINÉEA**, top. 1. *Republica Populară Revoluționară G.* Stat pe coasta de vest a Africii. Are ieșire la Oc. Atlantic. Flotă maritimă comercială (1978) = 17 187 tdw. Pescuit = circa 5 000 t. anual. Porturi principale: Conakry, Kamsar. Unul din „castelele de apă” ale continentului african; de pe teritoriul G. izvorăsc două mari fluvii: Niger (4 160 km, al doilea din Africa) și Senegal (Bafing, 1 689 km). 2. *Republica G. — Bissau.* Stat în Africa occidentală, pe țărmul Oc. Atlantic. Flotă maritimă comercială (1978) = 370 tdw. Pescuit (1978) = 1 911 t. Porturi principale: Bissau, Bolama, Bubaque, Cacheu. Rîurile (Cacheu, Geba, Corubal) împreună cu canalele formează principalele căi de transport; în total 1 500 km. 3. *Republica G. Ecuatorială.* Stat în partea central-vestică a Africii, în Golful G. și pe continent. Are largă ieșire la Oc. Atlantic. Flotă maritimă comercială (1978) = 3 366 tdw. Pescuit (1978) = 4 000 t pește. Porturi principale: Bata, Puerto Iradier, Luba, Malabo. Principalele rîuri: Mbini (320 km) și Lolo. Numeroase lacuri.

**GÛLER**, s.n. 1. Coroană la etamboul catargului. 2. Piesă din zona gîtului de catarg, la care se prinde capelatura. 3. Proeminență sub gîtul unui ochi de parimă, destinată să împiedice trecerea parimei prin rai. 4.

Marginea unei nări de puț sau de ancoră [magh. *gullér*].

**GÛRĂ**, s.f. 1. Extremitate a albiei unei ape curgătoare în zona de vărsare în altă apă (fluviu, lac, mare). • **G. cu deltă** = g. specifică apei curgătoare, care în zona de vărsare se ramifică în mai multe brațe, formînd delta. • **G. de liman** = g. de vărsare a apei curgătoare în lac, iar de aici, prin porțițe (canaluri săpate prin dune), se varsă în mare sau în ocean. • **G. de vărsare** = capăt al cursului inferior al unui fluviu (rîu); uneori este cu estuar sau cu deltă; aici apele trec în alt bazin (mare, ocean, alt fluviu, lac). • **G. simplă** = g. specifică unei ape a cărei albie își menține în zona de vărsare lățimea pe care a avut-o și în amonte. • **La g.** = în zona de întălire a unei ape curgătoare cu o altă apă (rîu, lac, mare, ocean). 2. Deschidere în punte sau în pereți, destinată mai ales încărcării-decîrcării mărfurilor și materialelor. • **G. de control** = deschidere în invelișul (cămașa) unei caldarine sau mașini pentru a permite introducerea minilor în scopul întreținerii, verificării sau înlocuirii unor piese. • **G. de expansiune** = g. a compartimentelor de încărcare la navele petroliere; este înaltă de cca 1 m și închisă etanș, cu un capac; servește ca spațiu pentru dilatarea încărcăturii, precum și ca g. de încărcare și de vizitare. • **G. de incendiu** = piesă din instalația de stingere a incendiilor, montată pe tubulatura de incendiu; la ea se

fixează un furtun cu racord și cioc de barză. ● **G. de încărcare** = deschidere în punte, destinată încărcării mărfurilor și materialelor. ● **G. de magazie** = deschidere practică în punte, pentru ficcare magazie, servind la încărcarea și descărcarea mărfurilor și materialelor. ● **G. de paiol** = deschiderea în paiolul unei magazii necesare intrării în santină și pe fundul navei, pentru diverse operațiuni de întreținere, reparare etc. ● **G. de salvare** = deschidere într-o punte neacoperită, folosită pentru ieșirea personalului când celelalte ieșiri sînt blocate. Sin. **g. de siguranță**. ● **G. de ulaj** = deschidere în puntea petrolierelor prin care se măsoară spațiul liber din tancuri. Sin. **g. de sondaj**, **g. de vizitare**. ● **G. de ventilație** = deschidere în punte, unde se instalează tromba sau ciuperca de ventilație (aerisire). 3. Nod marinăresc. ● **G. de stincă** = nod marinăresc întrebuițat frecvent pentru prinderea unei parîme la cîrlig. ● **G. de zmeu pentru remorcaj** = dispozitiv format din două lanțuri egale, destinat voltării la babalele de remorcare din prova remorcherului, precum și prinderii parîmei de remorcă; favorizează manevra la întoarcere și limitează ambardarea navei. Sin. **labă de gîscă**. 4. Numărul de răsuciri ale suviței pe unitatea de lungime a parîmei. 5. Mărimea deschiderii unui cîrlig. 6. Locul de intrare în port, radă, bazin etc., pe calea apei [lat. *gula*; 1498].

**GŪRNĂ**, s.f. 1. Porțiune curbată în zona unde bordajul lateral se unește cu bordajul care formează fundul navei. 2. Elemente longitudinale (1—3 foi de tablă) de la indoitura bordajului; este întărită pe toată lungimea, printr-un stringher de **g.**, prin tablă marginală și prin gusee de **g.** ● **G. ascuțită** = **g.** care formează cu bordajul fundului un unghi ascuțit. ● **G. de contur larg** = **g.** cu rază mare de curbură. ● **G. rohindă** = **g.** cu fila de bordaj curbată spre bordajul fundului [?].

**GUSÉU**, s.n. Piesă triunghiulară de legătură între două elemente de osatură. După locul și rolul pe care-l are, poartă denumirea de **g. de gurnă**, **g. de traversă**. ● **G. de călcîi** = **g.** care face legătura între capătul inferior al unui element de structură și puntea navei. ● **G. de etambou** = **g.** între chilă și etamboul navei. ● **G. de gurnă** = **g.** care îmbină tabla bordajului din dreptul gurnei cu tabla marginală a dublului fund. ● **G. de traversă** = **g.** care leagă de punte partea superioară a coastei de traversă. ● **G. etravei** = **g.** care îmbină etrava cu partea chilei dinspre prova. Sin. *colțar* [fr. *goussel*].

**GUTIÉRĂ**, s.f. Element marginal care face legătura între punte și bordajul exterior. Sin. *filă lacrimară* [fr. *gouttière*].

**GUVERNĂ**, vb. A imprima navei anumite direcții de mișcare. Sin. *a conduce*. ● **A g. cu mașinile** = a conduce nava, modificînd corespunzător gama de viteză și

sensul de rotație al elicelor. • *A g. pe...* = a dirija nava cu prava spre reperul indicat. • *Nava nu mai g.* = cirna nu mai are influență asupra direcției de deplasare a navei [lat. *gubernare*].

**GUVERNĂRE**, s.f. **1.** Acțiunea de a guverna, de a cirnui, a conduce o navă. **2.** Capacitatea navei de a se menține pe direcție cu ajutorul cirnei sau de a schimba prompt această direcție când este manevrată cirna. Despre nava care nu are această calitate se spune că nu este guvernabilă. • *G. automată* = *g.* realizată de un *pilot automat*, care ține un drum constant, fără abateri mari, punând automat cirna în bordul opus celui în care s-a abătut nava de la drumul stabilit [*guvernă*].

**GUVIDE** (arg.). Marinar începător. Var. *gucid* [ngr. *gividi*].

**GUYANA** (*Republica Cooperativă G.*), top. Stat în nordul Americii de Sud. Are largă ieșire la Oc. Atlantic. Flota maritimă comercială (1978) = 15 934 tdtw. Pescuit (1978) = 17 690 t. Porturi principale: Georgetown, New Amsterdam, Kaituma. Căi navigabile fluviale = 402 km. Principalele râuri: Essequibó (1 000 km), Corcutin (500 km), Berbice (480 km), Demerara (320 km) prezintă pe cursul lor numeroase cascade între care renumită este Kaieteur Fall (cu o cădere de 226 km) pe riul Potaro, afluent al lui Essequibó.

**GUYÔT**, s.n. Munte subacvatic turtit la vîrf [fr., engl. *guyot*, cf. *Guyot*, geolog american].



# H

**HABITĂCLU**, s.n. 1. Capac pentru compasul magnetic. Spre pupa, h. are o deschidere cu geam pentru citirea drumului. 2. Cască de metal pentru scafandrii grei. Var. *abitaclu* [fr. *habitacle*].

**HAIFA**, top. Port (la M. Mediterană), în sud-vestul Asiei. Cel mai mare port și important centru industrial și comercial al statului Israel. Trafic de mărfuri 5,4 mil.t/1978. Intrarea în port se face printr-un canal lat de 187 m, pe care pot intra nave cu pescaj pînă la 11 m. Echipamentul de manipulare a mărfurilor este modern și numeros, iar spațiile de depozitare corespunzătoare traficului. Port de pasageri cu un trafic anual peste 25 000 de călători. Șantier de construcții navale.

**HAITI** (*Republica H.*), top. Stat ce ocupă treimea vestică a insulelor omonime din M. Caraibilor și mai multe insule mici din apropiere. Flota maritimă comercială

(1978) = 523 tdw. Pescuit (1978) = 4 000 t. Porturi principale (mil. t/1977): Port-au-Prince (0,7), Miragoâne (0,7), Cap Haitien, Les Cayes. Trafic total (internațional) de mărfuri (1978) = 1,5 mil.t. Rîul Artibonite este navigabil pe 160 km.

**HALĂJ**, s.n. 1. Remorcare a unui șlep sau a unei nave (ambarcațiuni, plute etc.) cu ajutorul unor mijloace mecanice (locomotive), al oamenilor sau animalelor care se deplasează pe malul unei ape curgătoare. 2. Manevră a navei în port cu ajutorul parimelor. [fr. *halage*].

**HALĂU**, s.n. Plasă de pescuit conică, prevăzută cu lumină electrică. Unealta se fundarisește la 20–80 m, după care se aprinde becul [magh. *káló*].

**HAMĂC**, s.n. Pat de pînză sau de plasă suspendat; este alcătuit din saltea și din pînză (plasă) dreptunghiulară, legată la capete cu bucăți de saulă sau arcuri

prinse la două cîrlige sau inele. De aceste cîrlige se fixează saule pentru suspendarea **h.** la bord. Participanții la prima expediție a lui Columb au descoperit într-o insulă necunoscută paturi suspendate, făcute din bumbac, numite de băștinași **h.** Sin. *brand* (inv.) [fr. *hamac*, sp. *hamaca*; 1884].

**HAMBÁR**, s.n. Magazie de marfă la bordul navei [magh. *hambár*, bg. *hambar*].

**HAMBURG**, top. Port fluvio-marin în Europa central-nordică. Unul din cele mai mari porturi fluviale din lume și centru industrial deosebit de activ. Situat pe fluviul Elba. Are un trafic de mărfuri de 53,3 mil.t/1978. Se întinde pe o suprafață de peste 8 000 ha. Sediul a 400 societăți de navigație. Lungimea cheurilor este de peste 55 km. Pot acostă simultan peste 250 de nave. Adîncimea apei în apropierea cheurilor este de la 4 la 14 m. O importantă parte a portului este zonă liberă (porto franco). Posibilități pentru primirea superpetrolierelor. Echipamentul de manevrare a mărfurilor este dintre cele mai moderne din Europa și asigură o mare rapiditate a operațiunilor portuare (peste 1 000 macarale). Importante spații de depozitare. Separat, dispune de un port pescăresc cu o suprafață de peste 7 ha. Anual portul este vizitat de peste 22 000 de nave. Mari șantiere de construcții și reparații de nave. Orașul este atestat documentar în anul 808.

**HANGÁR**, s.n. Compartiment la unele nave militare (portavion, portelicoptere, nave purtătoare de rachete), destinat adăpostirii avioanelor, elicopterelor, rachetelor [fr. *hangar*].

**HANGÜ(UDDE)**, top. Localitate situată pe coasta Finlandei, în extremitatea sudică a peninsulei **H.**, între Golful Finic și G. Botnic, unde s-a desfășurat (26–27 iulie 1714) bătălia navală dintre flota Rusiei, comandată de amiralul F. Apraksin, și flota suedeză comandată de amiralul Vatrang. *Forțe participante:* 16 nave mari rusești, 8 fregate, 9 brigantine, 9 scampare (galere mici cu vele și rame), 1 060 tunuri; 16 nave mari suedeze, 2 brigantine, 2 nave de bombardament, veliere mari rapide, putere mare de foc. *Desfășurare:* în iulie, infructuoase încercări ale suedezilor de a opri marșul infanteriei rusești spre G. Botnic; cabotaj al escadrei rusești în nordul G. Finic; concentrare navală suedeză la **H.** (26 iulie), în rada micului port, care este zonă obligatorie de trecere pentru escadra adversă; *zvon fals* — navele lui F. Apraksin vor fi trase pe uscat, pentru a traversa astfel peninsula; dispensare suedeză; trecere forțată a primului val de galere rusești prin rada **H.**; ripostă inefficientă cu artileria navelor suedeze; imobilizarea grupului naval suedez trimis să aștepte sosirea escadrei trase pe uscat, la mare; trecerea forțată a celui de-al doilea val de nave rusești, între țărîm și capul formației suedeze;

joncțiunea escadrei Rusiei, atacarea grupului suedez, abordaj, luptă corp la corp. *Bilanș*: pierderi catastrofale pentru flota suedeză; începutul afirmării unei noi puteri maritime — Rusia.

**HĂNSĂ**, s.f. Organizație maritimă (sec. XII-XVII) întemeiată de câteva orașe-porturi din Germania pentru protejarea și dezvoltarea comerțului în M. Baltică și M. Nordului; v. și *liga hanseatică*. [germ. *Hansa*, fr. *hanse*].

**HARMŪZ**, s.m. *v. armuz* [tc. *harmuz*].

**HARPÓN**, s.n. 1. Lance folosită pentru a vâna balene, pești mari, foci etc. Este alcătuit dintr-o bară cu vîrf asemănător unei săgeți cu arpioare. Celălalt capăt al lancei este prevăzut cu o saulă care se leagă la un tambur. 2. Dispozitiv folosit de marinari pentru a prinde cu el diferite obiecte. 3. Rachtă navă-navă din dotarea marinei S.U.A. Rază de acțiune 50 Mm [fr. *harpon*].

**HĂRTĂ**, s.f. Document nautic pe care sînt reprezentate anumite elemente dintr-un acvatoriu, necesare navigatorilor pentru orientare. Este o reprezentare în plan orizontal a unei fișii de fîrm și a unei suprafețe de apă (mare, ocean sau o parte din ele), micșorată la o anumită scară. Elemente marcate pe **h.**: contur de coastă și repere de navigație (faruri, construcții înalte, diguri, intrări în porturi, adîncimi de apă, natura scoarței subacvatice, radiofaruri, canale, așezări, pericole de navigație, pase de acces, șo-

sele etc.), declinație magnetică etc. Aceste elemente sînt reprezentate prin culori și prin semne convenționale. Marginea verticală a **h.** este astfel segmentată încît unui minut măsurat pe ea îi corespunde o milă marină pe **h.** Aproximativ 2 700 de **h.** sînt suficiente pentru a reprezenta întregul Oc. Planetar; azi doar pentru 2% din el există **h.** marine precise. ● **H. declinației magnetice** = **h.** pe care sînt reprezentate curbele de egală declinație magnetică (izogone). Sin. **h. izogonelor**. ● **H. ghețurilor** = **h.** de navigație pe care este reprezentată situația și deplasarea ghețurilor din regiunile polare într-o anumită perioadă a anului. ● **H. hidrografică a Dunării** = **h.** editată zilnic de Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor, pentru a informa pe cei interesați despre situația hidrografică a fluviului; cote, balizaj etc. ● **H. liniilor de încărcare** = document nautic întocmit conform Convenției internaționale a liniilor de încărcare pentru corectarea mărcii de bord liber; v. și *marcă*. ● **H. lui Piri Reis v. Bahrije**. ● **H. batimetrică** = **h.** de navigație maritimă pe care este reprezentat în mod convențional relieful fundului mării. ● **H. costieră** = **h.** de navigație maritimă pe care sînt reprezentate repere, alinamente și diferite mijloace de asigurare a navigației; se folosește pentru navigația în apropierea coastei, printre insule și prin strîmtori. ● **H. cotidală** = **h.** pe care sînt trasate conturul coastei și curbe care unesc punctele

suprafeței de apă atinse la aceeași oră de unda marică; aceste curbe se numesc *colidale*. ● **H. de drum** = **h.** de navigație maritimă pe care sînt reprezentate mări, golfuri, bazine oceanice; se folosește pentru navigația pe distanțe mari și medii; cuprinde linia coastei, mijloace pentru asigurarea navigației, adîncimi, pericole de navigație. ● **H. de navigație Decca** = **h.** de navigație pe care sînt reprezentate, într-o anumită zonă, hiperbolele sistemului omonim; **v.** și *Decca*. ● **H. formatar** = **h.** la scară mică pe care se reprezintă suprafețe mari de apă sau tot globul; este folosită la delimitarea și alegerea **h.** marine de navigație. ● **H. hidrografică** = document nautic publicat zilnic pentru navigatorii de pe apele interioare. Se afișează în porturi și cuprinde informații privind starea canalului navigabil în punctele dificile, variația adîncimilor și a nivelului fluviului în principalele porturi, semnalele pentru asigurarea navigației etc. Creșterea apei este marcată prin linii continue, apele staționare prin linii întrerupte, iar apele care scad prin linii punctate. Pentru situațiile de îngheț apar linii roșii, trase perpendicular pe liniile hidrografelor, iar pentru deplasarea ghețurilor — săgeți. ● **H. magnetică** = **h.** de navigație pe care sînt reprezentate elementele magnetismului terestru (prin curbe izogone, izocline, izodiname) și folosită pentru determinarea declinației, înclinației și intensității totale a cîmpului magnetic terestru în

orice punct de pe suprafața globului. ● **H. marină** = **h.** pe care este reprezentată o porțiune din suprafața Pămîntului (coasta cu o mică porțiune de uscat și bazinul de apă din dreptul uscatului). Prima culegere cu **h.** marine a fost publicată în 1584 de olandezul Lucas Janasz Waghenser sub numele „*Oglinda marinarului*”. Tipuri de **h.** marine: **h.** amiralității (**h.** oficială, editată de serviciul hidrografic), **h.** batiometrică, **h.** costieră, **h.** curenților, **h.** curenților de marce, **h.** de detaliu, **h.** drumurilor (**h.** de drum), **h.** generală (**h.** unei mări sau a unui ocean), **h.** ghețurilor, **h.** gnomică (**h.** folosite pentru trasarea ortodromelor și a relevmentelor radiogoniometrice); **h.** indice (**h.** pe care sînt trecute zonele unei mări și toate **h.** corespunzătoare acestor zone), **h.** magnetică, **h.** de navigație, **h.** operativă (**h.** cu dislocarea forțelor navale și acțiunile pe teatrul maritim), **h.** ortodromică (**h.** gnomică), **h.** pilot, **h.** rutieră (**h.** pentru navigația pe Dunăre; pe această **h.** sînt reprezentate cursul Dunării, balizajele, kilometrajul, pericolele de navigație etc.), **h.** schelet (**h.** de estimă; are reprezentate latitudinile și longitudinile, raza magnetică, scara), **h.** speciale (**h.** pentru rezolvarea unor probleme speciale; **v.** **h.** sinoptică, **h.** meteorologică) etc. Prima **h.** românească a M. Negre a fost realizată de comandorul Al. Cătuneanu în 1898 și a fost medaliată cu aur la concursul organizat la Paris. Pri-

ma **h.** rutieră din România a fost realizată în 1907, tot de ofițeri din Marina Militară. • **H. Mercator** = **h.** marină folosită frecvent în navigația pe mare; este întocmită în proiecție Mercator, avînd distanțele inegale dintre paralele. În 1569, Mercator (savant flamand, *Gerhard Kremer*, 1512—1594) a desenat primele **h.** în proiecție central-cilindrică dreaptă. • **H. meteorologică** = **h.** geografică pe care sînt reprezentate elementele meteorologice: presiunea, temperatura, umiditatea, forța și direcția vîntului etc.

• **H. ortodromică** = **h.** destinată executării navigației pe ortodromă în regiunile polare și ecuatoriale; v. și *ortodromă*. • **H. polară** = **h.** destinată executării navigației pe ortodromă în regiunile polare; planul de proiecție al **h.** atinge unul din poli (paralelele sînt cercuri concentrice cu centrul la pol, iar meridianele sînt linii drepte radiale ce converg în pol). • **H. sinoptică** = **h.** meteorologică a unei regiuni pentru un anumit timp; se întocmește pe baza elementelor furnizate de stațiile meteorologice. • *Lucru pe h.* = v. *lucru* [ngr. *hártsis*].

**HAVALEĂ**, s.f. Încărcătură de pe punte (lemn, stuf etc.) [tc. *havale*].]

**HAVANA**, top. Port (la Oc. Atlantic), capitală a Republicii Cuba. Este situat în golful cu același nume din nord-vestul insulei Cuba. Cel mai mare port și cel mai mare centru economic și comercial al Cubei. Șantiere navaie. Important nod de comunicații.

Prin port se efectuează 80% din importuri și 30% din exporturile Cubei. Intrarea în port se face printr-un canal cu lățimea de 274 m și adîncimea de 10—11 m. Lungimea cheurilor este de peste 1,5 km. Portul dispune de echipament modern de manipulare a mărfurilor, docuri moderne, spații mari de depozitare a mărfurilor. Trafic anual de mărfuri peste 6 mil. t. Mare port turistic internațional. Fondat în 1519 de conchistadorul spaniol Diego Velásquez.

**HAVRE (LE H.)**, top. Port (la M. Minecii) în vestul Europei. Al doilea port ca mărime (după Marsilia) al Franței. Unul dintre cele mai mari porturi și centre economice și comerciale din Europa. Trafic de mărfuri 74,9 mil. t/1978. Anual este vizitat de peste 12 200 de nave. Intrarea în port se face printr-un canal lung de 6 km, larg de 251 m și adînc de 13,8 m, accesibil și navelor mari. Posibilitate de acostare pentru nave de 200 000 t și chiar mai mari. Navele au la dispoziție cheuri lungi de peste 15 km. Portul dispune de utilaj modern pentru manipularea mărfurilor: macarale plutitoare de mare capacitate, elevatoare etc. Mari spații de depozitare a mărfurilor. Important port de pasageri prin care trec anual peste 300 000 de călători. Mari șantiere de construcții și reparații de nave.

**HEDLAIN**, s.m. Parîmă montată în partea de sus a centurii de la

gura traulului; la **h.** se fixează flotoarele; *v.* și *grundrop* [?].

**HELSINKI**, top. Port (la M. Baltică), capitală a Republicii Finlanda. Ocupă peninsula Estnäs care pătrunde în apele Golfului Finic. Al treilea port ca mărime (după Skoldvik și Naantali) al Finlandei. Trafic de mărfuri 5,8 mil. t/1978. Principal nod al căilor de comunicații. Importante șantiere de construcții și reparații de nave. Mare centru comercial și bancar. Sediul a 11 societăți de navigație. Anual portul este vizitat de peste 8 000 de nave. Lungimea totală a cheurilor peste 6 km. Dotat cu echipament modern de manipulare a mărfurilor și cu importante spații de depozitare. Fondat în 1550 de regele suedez Gustav I. Vasa, în apropierea unei cascade de pe riul Vantaanjoki și reconstruit în 1640 pe locul actual.

**HERÁLDICĂ**, s.f. ● **H. navală** = *v. vexilogie* [fr. *héraldique*].

**HIDROAVIÓN**, s.n. Vehicul aerian care poate ameriza și decola de pe apă. Are, în loc de roți, flotoare de amerizare. Avantaje față de navele de suprafață: autonomie și stabilitate mare în zbor. Dezavantaje: nu are viteze mari și nici manevrabilitate bună, datorită configurației constructive și tonajului ridicat. Primul **h.** a fost realizat în anul 1910 de francezul Henri Fabre. Destinații: legătură, cercetare, salvare, supraviețuire, acțiuni antisubmarine [fr. *hydroavion*].

**HIDROFÓN**, s.n. Dispozitiv (aparatură) destinat să recepționeze sub apă sunetele acustice generate electromagnetic sau electrodinamic. Părțile principale sînt membrana (vibratorul) și microfonul. **H.** a precedat hidrolocatorul. Astăzi **h.** este folosit în compunerea minelor marine, ca receptor [fr. *hydrophone*].

**HIDROFÓR**, s.n. Instalație destinată să împingă apa din conductele de la bord pînă la o anumită înălțime [fr. *hydrophore*].

**HIDROGEOLOGÍE**, s.f. Știință care studiază așezarea, dinamica și regimul apelor freatice și de adîncime (arteziene, subarteziene), deci apa din scoarța terestră [fr. *hydrogéologie*].

**HIDROGLISÓR**, s.n. Ambarcațiune cu fund plat, propulsie aeriană (cu elice) și care se mișcă alunecînd (glisînd) extrem de repede (100–300 km/h) pe ape mici și pe mare calmă [fr. *hydroglisseur*].

**HIDROGRÁD**, s.n. 1. Unitate de măsură a nivelului unui fluviu, egală cu a zecea parte din diferența: „cota maximă — cota minimă”; *v.* și *gradație*. 2. Diviziune pe scara mirei gradate de la 0 la 10. Pe hartă, **h.** sînt trasate de-a lungul fluviului, iar numărul lor arată nivelul apei: o singură linie = ape mici; 10 linii = apele cele mai mari. Pentru a transforma **h.** în centimetri se folosește tabloul de pe versoul buletinului hidrometeorologic editat zilnic pentru navigatorii de pe fluviu (*hidro* + *grad*; germ. *Hydrograd*).

**HIDROGRÁF**, s.n. 1. Persoană specializată în hidrografie. 2. Aparat care înregistrează variația nivelului și a debitului unei ape curgătoare [fr. *hydrographe*].

**HIDROGRAFÍE**, s.f. 1. Ramură a hidrologiei care descrie și caracterizează unitățile hidrografice (oceane, mări, ape continentale), precum și regimul acestora. Apele sînt clasificate de h. astfel: potamologice (ape continentale curgătoare), limnologice (ape stătătoare -- lacuri, bălți), oceanografice (mări, oceane). Pe baza studiului apelor, se întocmesc hărți marine și alte documente nautice. La noi, prima instituție specializată în h. a fost Serviciul hidrografic român, înființat în 1928 de către comandorul Al. Stoianovici. 2. Totalitate a apelor de suprafață dintr-o zonă anumită. 3. Totalitatea hărților unui acvatoriu întins (mare, ocean) [fr. *hydrographie*].

**HIDROLÁNT**, s.n. Aviz de navigație urgent, transmis prin radio pentru vestul Oc. Atlantic [?].

**HIDROLOCATÓR**, s.n. Aparat care localizează fie un obstacol din apă, fie poziția scoarței subacvatice față de navă; principiul de funcționare al h. se bazează pe proprietatea de reflectare a undelor acustice. Sînt două categorii de h.: *hidrofoane* (ascultă și recepționează zgomotele propagate prin apă) și *hidrolocatoare* (descoperă obiectele din apă prin recepționarea semnalelor reflectate de acestea). Sin. *sonar, asdic, stație de hidrolocație*. • **H. biolo-**

*gic* == organ specific unor viețuitoare acvatice (balene, delfini, căluți de mare), care emit sunete, recepționează ecoul și furnizează sistemului nervos informații privind situația din jur. Astfel, animalele amintite pot evita lovirea de praguri, de carenele navelor etc. [fr., engl. *hydrolocator*].

**HIDROLÓG**, s.m. Specialist în hidrologie [fr. *hydrologue*].

**HIDROLOGÍE**, s.f. Știință care studiază proprietățile generale ale apelor din natură, ale unităților acvatice (oceane, mări, lacuri, râuri, ghețari), legile generale care dirijează procesele din hidrosferă, cît și influența reciprocă dintre hidrosferă, atmosferă, litosferă și biosferă. • **H. generală a mărilor și oceanelor** = oceanografie. • **H. generală a uscatului** = ramură a h. care studiază hidrosfera ca înveliș al planetei. • **H. ghețurilor și a zăpezilor** = glaciologie. • **H. lacurilor** = limnologie. • **H. mlăștinilor** = telmatologie. • **H. rîurilor** = potamologie [fr. *hydrologie*].

**HIDROMETRÍE**, s.f. Știință care studiază metodele și aparatele de determinare cantitativă și de prelucrare a elementelor hidrologice ale apelor [fr. *hydrométrie*].

**HIDROMÉTRU**, s.n. Aparat care măsoară nivelul apei, densitatea și viteza de curgere [fr. *hydromètre*].

**HIDRONÍM**, s.n. Nume de apă -- izvor, pîrîu, rîu, fluviu, baltă, lac, ocean, acvatoriu din zona

golfului, strimtorii etc. La români, denumirile râurilor mai importante sînt de origine dacă: Donaris (Dunăre), Alutus (Olt), Maris (Mureș), Samus (Someș), Ordessos (Argeș), Pyretos-Porata (Prut). În lume, locuri care azi nu au ape, mai păstrează ceva din vechile **h.**; de peste două milenii în insula Creta sînt astfel de locuri numite *lîmnî* (lac) sau *helos* (heleșteu). Originea **h.** este diversă. Unele se referă la: a) caracteristici pe care le are, în general, apa (debit, culoare, temperatură, zgomot, starea suprafeței, loc de trecere, obîrșie, forma albiei). De ex. *Borcea* (i.e.\* *bher* = a duce, a curge; *bubhu* -*bur* = mult, abundent, umflat); în această familie se cunosc numai în Europa aproape 30 de **h.**; *Sinoaia* (i.e. *sin*, *sen* = apă, rîu, mare, ocean; sanscr. *Sindu*, *Sindhu* = apă, fluviu, ocean; lat. *Sinus* = golf, baie; celt *Sen* = întins, mare); în această familie, europenii cunosc cea 40 **h.**; *Razim* (*Razelm*) (i.e.\* *Ras* = umezcală, udătură). Alte **h.**; *M. Albă*, *M. Galbenă*, *M. Roșie*, *Fluviul Galben*, *Fluviul Roșu*, *Colorado*, *Rio Negro*, *M. Neagră*, *Oc. Pacific* (*Linistit*), *Rîul Șes*, *Pîrîul Celțelor*, *Pîrîul Crîngului*; b) bogății din apropierea apelor (*argint* — *Rio de la Plata*; *păduri boltite peste albie* — *Gabon*; *Dîmbovița*; c) eponime (*Rio Urecho* și *Rio Rosetti* în America de Sud; golf și rîu *MacKenzie* = explorator scoțian), *M. Hall*, *M. Tasman*, *M. Beaufort*, *M. Barents* = oameni de seamă, exploratori, navigatori celebri, gu-

vernatori, sprijinitori ai expedițiilor maritime; d) etnii (*M. Cavaililor*, *Oc. Indian*, *M. Arabici*); e) țări riverane (*M. Norvegiei*, *M. Chinei de sud*, *M. Chinei de est*, *M. Japonici*); f) evenimente întîmplătoare (ziua descoperirii = *Rio de Janeiro* sau *Rîul lui Ianuarie*; confirmarea corectitudinii drumului urmat — *Rio Dos Bons Signales* sau *Rîul semnelor bune*; g) poziția geografică (*M. Mediterană* — lat. *Mediterancum* „din mijlocul uscatului, al pămîntului“, *M. Nordului* — marea situată la nord de cel care îi rostește numele — francez); h) nume ale unor mijloace de navigație (str. *Geographie* și *Naturaliste* = nave franceze; str. *Dolphin and Union* = bărci engleze; canal *Beagle* = navă oceanografică); k) legende apocrife (brațul dunărean *Sf. Gheorghe*) etc., etc. [fr. *hydronyme*].

**HIDRONIMIE**, s.f. 1. Ramură a lingvisticii care studiază numele de ape. 2. Totalitate a numelor de ape dintr-o zonă [fr. *hydronymie*].

**HIDROPLANĂRE**, s.f. Deplasarea unui hidroavion pe apă, din momentul începerii manevrei de amerizare și pînă la oprire [*hidro* + *planare*; cf. fr. *hydroplanage*].

**HIDROSCĂLĂ**, s.f. Complex amenajat într-un acvatoriu propice decolării, amerizării, încărcării, descărcării, întreținerii, reparării sau staționării hidroavioanelor [fr. *hydroscale*].

**HIDROSFĒRĂ**, s.f. Totalitate a apelor de pe glob: oceane, mări,



lacuri, ape interioare, ghețari, ape subterane, mlaștini, zăpezi [fr. *hydrosphère*].

**HIDROTÉHNIC**, adj. • *Întreprindere de construcții h.* = întreprindere destinată să execute lucrări h. • *Lucrări h. v. lucrare* [fr. *hydrotechnique*].

**HIGROMÉTRU**, s.n. Aparat destinat să măsoare gradul de umiditate al aerului. Sin. *psicrometru* [fr. *hygromètre*].

**HIPÉRBOLĂ**, s.f. v. *navigație hiperbolică* [fr. *hyperbole*].

**HIPPAGO**, s.n. Navă militară romană destinată să transporte caii necesari acțiunilor de luptă terestre [cuv. lat.].

**HISTRIA**, top. Cetate-port întemeiată în sec. VII î.e.n. de către negustori greci pe țărmul M. Negre, aproape de gurile de vărsare ale fluviului Istros (Dunărea). Într-un timp, era atât de puternică încât avea o flotă proprie comandată de amiralul Hegesagoras, apreciat pentru vitejie și pentru pricepere în acțiuni desfășurate pe mare și în zone de debarcare. Acesta, după cum se spune într-un document epigrafic „a păzit... orașul, teritoriile și porturile...”, iar în timpul navigației... dușmanii opunându-i flota, și-a pus viața în primejdie, luptând și capturând o corabie cu întregu-i echipaj, iar în timpul debarcărilor... a ieșit mereu biruitor, însușindu-și ostașii și făcându-i de folos câtă vreme a ținut războiul“.

**HOLK**, s.n. Navă de transport folosită în sec. XIII-XV pe apele teritoriale din nordul Europei. Δ cca 300—400 t [?].

**HONDURAS** (*Republica H.*), top. Stat în America Centrală istmică. Are largă ieșire la Oc. Atlantic (M. Caraibilor) și la Oc. Pacific. Flota maritimă comercială (1978) — 141 108 tdw. Pescuit (1978) = 6 405 t. Port principal (mil. t/1976): Puerto Cortes (1,3). Trafic total (internațional) de mărfuri (1976) = 2,3 mil. t. Rețeaua hidrografică este bogată, principalele râuri sînt Coco (725 km), Patuca (482 km), Ulua (257 km). Numeroase lacuri montane și lagune.

**HOVERCRĂFT**, s.n. Navă engleză cu pernă de aer. Caracteristicile uncea dintre nave: L = 39,7 m; B = 23,6 m; înălțime = 13 m; greutate = 170 t; V = 143 km/h (pe care o atinge în 55 de secunde); propulsie = patru motoare de avion (13 600 CP); guvernare = două cîrme laterale [engl. *hover* „a pluti”, *craft* „îndeminare“].

**HUANHE**, hidr. Fluviu în Asia de est. Al doilea fluviu ca mărime al R.P. Chineze (după Iangzi). Lungime 4 845 km. Suprafața bazinului 531 000 km<sup>2</sup>. Suprafața deltei 2 500 km<sup>2</sup>. Debit mediu 3 000 m<sup>3</sup>/sec. Izvorăște din Munții Baian-kara-ula și se varsă în M. Galbenă. Afluent principal Veihe. Porturi principale: Jinan, Xian, Baotou, Lanzhou. Navigabil pe cea mai mare parte din lungimea

sa. Aparține în întregime R.P. Chineze.

**HUASCO**, top. Port (la Oc. Pacific) pe coasta de sud-vest a Americii de Sud. Al doilea port, ca mărime (după San Vicente), al Republicii Chile. Trafic de mărfuri 3,4 mil. t/1978. Dispune de instalații de manipulare a mărfurilor și de spații corespunzătoare pentru depozitare.

**HUBLÓU**, s.n. v. *iublou* [fr. *hublot*].

**HUDSON**, hidr. • *Golful H.* = golf situat în Oc. Atlantic, pe țărmul de nord al Canadei. Are suprafața 819 000 km<sup>2</sup>; lungimea maximă — 175 Mm; adâncimea maximă — 257 m; adâncimea medie — 128 m. Porturi principale: Fort Severn, Kovik.

**HULĂ**, s.f. Ondulare a suprafeței mării fie înainte sau după furtună, fie după ce a încetat vântul care a suflat mai mult timp din aceeași direcție. • *H. contrarie* = *h.* de ocean, care se propagă în direcție opusă direcției vântului.

• *H. de fund* = ondulare a suprafeței mării în zonele unde platforma continentală are pantă accentuată, iar apa are adâncimea mică. • *H. de uragan* = ondulare puternică a suprafeței mării cauzată de vânturile de uragan.

• *H. foarte lungă* = val lung de peste 100 m. • *H. în M. Neagră* = val care nu se sparge, cauzat de vânturi de durată și constante ca direcție; este frec-

ventă în anotimpul rece. • *H. lungă* = val cu profil domol și cu lungime de 50—100 m. • *H. mijlocie* = val cu profil domol și cu lungime de 25—50 m. • *H. moartă* = *h.* de lungă durată.

• *H. scurtă* = val cu profil domol și cu lungime de maximum 25 m. • *H. staționară* = mișcare ritmică de ridicare și de coborîre alternativă a suprafeței mării (oceanului), fără a se produce deplasarea maselor de apă. • *Valuri de h.* = valuri ondulate care apar înainte sau după furtună, precum și după vânturi de durată și constante ca direcție [fr. *houle*].

**HUMÓC**, s.n. Aglomerare (grămadă) de ghețuri la marginea banchizelor și a cîmpurilor de gheață. Formarea *h.* este determinată de vânturile puternice care bat înspre banchiză, deplasează și îngrămădesc astfel ghețurile aflate în derivă [engl., fr. *hummock*].

**HURICÂN**, s.n. Ciclon tropical violent [engl., fr. *hurricane*].

**HURON**, hidr. Lac de origine glaciară în partea septentrională a Americii de Nord. Face parte din Marile Lacuri nord-americane. Suprafață 59 510 km<sup>2</sup>; adâncime mare interioară cu un remarcabil trafic de mărfuri. Adâncime maximă 228 m. Porturi principale: Sudbury, Douglas Point, Kincardine și Kitchener. Aparține statelor S.U.A. și Canada.

**HUSTON**, top. Port în partea centrală a Americii de Nord. Si-

tuat la 80 km de Golful Mexic de care este legat printr-un canal adânc de 11 m. Cel mai mare port petrolier al S.U.A. și unul din marile porturi ale lumii. Important centru economic și comercial al S.U.A. Instalațiile portuare sînt situate de-a lungul canalului și în bazine artificiale la-

terale cu adîncimi de 10—13 m. Există peste 50 cheuri care pot primi simultan 55 de nave mari. Echipament modern pentru manipularea și depozitarea mărfurilor. Trafic de mărfuri 90 mil. t/1977. Șantiere de construcții și reparații de nave.

# I

**IAHT**, s.n. **1.** (inv.) Navă ușoară, cu grement de cuter, construită de olandezi (sec. XVII) și adoptată apoi de englezi și de francezi. Inițial, era navă de transport, trasă de cai la edec, ulterior a devenit navă militară. **2.** Ambarcațiune mică și elegantă, propulsată fie cu vele și motor, fie numai cu vele sau numai cu motor, destinată sportului (f. de regată) sau agrementului (f. de croazieră). Caracteristici: L = 8-30 m; chilă grea (care conferă f. mare stabilitate); compartimentaj adecvat pentru agrement [fr., engl. *yacht*].

**IÁHTING**, s.n. **1.** Sport cu vele. **2.** Croazieră cu iaht propulsat cu motor. • *A face f.* = **1.** a practica sportul cu vele; **2.** a face croazieră cu iahtul.

**IAR**, s.m. Mal înalt (cu apă adâncă lângă el), situat în concavitatea unui cot al unui fluviu. Sin. *podmol*; *potmol* [?].

**IARBĂ**, s.f. • **I. de China** = plantă tehnică din Orient (China, India, Japonia), folosită la fabricarea parmei numită *ramie*. [lat. *herba*].

**IAZ**, s.n. **1.** Mic acvatoriu artificial, apărut fie barind un braț de râu, fie ramificind un râu spre bazin (baltă). **f.** este destinat creșterii peștelui sau acționării morilor de apă. **2.** Lac natural mic, format în albia unui râu prin adunarea apei într-o adâncitură de teren. • **f. Soarelui** = M. Caspică, în lb. sciților (bg. *iaz*; sl. *jazá*; 1519).

**ICEBERG**, s.n. v. *aisberg* [fr. *iceberg*].

„**IDEMITSU-MARU**“. Superpetrier construit de una din cele mai mari societăți de construcții navale din Japonia și din lume — „I.H.I.“ — în marile șantiere navale din Yokohama. Δ = 210 000 t. Prin dimensiunile sale, la vremea respectivă (1965) a revoluționat lumea construcțiilor navale.

**IDENTIFICĂRE**, s.f. • **I. aștrilor** v. *astru*. • **I. farurilor** v. *far*. • **I. navei** v. *navă*. • **I. uscatului** v. *uscat* [fr. *identifier*].

**IERNĂTIC**, s.n. Golf sau bazin mic al unei ape curgătoare, sau canal bun pentru a adăposti nave pe timpul iernii, când se formează sloiuri [*iarnă* + suf. *-atic*].

**IEȘI**, vb. • **A i. din bazin** = a face manevra pentru plecarea din bazinul portuar. • **A i. în mare** = a face manevra de plecare (din port pentru a porni spre largul mării) [lat. *exire*].

**IEȘIRE**, s.f. • **I. navei** = forma operii vii a navei; linieța a acestei forme în zona etamboului. Ant. *întrare*. • **Unghi de i.** = unghiul format între tangentele trase la bordajul etamboului [*ieși* + suf. *-re*].

**IMCO** (International Maritime Consultative Organization) Organizație interguvernamentală consultativă ONU în domeniul maritim.

**IMERSIUNE**, s.f. **I.** Afundare a unui corp într-un lichid. • **A fi (a intra) în i.** = a fi (a intra) sub apă; a se afunda. Pentru a face această manevră, la submarin, tancurile de balast sînt umplute rapid după ce se deschid valvulele, iar aerul este evacuat; greutatea apei introduse în submarin determină coborîrea lentă a acestuia la adîncimea la care forțele de presiune exterioare echilibrează forța de greutate. Pentru a ieși din **i.**, apa este golită din tancuri cu ajutorul aerului comprimat, greutatea sub-

marinului scade, ceea ce determină ridicarea în straturile de apă de deasupra. **2.** Distanță măsurată între suprafața apei și stratul de apă în care plutește un reper subacvatic. • **I. elicei** = distanța măsurată pe verticală dintre centrul liniei axiale și suprafața apei [fr. *immersion*; lat. *immersio, -onis*].

**IN**, s.n. Plantă erbacee textilă și fibroasă, din a cărei tulpină fibroasă se obține materialul vegetal întrebunțat la fabricarea parimelor subșiri, pinzei de velă, aței de velă etc., care nu sînt însă tot atît de rezistente ca parimelile din cînepă. • **Parîmă de i.** = parîmă ușoară alcătuită din fire de in răsucite [lat. *linum*].

**INCENDIU**, s.n. • **I. la bord** = foc la bord; lupta pentru a-l stinge de multe ori, nu are finalul dorit, iar echipajul este nevoit să evacueze nava. Cînd **i.** s-a declanșat într-un compartiment etanș, se închid ușile și porțile etanșe și se pune în funcțiune instalația de stingere sau de inunđare a compartimentului; v. și *vitalitati, instalație de stias i.* [it. *incendio*; fr. *incendie*].

**INCH**, s.m. Unitate de măsură utilizată pentru a exprima puscajul navei; egală cu a douăsprezecea parte dintr-un picior, deci = 2,5 cm [cuv. engl.].

**INCOTERMS** (*International Commercial Terms*), reguli de comerț maritim — Paris 1936, Viena 1953.

**INDIA** (*Republica India*), top. Stat în sudul Asiei, care ocupă peninsula cu același nume. Are largă ieșire la Oc. Indian (Golful Bengal, M. Arabiei). Flota maritimă comercială (1974) = 9 237 927 tdw. Pescuit (1978) = 2 367 852 t (895 383 t din ape interioare). Porturi principale (mil. t/1978): Bombay (16,5), Mormugas (13,5), Vishakhapatnam (10,1), Madras (9,7), Calcutta (8), Kandla (5,9), Cochin (5,5), Paradip (2,2). Căi navigabile interne = 8 000 km (Gange 1 450 km, Brahmaputra 1 300 km, Godavari, Kist, Cavery ș.a.). Construcții navale (1978) = 60 000 t.r.b. Rețeaua hidrografică este dominată de fluviile Gange (2 700 km) și Brahmaputra (2 969 km) care se varsă în Golful Bengal printr-o imensă deltă pe care **I.** o împarte cu Bangladesh. Alte cursuri de apă importante pentru navigație și irigații: Godavari (1 448 km), Kistn/Krishna (1 280 km), Cauvery/Kaveri.

**INDIAN**, hidr. Al treilea ocean al planetei, după Oc. Pacific și Oc. Atlantic. Este urmat de Oc. Arctic. *Limite*: coastele sudice ale Asiei la nord, Antarctica la sud, Arhipelagul Malaysia și coastele vestice ale Australiei la est, coastele estice ale Africii și Insula Madagascar la vest. *Caracteristici*: S 74,92 mil. km<sup>2</sup>; i. med. 3 897 m; i. max. 7 450 m; Vinturi puternice (musoni); insule puține, coraligene (exceptînd Madagascarul); lanț muntos subacvatic; Groapa Jawa (Java) 7 450

m; ape calde; salinitate max. 36,4‰ în  $\phi$  30° S și  $\lambda$  90° E, 35‰ în G. Arabiei; salinitate min. 33‰ la gura flv. Gange; temperatura medie 22—29,5° C, în M. Roșie și 35,6° G. Persic; valuri de 10—11 m înălțime și de circa 100 m (max. 340 m.) L; marei diurne max. 12,4 m la Bhavnagar (India). *Curenți*: Cr. ecuatoriali, Cr. Mozambicului, Cr. Acelor (Aqualhas), Cr. Australian de vest. *Mări*: M. Andaman, M. Arabiei, M. Roșie. *Golfuri*: G. Bengal, G. Persic. *Porturi*: v. port. *Navigație* intensă.

**INDICATIV**, s.n. • **I. de apel radio** = grup de 4 litere (uncori de 3) care aparține unei nave sau stații radio-coastă; **i. de apel radio** este folosit ca denumire prescurtată în traficul radio internațional; primele două litere reprezintă naționalitatea stației • **I. de radiofar** = grup de 2—4 litere transmise de radio-far după anumite reguli (program, interval de timp), pentru identificarea și folosirea sa în determinarea punctului radio al navei [fr. *indicatif*; lat. *indicativus*].

**INDICĂTOR**, s.n. • **I. chimic de adîncime** = dispozitiv destinat măsurării adîncimii apei și format dintr-un tub de sticlă de 60 cm al cărui perete interior este acoperit cu un strat subțire de bicarbonat de argint. Principiu de funcționare: se introduce tubul în apă cu ajutorul unei greutate și, în raport de nivelul pînă la care se ridică apa în tub (bicromatul se decolorează), se stabilește adîncimea apei.

● **I. de ambardee** *v. ambardee*.  
 ● **I. de ancoraj** *v. ancoraj*. ● **I. de ancoraj interzis** *v. ancoraj*.  
 ● **I. unghiului de cârmă** *v. cârmă*.  
 ● **I. de pescaj** = dispozitiv cu coloații de mercur, instalat sub nivelul liniei de plutire, în borduri, pentru a indica pescajul navei [fr. *indicateur*].

**INDEXE**, s.m. ● **I. de arimare** = cifre care exprimă valoarea raportului dintre capacitatea cubică de încărcare a navei și greutatea încărcăturii. Nava este bine exploatată când **i.** de arimare are valoarea mică [it., fr. *indice*; lat. *index, -dicis*].

**INDONEZIA**, (*Republica I.*), top. Stat în sud-estul Asiei, care ocupă arhipelagul ce face legătura între Asia și Australia și separă Oc. Indian de Oc. Pacific. Flota maritimă comercială (1978) = 1 644 095 tdw. Pescuit (1978) = 1 655 000 t (430 000 t din ape interioare). Porturi principale (mii. t/1978): Dumai (41,1), Tandjung Priok (11,4), Palembang (9), Surabaya (4,6), Belawan (2,1). Trafic total de mărfuri (1977) = 147,8 mil.t. Rîurile sînt în general scurte, cu debite bogate, mai însemnate fiind Barito (885 km), Kapuas, Mahakam, Hari (724 km), Musi (523 km), Solo (539 km), Brantas (258 km).

**IND (INDUS, SINDH)**, hidr. Fluviu în Asia de sud. Lungime totală 3 180 km. Suprafața bazinului 834 000 km<sup>2</sup>. Suprafața deltei 8 000 km<sup>2</sup>. Debit mediu 5 700 m<sup>3</sup>/sec. Izvorăște din Podișul Tibet și se varsă în M. Arăbiei printr-o întinsă deltă. Împre-

ună cu afluenții săi (Beas — 500 km, Chenab — 949 km, Jhelum — 724 km, Sutley — 1 448 km) constituie o importantă sursă pentru irigații. Navigabil pentru vase mici. Porturi principale: Karachi, Hyderabad și Sukkur. Aparține statelor Pakistan, India și R.P. Chineză.

**INÉL**, s.n. ● **I. astronomic** = instrument arhaic de navigație alcătuit dintr-un corp prevăzut cu o deschizătură, prin care pătrundeau razele soarelui, și cu o porțiune interioară gradată pe care cădea raza, măsurîndu-se astfel înălțimea la Soare; erori = câteva zeci de Mm. ● **I. de acostare** = **i.** fixat la mal pentru a lega de el paramele navei sosite la acostare. ● **I. de ancorare** = **i.** pentru lanțurile de ancorare ale geamandurii, balizei etc. ● **I. de ancoră** = *v. ancoră*. ● **I. de bocaport** = **i.** cu care este prevăzut fiecare bocaport pentru a putea fi manipulat. ● **I. de etravă** = **i.** montat la etravă, pentru a permite ghidarea remorcii sau a paramei de legare. ● **I. de ridicare** = **i.** fixat în prova și pupa bărcii pentru a putea fi manevrată în vederea lăsării la apă și ridicării la bord. ● **I. de saulă** = piesă circulară sau elipsoidală destinată legării saulei. ● **I. de școtă** = **i.** prevăzut cu trei rodante (două pentru grandee și una pentru contrașcotă) și instalat la fiecare din cele două colțuri inferioare la o velă pătratată [lat. *anellus*].

**INERȚIE**, s.f. ● **I. navei** = tendința navei de a se deplasa încă

după ce elicea a încetat să se mai rotească. Timpul și distanța parcursă de navă în **i.** trebuie cunoscute de personalul navigant, pentru a stopa oportun aparatul de propulsie, evitînd astfel accidentele de navigație (abordaje, puneri pe uscat etc.). Sin. *gang*. [fr. *inertie*; lat. *inertia*].

**INFANTÉRIE**, s.f. ● **I.** *marină v. marină* [fr. *infanterie*, germ. *Infanterie*, it. *infanteria*].

**INFRASTRUCTŪRĂ**, s.f. ● **I.** *portului v. port* [fr. *infrastructure*].

**ÎNIMĂ**, s.f. ● **I.** *navei* = sistemul care asigură propulsia navei și energia electrică de la bord; motoarele și instalațiile aferente.

● **I. de catarg** = partea centrală a catargului construit din mai multe părți. ● **I. de parimă** = fir vegetal (șuviță) introdus în mijlocul unei parime metalice sau vegetale [lat. *anima*].

**INSPECTORÁT**, s.n. ● **I. maritim** = instituție care funcționează în cele mai mari porturi din Anglia, cu scopul de a supraveghea aplicarea legislației referitoare la navigație și marinărie.

● **I. navigației civile** = organ al Marinei civile destinat să asigure, să supravegheze și să controleze navigația în apele teritoriale, prin căpitaniile de porturi [fr. *inspectorat*].

**INSPÉCȚIE**, s.f. ● **I. carenei** = control periodic al stării tehnice și de întreținere a operelor vii a navei, executat la urcarea navei pe doc sau pe cală [fr. *inspection*; lat. *inspectio*].

**INSTALAȚIE**, s.f. ● **I. corp-mort v. corp**. Poate fi: *cu ancoră bloc* (avînd o ancoră din beton sau din fontă), *cu greutateți amortizoare* (avînd greutate din fontă sau din beton la fiecare braț pentru amortizarea șocurilor date de eforturile de tracțiune ce se exercită asupra ancorelor), *cu două brațe* (are două ancore ale căror brațe se prind de lanțul geamandurii de legare; se folosește mai mult la fluvii, cînd o ancoră se lasă în amonte, iar cealaltă în aval), *cu trei brațe* (avînd trei ancore între brațele cărora se formează un unghi de 120°), *cu patru brațe* (are patru ancore ale căror brațe, formînd între ele unghiuri de 90°, se prind de lanțul geamandurii de legare, pentru a realiza o maximă siguranță la girafii), **i. în labă de gîscă** (formată din patru ancore grupate două câte două).

● **I. de acostare v. i. de manevră și legare**. ● **I. de aer comprimat** = **I.** care produce și distribuie aerul comprimat pentru nevoile navei; cuprinde compresoare, butelii, tubulatură, aparate de măsură. Se folosesc **i. de joasă presiune** (pînă la 60 daN) sau **i. de înaltă presiune** (60 — 120 daN). ● **I. de ancorare** = **i.** destinată să mențină nava într-un loc de staționare (pe mare, în radă sau la chen); este compusă din ancore, lanțuri de ancoră, stope de lanț, mecanism de acționare și puțuri pentru lanț. ● **I. de apă** = **i.** cu rol de a asigura bordului necesarul de apă; **i. de apă** cuprinde **i. de apă dulce** (pentru băut, preparat mîncare, spălat),



și i. de apă sărată (pentru răcirea unor agregate, spălat etc.). Compunere: tancuri, pompe, hidrofoare, tubulaturi, valvule, guri de absorbție și evacuare. • **I. de balast** = i. destinată ambarcării unei cantități de apă de mare pentru a asigura stabilitatea corespunzătoare în cazul navigației fără marfă, precum și pentru a menține permanent nava pe chilă dreaptă. Compunere: tancuri și pompe de balast, tubulaturi, • (pl.) **I. de bord** = totalitatea mecanismelor, agregatelor, dispozitivelor etc. de la bord, având diferite destinații: ancorare, încărcare-descărcare, propulsie, de punte, remorcaj, salvare etc. • **I. de combustibil** = i. cu rol de a depozita și distribui rezerva de combustibil la bordul navei. Compunere: guri de ambarcare, tancuri de combustibil și de serviciu, pompe, filtre, tubulaturi, valvule, aparate de măsură. • **I. de comunicație și radio-comunicație** = i. destinată menținerii legăturii navei cu portul de origine și alte porturi, cit și pentru asigurarea posibilității de a comunica între diferite compartimente ale navei; cuprinde stații radio, telegrafice, i. -portavoce, i. telefonice, stație de radioamplificare. • **I. de drenaj** = i. care evacuează apa din diferite compartimente ale navei; este formată din pompa de drenaj, tubulaturi și sorburi; are, de regulă, legătură cu i. de incendiu. • **I. de guvernare** = i. destinată să mențină drumul și să dea posibilitatea manevrării navei; se compune din timonă, transmisii și mașină. Poate fi: cu

*servomotor* (cîrma se acționează cu cabluri, lanțuri, bare metalice), *cu șurub fără sfîrșit* (acționarea cîrmei se realizează printr-un șurub fără sfîrșit, de regulă, la navele mici și mijlocii), *directă* (cîrma se acționează direct din comanda de navigație), *electrică* (cu servomotor), *electro-hidraulică* (cîrma este mișcată de o mașină hidraulică acționată electric), *hidraulică* (acționarea cîrmei se face hidraulic, cu un amestec de apă și glicerină), *manuală* (forța fizică a marinarului acționează o timonă cu diametrul mare, care manevrează cîrma prin lanțuri și bare metalice sau direct; de regulă, constituie i. de guvernare de rezervă), *de rezervă* (folosită cînd i. de guvernare principală prezintă defecțiuni). • **I. de încălzire** = i. cu rol de a asigura temperatura optimă desfășurării vieții normale la bordul navei. Se pot întîli diferite tipuri: cu vapori, cu apă caldă, cu aer cald. Este formată din agregatul de încălzire, caldarină, radiator electric, tubulaturi, valvule, radiatoare. • **I. de încărcare** = i. destinată efectuării operațiunilor de încărcare-descărcare a mărfurilor și materialelor; cuprinde bigi, vînciuri, elevatoare cu benzi transbordare, poduri rulante, stații de pompare (la petroliere), granice etc. • **I. de manevră și legare** = i. folosită pentru menținerea navei la cheu și pentru efectuarea unor manevre în port (schimbarea bordului de acostare, deplasarea navei la o dană din apropiere etc.); se compune din parime de legare, elemente pen-

tru fixarea și dirijarea parîmelor (babale, tacheți, zbiruri, turnicheți, șomare și urechi), elemente pentru protecția bordajului navei (baloane de acostare, briu de protecție, trancheti) și, uneori, mecanisme pentru acționarea parîmei. Sin. *I. de acostare*. • *I. de propulsie* = *i.* care asigură deplasarea navei; se compune, în general, din agregate care produc energia de propulsie, elemente pentru realizarea propulsiei, transmisii și *i.* auxiliare. Pentru propulsia navelor se pot utiliza mașini cu abur, motoare cu ardere internă, motoare electrice, turbine cu gaze sau cu vapori, vele și rame (visle), reactoare nucleare. • *I. de regenerare a aerului* = *i.* destinată purificării aerului din compartimentele submersibilelor, absorbînd bioxidul de carbon și îmbunătățind cantitatea de oxigen. • *I. de remorcare* = *i.* care asigură operațiunile de remorcare a unei nave; este compusă din babale și parîmă de remorcare, precum și din elemente pentru ghidarea parîmei. • *I. de ridicare* = *i.* care facilitează manevrarea greutăților la bord (mărfuri, materiale); uneori se folosește la ambarcarea și debarcarea mărfurilor. Se utilizează bigi simple sau duble, bigi grele (pînă la 25 t), macarale, palancuri, scripeți, vinciuri, cabestane, lifuri, benzi transportoare, grue. • *I. de salvare* = *i.* care cuprinde totalitatea mijloacelor de salvare de la bordul navei: bărci de salvare, plute de salvare, colaci și centuri de salvare, șalupe de salvare, precum și *i.* de lansare a

acestora la apă. • *I. de semnalizare și de navigație* = mijloacele necesare recepționării și emiterii diferitelor semnale, precum și aparatura de navigație din dotarea navei. Cuprinde: luminile de navigație, de poziție, de ancoră, de semnalizare a stării navei (în derivă, în marș), coduri de pavilioane, electromogafoane, girocompas, compasuri magnetice, sextante, cronometre etc. • *I. de stins incendii și de stropire* = *i.* cu rol de a localiza și stinge incendiul ivite la navă. Se compune din pompe de incendiu, tubulaturi și guri de incendiu; de asemenea, mai cuprinde extinctoare cu spumă sau bioxid de carbon, găleți, lăzi cu nisip, păături de stins incendiul. Navele moderne dispun de mijloace de semnalizare a incendiilor, optice sau acustice, care funcționează la ridicarea temperaturii peste limită sau la apariția fumului. • *I. de stropire* = *i.* cu rolul de a stropi diferite încăperi unde temperatura nu trebuie să depășească anumite valori. • *I. de ventilație* = *i.* cu rol de a asigura primenirea aerului în compartimentele navei. • *I. de ungere* = *i.* care servește pentru depozitarea și distribuția rezervei de ulei; se compune din tancuri de ulei, guri de ambarcare, pompe, filtre, tubulaturi, aparate de măsură. • *I. electrică* = *i.* care furnizează și distribuie energia electrică pe navă; se compune din grupuri electrogene, baterii de acumulatori, tabloul principal de distribuție, rețele de conductori, transformatoare, tablouri auxiliare de distribuție,

mijloace de semnalizare și avertizare, aparate de măsură și control. ● **I. frigorifică** == **i.**, care servește pentru păstrarea în bune condiții a rezervelor de alimente.

● **I. de punte** == totalitatea **i.** din dotarea navei, montate pe punte (gruic, bigi, cabestane, vinciuri, bărci de salvare etc. [fr. *installation*]).

**INSTRUCȚIUNE**, s.f. ● **I. nautice** == documente nautice privind situația într-un anumit acvatoriu (mare, zonă a oceanului, canal). Sin. *carte-pilot* [fr. *instruction*].

**INSTRUMENT**, s.n. ● **I. de navigație** == dispozitiv destinat activității de navigație; ex.: sextant, inel astronomic, ghecară compas, linii paralele, platou cinematic de vînt, inclinometru etc. Sin. **I. nautic**. ● **I. pentru recoltarea probelor de scoarță subacvatică** == **i.** cu ajutorul căruia se aduce din apă proba de sol subacvatic; ex.: sondă de mînă, greifer, tub carotier, dragă de fund etc. [fr. *instrument*; lat. *instrumentum*].

**INSUBMERSIBILITATE**, s.f. Calitate a navei de a nu se scufunda și de a pluti cu o anumită încărcătură. După ce apa a pătruns într-unul din compartimente, nava trebuie să mai aibă un bord liber minimal [fr. *insubmersibilité*].

**INSULĂ**, s.f. **1.** Uscat înconjurat de ape (lac, fluviu, mare, ocean). Unele **i.** au apărut prin izolarea unor porțiuni de uscat, altele fie prin invadarea uscatului de către apa de mare sau de ocean, fie prin erupții submarine. **2.**

Denumire sub care mai este cunoscută suprastructura unui portavion. ● **I. de cositor** == nume dat insulelor engleze, în antichitate. ● **I. plutitoare** == **i.** de 4—5 m grosime, alcătuită din stuf și rădăcini. Sin. *prundoi*, *plavur*, *plaur*, *moșilăac* [lat. *insula*].

**INTELSĂT**, abr. Sistem internațional care asigură căi de comunicație prin sateliți în zonele de intens trafic naval din Oc. Atlantic, Indian și Pacific. În 1975, de acest sistem beneficiau flotele a 91 de țări [cuv. american].

**INTENDENT**, s.m. Persoană din echipajul navei care îndeplinește funcția de șef al serviciului administrativ. Se ocupă de asigurarea hranei și echipamentului pentru echipaj și pasageri, de întreținerea cabinelor, de păstrarea obiectelor de valoare și a bagajelor pasagerilor, de verificarea biletelor de călătorie ale pasagerilor, de biblioteca navei etc. [fr. *intendant*; lat. *intendens*, *-ntis*].

**INTERFEROMETRU**, s.n. Instrument optic folosit pentru determinarea salinității în funcție de indicele de refracție măsurat pe baza fenomenului de interferență; se compune din colimator, care divide raza de lumină, chiuvetă cu proba de apă, chiuvetă cu apă normală, prisme și lentile, ocular, micrometru. Un fascicul al razei de lumină trece prin colimator, prin apa primei chiuvete, iar celălalt fascicul prin apa chiuvetei a doua. Cu ocularul se observă fasciculele interferente,

datorită faptului că apa din prima chiuvetă are indicele de refracție diferit de cel al apei din cea de-a doua chiuvetă; cu micrometrul se suprapun cele două fascicule. Se citește diferența indicilor de refracție [fr. *interféromètre*].

**INTERVÁL**, s.n. 1. Distanța între nave cu drumuri paralele. 2. Distanța dintre două repere succesive de pe malul fluviului. 3. Distanța dintre două șleperi aflate bord la bord. ● **A I. lumar** = i. de timp dintre ora trecerii Lunii prin meridianul locului și ora mării înalte [fr. *intervalle*; lat. *intervallum*].

**INTRÁ**, vb. ● **A I. cu nava în reparație (în șantier)** = a duce nava în locul stabilit pentru reparații sau alte lucrări la bord.

● **A I. de pe vergă** = (despre marinari) a pleca din arboradă, de pe vergă, în gabie. ● **A I. în bazin** = a deplasa nava într-un bazin pentru efectuarea operațiilor de încărcare-descărcare, aprovizionare, adăpostire de furtună, așteptare etc. ● **A I. în port** = a veni cu nava în port. ● **A I. la bord** = a trece din afara navei la bord; a aduce din afara navei ceva la bord (bărci, sondă etc.).

● **A I. pe un aliniament** = a manevra nava astfel încât drumul să coincidă cu direcția aliniamentului. ● **A I. ramele** = a scoate ramele din furcheți sau din dame și a le așeza pe banchete, în lungul bărcii [lat. *intrare*].

**INTRÁRE**, s.f. 1. Deschidere practică la bord (în punte sau în

suprastructură) pentru a permite trecerea oamenilor. Ex.: tambuchi. 2. Partea ascuțită a navei în zona prozei. ● **Unghi de I.** = unghiul dintre tangentele duse la bordajul etravei. [lat. *intrare*].

**INTRÎND**, s.n. 1. Scobitura unei vele. 2. Distanța orizontală dintre tangenta dusă la bordajul lateral și linia punte-centură. [*intra*]

**INUNDÁ**, vb. 1. A introduce apă într-un compartiment al navei folosind instalația de stins incendiile și de stropire sau instalația de balast. 2. (flv.). A trece (apa) peste maluri; a se revărsa; a veni viitura [fr. *inonder*; lat. *inundare*].

**INVINCÍBILA ARMĂDA**, s.f. „Flotă de neînving”. Mare grupare navală spaniolă (130 de nave — 60 de galioane, 20 de caravele etc. — 8 000 de marinari, 19 000 de luptători), trimisă în 1588 de Spania împotriva Angliei, sub comanda amiralului Medina Sidonia. Acestei grupări, Anglia îi opune 197 de nave (inferioare celor spaniole ca tonaj, dar superioare ca putere de foc), sub comanda lordului amiral Thomas Howard. Gruparea navală spaniolă pleacă din Lisabona la 20 mai 1588, staționează în rada portului Calais, este hărțuită de englezi, pierde 11 nave și 8 000 de luptători, rupe lupta și începe navigația spre nord, ocolind insulele britanice, urmărită și lovită sistematic de inamic. La greutatea luptei pe mare se adaugă furtuni violente, foamea, diferite boli; în iulie, o furtună puternică scufundă jumătate din I.A. Vic-

toria escadrilelor engleze și a împrejurărilor potrivitnice anunță declinul supremăției spaniole pe mare [sp. *invencible* „de neînvinș”; *armada* „flotă”].

**IOLĂ**, s.f. 1. Ambarcațiune sportivă de origine germană. Caracteristici: L = 5 m; B = 1,66 m; T (fără derivor) = 11 cm; greutate = 150 kg; extremități ascuțite, propulsie cu vela invergată la catarg; are punte și cocpit mari; derivor rabatabil; echipaj format dintr-o singură persoană, iar ca semn distinctiv un cerc roșu pe velă. 2. Barcă cu două, patru sau șase rame, folosită pentru a ține legătura cu uscatul și pentru antrenarea marinarilor la vâslit. Sin. **i. cu rame**. • **I. de sport** = ambarcațiune sportivă cu vele. Caracteristici: un arbore și un ghiu; o velă latină și un foc derivor rabatabil; echipaj format dintr-o singură persoană; întrebuințare largă pentru agrement și în concursuri de iahting. • **I. olimpică** = **i.** cu următoarele caracteristici: L = 3,6–5 m; B = 1,25–1,66 m; velă bermudiană; cocpit deschis; derivor rabatabil; greement de **i.** [fr. *yole*].

**IORDANIA** (*Regatul Hașemit al I.*), top. Stat în sud-vestul Asiei, în Orientul Apropiat. Are ieșire la M. Roșie (Gulful Aqaba). Flota maritimă comercială (1978) = 4 000 tđw. Pescuit (1977) = 31 t. Port principal (mil.t/1978): Aqaba (3,7). Principalul curs de apă: Iordantul (252 km).

**IRAN** (*Republica Islamică I.*), top. Stat în Asia de Sud-Vest. Are largă ieșire la Golful Persic și M. Caspică. Flota maritimă comercială (1978) = 1 804 693 tđw. Pescuit (1978) = 20 000 t pește. Porturi principale (mil. t/1978): Kharg (190,3–1976), Khomeini (Shapur) (5,8), Bandar Khorramshahr (3,6), Abas (3). Trafic total (internațional) de mărfuri (1978) = 234,9 mil. t. Principalul riu Karun (724 km) este navigabil pe cca 250 km. Lacuri: mai important este Rezăieyh (Urmia).

**IRAQ** (*Republica Populară Democratică I.*), top. Stat în sud-estul Asiei. Are ieșire la mare, în Golful Persic. Flota maritimă comercială (1978) = 2 342 093 tđw. Pescuit (1978) = 26 101 t. Porturi principale (mii t/1972): Fao-Khor-al-Amya (17 317), Basra (1 245/1970), Umm Qasr. Principalele fluvii sînt: Eufrat (2 800 km) și Tigru (1 850 km), care se unesc și formează fluviul Shatt al'Arab. În cincinalul 1976–1980, mari investiții pentru crearea unei flote proprii de petroliere.

**IRAWADI**, hidr. Fluviu în Asia de sud-est. Lungimea totală 2 150 km. Suprafața bazinului 410 000 km<sup>2</sup>. Debit mediu 13 500 m<sup>3</sup>/s. Izvorăște din Munții Himalaya și înainte de a se vărsa în M. Andaman, formează o imensă deltă (45 000 km<sup>2</sup>). Principalii afluenți sînt: Chindwin, Sittang etc. Porturi principale: Mandalay și Rangoon. Aparține Birmaniei. Este navigabil pe cca 1 600 km.

Principală cale navigabilă spre interiorul continentului în Asia sudică și sud-estică.

**IRLANDA**, (*Republica I.*), top. Stat insular din vestul Europei, cu largă ieșire la Oc. Atlantic. Flota maritimă comercială (1978) = 269 197 tdw. Pescuit (1978) = 108 434 t. Porturi principale: Dublin, Cork. Căi navigabile interne = 1 040 km. Construcții navale (1978) = 6 000 t.r.b. Cursul de apă mai important Shanon (320 km). Numeroase lacuri glaciare Lough Allen, Lough Ree, Lough Derg ș.a.

**ISLANDA** (*Republica I.*), top. Stat în nord-vestul Europei, în Atlanticul de nord, la sud de Cercul polar de nord. Flota maritimă comercială (1978) = 157 455 tdw. Pescuit (1978) = 1 579 419 t; 453 balene capturate (1972/73). Port principal (mil t/1978): Reykjavik (0,9). Numeroase lacuri sînt cantonate în văile barate de valurile de lavă. Rîurile sînt numeroase și formează cascade.

**ISPÓL**, s.n. Fărăș, căuș din lemn sau din tablă, pentru scos de la bord apa, care nu a putut fi golită cu ghiordelul [bg. *izpol*].

**ISRAEL**, (*Statul I.*), top. Stat în sud-vestul Asiei (Oriental Apropiat). Are ieșire la M. Mediterană și M. Roșie. Flota maritimă comercială (1978) = 562 723 tdw. Pescuit (1978) = 25 885 t. Porturi principale (mil. t/1978): Haifa (5,4), Ashdod (4,4), Eilat (1,1). Trafic total de mărfuri =

10,9 mil.t/1978. Principalul riu — Iordan (265 km), iar lacul cel mai important — Tiberiada (165 km<sup>2</sup>).

**ISTER**, hidr. Nume romanizat al Dunării de jos. Sin. *Istros* (pentru egipteni, traci, greci — *Hesiod*) și *Istru* (Herodot).

**ISTM**, s.n. Fișie îngustă de uscat care leagă două continente sau o peninsulă de continent și care separă două mări sau golfuri. Ex. Panama, Suez [fr. *isthme*; lat. *isthmus*].

**ITALIA**, (*Republica Italiană*), top. Stat în sudul Europei, scăldat de apele M. Mediterane (M. Adriatică, M. Ionică și M. Tireniană), M. Ligurică. Flota maritimă comercială (1978) = 18 697 726 tdw. Pescuit (1978) = 401 958 t. (24 610 t din ape interioare). Porturi principale (mil. t/1978): Genova (47,6), Trieste (37,1), Augusta (29,1), Veneția (25,7), Taranto (27,6), Porto Foxi (21,6), Milazzo (18), La Spezia (13,8), Napoli (9,8). (Rețeaua hidrografică este bogată, dar numai două riuri sînt mai lungi și navigabile: Pad (652 km) și Adige (410 km). Alte riuri importante: Arno (241 km), Tiberu (405 km). Construcții navale (1978) = 309 000 t.r.b. (36 000 t. r.b. tancuri petroliere). Trafic total de mărfuri (1978) = 373,4 mil. t.

**IUBLÔU**, s.n. *I. fix* = fereastră rotundă în bordajul navei, prevăzută cu ramă de metal, geam gros și etanș, capac rezistent; este destinată iluminării naturale și aerisirii compartimentului. • **I.**

*mobil* == **i.** care are posibilitatea să se deschidă lateral. Var. *hub-lou*. [fr. *hublot* > r. **i.**].

**IUGOSLAVIA**, (*Republica Socialistă Federativă I.*), top. Stat în sudul Europei, în Peninsula Balcanică; are largă ieșire la M. Adriatică. Flotă maritimă comercială (1978) == 3 588 442 t.lw. Pescuit (1978) == 62 987 t (25 522 t din ape interioare). Porturi principale (mil. t/1978): Rijeka (14,8), Split, Dubrovnik, Koper. Căi navigabile interne == 2 001 km. Principalele râuri, importante pentru navigație și pentru potențialul energetic ridicat: Neretva (225 km), Morava (245 km), Dunărea (588 pe teritoriul I.), Tisa (151 km pe teritoriul I.), Sava (940 km), Drava (707 km). Numeroase cauale pentru irigații și transport. Multe lacuri glaciare, carstice și tectonice. Construcții navale (1978) == 241 000 t.r.b. (118 000 t.r.b. tancuri petroliere).

**IŪTĂ**, s.f. Plantă tehnică din a cărei tulpină înaltă pină la 3 m se obțin fibre textile necesare fie fabricării unor parîme vegetale, ață de velă, saule etc., fie unor pinze ori fardaje. • **I. de India** == **i.** din care se confecționează parîme ușoare și rezistente la tracțiune, dar care au o durată scurtă [it. *iuta*; germ. *Jute*].

**IZALOBĂRĂ**, s.f. Linie care unește, pe harta sinoptică, punctele de egală variație, presiune atmosferică [fr. *isallobare*].

**IZANOMĂLĂ**, s.f. Linie care unește punctele de egală variație, (anomalie) a temperaturii, sau

presiunii, față de valoarea veche, obișnuită [fr. *isanomale*].

**IZOAZIMUTĂLĂ**, s.f. Linie care unește punctele cu același azimut al stației radiogoniometrice sau al astrului [?].

**IZOBARĂ**, s.f. Linie care unește punctele de egală presiune atmosferică [fr. *isobare*].

**IZOBĂTA**, s.f. Linie care unește, pe hartă, punctele de egală adîncime a apei față de o anumită suprafață de referință (ocean, lac etc.), marcînd astfel și forma reliefului submarin. Sin. *linie batimetrică* [fr. *isobathe*].

**IZOCARĂNĂ**, s.f. • *Plutiri i.* == linie care caracterizează plutirile navei pentru același volum al carenei [fr. *isocarène*].

**IZOCLINĂ**, s.f. Linie care unește, pe hartă, punctele de egală înclinație magnetică; v. și *ecuator magnetic* [fr. *isocline*].

**IZOCOTIDĂLĂ**, s.f. Linie care unește punctele de egală înălțime a mării [?].

**IZODINĂMĂ**, s.f. Linie care unește, pe hartă, punctele de egală intensitate magnetică [fr. *isodynamie*].

**IZOFÓNĂ**, s.f. Linie care unește punctele de egală viteză a sunetului în apă [?].

**IZOGÓNĂ**, s.f. Linie care unește, pe hartă, punctele de egală declinație magnetică; v. și *agonă* [fr. *isogone*].

**IZOHALINĂ**, s.f. Linie care unește, pe hartă, punctele de egală

salinitate a apei marine [engl. *isohaline*].

**IZOHALINOBĂȚĂ**, s.f. Linie care unește pe hartă punctele de egală salinitate a apei, în adâncime; v. și *izotermobată* [?].

**IZOHIETĂ**, s.f. Linie care unește pe hartă, punctele unde cade aceeași cantitate de precipitații într-o anumită perioadă de timp [fr. *isohyète*].

**IZOHÍPSĂ**, s.f. Linie care unește, pe hartă, punctele de egal nivel al apei. Sin. *curbă de nivel* [fr. *isohypsè*].

**IZONĒFĂ**, s.f. Linie care unește, pe hartă, punctele de egală nebulozitate [fr. *isonèphe*].

**IZOPĂGĂ**, s.f. Linie care unește, pe hartă, punctele de egală durată a podului de gheață; v. și *barieră*

*de gheață* [fr. *isopage*, germ. *Isopage*].

**IZOPÍCNĂ**, s.f. Linie care unește, pe hartă, punctele de egală densitate a apei marine [germ. *Isopykne*].

**IZOPÓRĂ**, s.f. Linie care unește punctele de egală variație a unui element fizic (salinitate, declinație etc.) [?].

**IZOTĂHĂ**, s.f. Linie care unește punctele de egală viteză a curentului acvatic. O **i.** este chiar curentul circular al M. Negre [germ. *Isotache*, fr. *isotache*].

**IZOTĒRMĂ**, s.f. Linie care unește, pe hartă, punctele de egală temperatură a aerului (apei, soluției) [fr. *isotherme*].

**IZOTERMOBĂȚĂ**, s.f. Linie care unește punctele de egală temperatură a apei, în adâncime; v. și *izohalinobată* [?];



## DICTIONARELE ALBATROS

# I

**ÎMBARCĂ**, vb. **1.** A veni la bord (marinar sau pasager) pentru o călătorie pe apă. **2.** A aduce la bord diferite materiale. Var. *ambarca*. Cuv. derivate: s.f. *îmbarcare*, adj. *îmbarcat* [fr. *embarquer*].

**ÎMPĂNĂ**, vb. A adăuga în zona centrală a parimei o umplutură vegetală, mărindu-i astfel diametrul și rezistența. [lat. \* *impinnare*].

**ÎMPERECHEĂ**, vb. • A *î.* o ancoră = a lega de ancora principală o ancoră suplimentară (de împerechere) sau o greutate, pentru a mări siguranța ancorajului. [în + *pereché*].

**ÎMPOTMOLI**, vb. **1.** (despre un mijloc de navigație). A se imobiliza, a se îngloda, a se innămoli din cauza nisipului (milului); a eșua din cauza milului. **2.** (Despre aibia unei ape curgătoare). A se micșora, îngusta, din cauza aluviunilor; a se colmata [în + *potmol*].

**ÎMPROSPĂTĂ**, vb. A slăbi sau a trage puțin de remorcă, pentru a nu se freca aceeași porțiune a ei, în zona ascuțișurilor, urechilor [în + *proaspăt*].

**ÎMPUNSĂTURĂ**, s.f. • *Î.* înapoi = mod de coasere a velei, când se termină lucrarea; *î.* se face invers față de coaserea obișnuită, pentru a întări cusătura [*împuns* + suf. *-ătură*].

**ÎMPUNTĂTURĂ**, s.f. **1.** Legătură făcută pentru a prinde baierele de invergare din colțul superior al velei pătrate la capătul vergii. **2.** Legarea baierelor de terțărolare la filiera acestora. • A *lua o î.* = a face o *î.* [?].

**ÎNAINȚĂRE**, f.s. **1.** Distanța parcursă de navă la o rotație a elicei; se măsoară pe generatoarea elicei și este, în mod normal, mai mică decât pasul elicei. **2.** Distanța parcursă de navă în vechiul drum după ce s-a manevrat cirna pentru întoarcere; v. și fig. referitoa-

re la girație. 3. Deplasarea navei spre înainte. ● *Î. deltei în mare* = fenomen prin care uscatul avansează în mare lent, dar continuu, datorită depunerilor de aluviuni. Brațul Sulina, de pildă, a înaintat 30 m pe an în perioada 1857—1921 și 104 m pe an în perioada 1921—1946. ● *Î. mării în uscat* = fenomen prin care marea pătrunde mult în uscat, datorită abraziunii marine [*înainta*+suf. -*re*].

**ÎNĂINTE**, adv. ● *Î. peste tot* = comandă prin care se indică trăgătorilor la rame să vislească toți odată. ● *Î. traversului v. travers*. ● *Mașinile î.* = comandă prin care se cere cuplarea propulsorului pentru „marș î.” ● *Tribord (babord) î.* = comandă prin care se indică trăgătorilor de la ramele din tribord (babord să vislească în direcția normală, *î.* [lat. *in ab ante*].

**ÎNĂPÓI**, adv. ● *Î peste tot!* = comandă prin care se indică trăgătorilor la rame să vislească toți deodată *î.* ● *Mașinile î.* = comandă prin care se cere cuplarea propulsorului pentru „marș î.” ● *Tribord înainte, babord î.* = comandă prin care se cere manevrarea ramelor sau mașinilor din tribord pentru mersul înainte, iar a celor din babord pentru mersul î; astfel se realizează întoarcerea într-un spațiu îngust [*în + apoi*].

**ÎNĂLȚĂTŪRĂ**, s.f. 1. Zonă a coloanei de arbore între punte și git. 2. Zonă a gabierului între gabie și git. 3. Zonă a arboretului între nuca rînducii și nuca zburătorului. 4. Zonă a arboretului

între nuca zburătorului și crucotă [*înălța* + suf. -*ătură*].

**ÎNĂLȚIME**, s.f. ● *Dreapță de î.* = loc geometric calculat pe hartă, unde este posibil să se găsească nava la un moment dat; se folosește pentru determinarea punctului adevărat al navei cu ajutorul astrilor. ● *Î. astrului* = distanța de la orizont la poziția astrului. ● *Î. calculată* = *î.* a astrului, determinată cu formulă trigonometrică în care intră declinația astrului și unghiul la pol, calculate cu ajutorul coordonatelor punctului estimat al navei. Sin. *î. estimată*. ● *Î. catargului* = distanța pe verticală dintre nivelul apei și mărul catargului. ● *Î. circummeridiană* = *î.* a astrului măsurată cu puțin timp înainte sau imediat după culminație, pentru a calcula latitudinea locului unde se află nava. ● *Î. de bord liber* = diferență dintre înălțimea bordului și a pescajului navei; distanța măsurată pe verticală, la jumătatea lungimii navei, de la nivelul apei până la nivelul celei mai de sus punți continui. Sin. *î. laterală*. ● *Î. de calcul* = distanță măsurată în plan diametral, la mijlocul navei, de la puntea dublului fund până la puntea principală. Sin. *î. de construcție*. ● *Î. de navigație* = distanță verticală între infrastructura inferioară a unui pod și nivelul apei. Această *î.* trebuie să fie mai mare decât *î.* catargului, pentru ca nava să poată trece pe sub pod. Sin. *î. liberă sub pod*. ● *Î. de registru* = *î.* folosită în calculul tonajului navei și măsurată, în planul dia-

metral, între puntea dublului fund sau bordajul fundului (la navele fără dublu fund) și traversa punții de tonaj. Sin **i. de tonaj**. ● **i. instrumentală** = **i.** a unui astru deasupra orizontului, folosită pentru determinarea **i.** adevărate a astrului; se măsoară cu ajutorul sextantului. ● **i. între punți** = distanța în metri măsurată pe verticală între două punți consecutive. La cargouri este între 2,28 și 2,74 m, iar la nave pentru pasageri între 3,04 și 4,25 m. ● **i. marcei** = distanța măsurată pe verticală între nivelul zero (de referință) al mării și nivelul la care ajunge apa mării datorită fenomenului de marce. Se disting: a) **i. marcei înalte** = distanța măsurată pe verticală între nivelul zero al mării și nivelul corespunzător marcei înalte și b) **i. marcei joase** = distanță măsurată pe verticală între nivelul zero al mării și nivelul corespunzător marcei joase. ● **i. maximă** = **i.** cea mai mare pe care o atinge un astru în mișcarea sa aparentă pe bolta cerească. ● **i. meridiană** = **i.** a astrului măsurată în momentul culminației, pentru a se calcula latitudinea locului unde se află nava. ● **i. metacentrică** = distanța dintre centrul de greutate al navei și metacentrul navei (punctul de intersecție a planului diametral cu direcția presiunii maselor de apă aplicată în centrul de carenă). Pacheboturile au **i. metacentrică** egală cu 0,5—0,8 m. ● **i. minimă** = **i.** cea mai mică pe care o are un astru în mișcarea sa pe bolta cerească (corespunde culminației

inferioare a astrului). ● **i. observată** = **i.** a astrului măsurată cu sextantul și corectată cu valoarea erorii de index. ● **i. ochiului observatorului** = distanța pe verticală între nivelul zero al mării și ochiul observatorului (acolo unde se află el și face observații). ● **i. punții** = distanța pe verticală dintre nivelul apei și linia punții. ● **i. simultană** = **i.** măsurată la un astru în același (sau aproape în același timp cu **i.** la alți aștri, pentru a determina punctul navei la intersecția drepțelor de **i.** rezultate. ● **i. succesivă** = **i.** măsurată la același astru după 2—3 ore de la primele măsurători, pentru a determina punctul navei la intersecția drepțelor de **i.** rezultate. ● **i. valului** = distanța pe verticală dintre creasta și baza valului. Cel mai înalt val a fost, se pare, măsurat în Oc. Pacific — 34 m — iar în Oc. Atlantic — 20,4 m. ● **i. velci** = distanța măsurată la velele pătrate între mijlocul marginii de invergare și cel al marginii de întinsură; la velele aurice, în lungul marginii de cădere posterioară; la velele latine, între colțul de fungă și cel de școtă. ● **i. vizibilă** = **i.** astrului deasupra orizontului vizibil; se măsoară cu sextantul și **i.** se aplică corecția de eroare a indexului și de înclinare a orizontului. ● **A lua** (pl.) **i.** = a măsura **i.** [f. *nal* + suf. *-ime*].

**ÎNCĂRCĂRE**, s.f. Activitate portuară prin care este adus la bord și arimat caricul navei. ● **i. într-o singură trecere** = procedeu

normal de **i.**, prin care se umple prima magazie, apoi a doua ș.a.m.d. ● **Î. în două treceri** = procedeu de **i.** prin care se încarcă parțial prima magazie, la fel a doua, a treia ș.a.m.d., apoi la a doua trecere se completează încărcătura pînă la capacitatea fiecărei magazii. ● **Exponent de i.** = diferența dintre deplasamentul greu și cel ușor. Sin. *Tonaaj deadweight brut*. ● **Îstoric de i.-descărcare** = document completat riguros pe măsură ce avansează operațiunile de i.-descărcare: ora și minutul începerii activității, cauzele unor întreruperi ale activității etc. ● **Normă de i. (descărcare)** = cantitate-limită de marfă care se poate încărca (descărca) într-o unitate de timp la o gură de magazie sau la întreaga navă [lat\*. *incarricare*].

**INCĂRCĂTŪRĂ**, s.f. Totalitate a mărfurilor și materialelor ambarcate pe o navă pentru a fi transportate pe apă. ● **Î. deplasabilă** = **i.** în vrac, periculoasă prin faptul că pe mare agitată sau la întoarceri rapide ale navei se poate aglomera într-un bord, canarisind sau chiar răsturnînd nava. ● **Î. inflamabilă** = **i.** care prezintă o mare posibilitate de aprindere (produse petroliere, cărbuni, produse textile etc.). ● **Î. în vrac** = **i.** transportată în stare vărsată (minereuri, produse petroliere, cereale etc.). ● **Î. lichidă** = **i.** transportată în tancurile nave, nu în bidoane, nici în butoaie. ● **Î. omogenă** = **i.** omogenă ca structură. ● **Î. pe punte** = **i.** transportată pe puntea navei

(lemne, stof). ● **Î. periculoasă** = **i.** ușor inflamabilă sau explozivă; sînt cazuri cînd această **i.** se auto-aprinde, fapt pentru care este necesară stricta respectare a regulilor de transport. Ex.: explozivi, mărfuri inflamabile, toxice, infecțioase, corozive, radioactive. ● **Î. utilă** = greutate totală a caricului, combustibililor, lubrifiantilor, apei, proviziilor și mașinilor navei. Sin. *caric* [încărca + suf. -ătură].

**ÎNCËT**, adj. ● **Î.!** = comandă, la mașini, pentru ca nava să-și micșoreze viteza, să meargă cu viteză redusă. ● **Î. înainte (înapoi)!** = comandă, la mașini, pentru ca nava să se deplaseze cu viteză redusă înainte (înapoi) [lat. *qu(i)etus*].

**ÎNCHÎDE**, vb. **1.** A manevra astfel paramele de legătură și cirna încît să se apropie prova de cheu (*a i. prova*) sau pupa de cheu (*a i. pupa*). **2.** A manevra stopa lanțului de ancoră pentru a-l bloca. **3.** A aduce o vergă aproape perpendicular pe axul navei. **4.** A ajunge cu nava pe aliniament. **5.** A micșora intervalul dintre elementele unui convoi [lat. *includere*].

**ÎNCÎNGE**, vb. **1.** A lega o parimă în jurul unei bărci, unui butoi sau unui balot pentru a le manevra. **2.** A stringe chîngile bărcii amarată la grui. **3.** A lega pe sub chila unei nave care are gaură de apă parime și lanțuri de la două nave care acostează în bordurile navei avariate, susținînd-o. **4.** A trece pe sub chila navei un lanț sau o parimă pentru a măsura

circumferința exterioară, a cărei valoare intră în calculul tonajului. **5.** (Despre mărfurile de la bord) *A se î.* = a se încălzi, pină la autoaprindere. Mai frecvente sînt cazurile de autoaprindere la baloturi vegetale (în, bumbac, lînă etc.), fînă, cereale, cărbuni etc. [lat. *incingere*].

**INCLINĂRE**, s.f. ● **Î.** *longitudinală* = bandare în plan longitudinal în jurul unei axe transversale ce trece prin centrul de greutate al suprafeței liniei de plutire.

● **Î.** *orizontului* = unghiul format între planul orizontului adevărat al observatorului și direcția la orizontul vizibil; se folosește pentru determinarea înălțimii deasupra orizontului adevărat. ● **Î.** *șintei* = unghiul dintre relevmentul la o șintă normală și drumul ei [înclina; cf. fr. *inclination*; lat. *inclnatio*].

**INCLINOMETRU**, s.n. **1.** Aparat care măsoară unghiul de bandare sau de canarisire al navei; valorile mari indicate de **î.** sînt caracteristice navei care are raliu puternic. Este alcătuit dintr-un cadran gradat și un indicator. **2.** Instrument care măsoară depresiunea orizontului (cînd se măsoară unghiuri la aștri în condiții de presiune diferite de cele care au stat la baza întocmirii tablei nautice de depresiune) [înclină + suf. *-metru*].

**INCRUCIȘĂ**, vb. ● **A î.** *drumurile* = **1.** (despre drumurile a două nave) a se întretaia la un moment dat. Această situație trebuie sesizată la timp, pentru a se evita abordajul; cînd este constant re-

levmentul măsurat de la bordul navei proprii la nava din apropiere, înseamnă că va avea loc lovirea navelor, situație care poate fi evitată schimbînd direcția de deplasare a uneia dintre nave; **2.** A trece două nave sau convoaie, în sens invers; **3.** A naviga în larg, pentru a supraveghea și apăra liniile maritime de comunicație. ● **A î.** *tangonul* = a manevra tangonul aducîndu-l din poziția „la post“ (lipit de bordaj) în poziția „de serviciu“ (perpendicular pe bordaj); v. și ant. *descrușișă*. ● **A î.** *vergile* = **1.** A aduce o vergă în poziție orizontală, la postul ei; **2.** (arg.) A vorbi în contradictoriu [în + *cruciș*].

**INDIGUI**, vb. A construi diguri pe malul unei ape curgătoare sau într-o zonă mlăștinoasă care urmează a fi desecată [în + *dig* + suf. *-ui*].

**INDOCĂ**, vb. v. *andocă* [engl. *en dock* „în doc“].

**INFĂȘĂ**, vb. ● **A î.** *parîma* = a înveli parîma într-o fișie de tendă lată de 10—12 cm, pentru a o proteja de umiditate și de frecare [lat. *infasciare*].

**INFĂȘURĂ**, vb. **1.** A strînge, a plia vela (pe vergă). **2.** V. *patronă*. **3.** A înveli mînerul cangiei, un ochet, un școndru, un pontil, o bară, un inel etc. cu o saulă. **4.** A strînge teada pe tendar [lat. *in fasciolare*].

**INGHET**, s.n. Schimbare a stării apei, din stare lichidă în stare solidă. ● **Î.** *apei marine* = trecere a apei marine (după mai

multe etape) în stare de gheață; acest fenomen este influențat de salinitatea, adâncimea și suprafața apei, de viteza curentului și temperatura atmosferică (între  $-14^{\circ}\text{C}$  și  $1,7^{\circ}\text{C}$ ). Etape de î.: cristale de gheață, gheață spongioasă, sloiuri și banchize. • **Î. fluviului** = fenomen prin care straturile superficiale ale fluviului se transformă în gheață, blocind sau îngreunând navigația. Pentru a debloca navele prinse în ghețuri și pentru a continua navigația în zona respectivă, sint trimise nave speciale numite *spărgătoare de gheață*; v. și *anafor* [îngheța; lat. *inglaciare*].

**ÎNMAGAZINĂRE**, s.f. • **Î. de apă** = captare de apă în bazine amenajate în lunca inundabilă (pentru apă curgătoare) sau pe versanții stîncoși (pentru apă provenită din precipitații). Cînd apele scad, bazinele aprovizionează fluviul, sporindu-i debitul și, implicit, navigabilitatea [fr. *emmagasiner*].

**ÎNOT**, s.n. Menținere (plutire) a organismului la suprafața apei și deplasarea în acest mediu, executînd mișcări cu brațele, cu picioarele și cu corpul. • **Stil de î.** = ansamblu de mișcări specifice făcute cu brațele și cu picioarele pentru a pluti și a înainta pe apă; v. și *delfin*, *fluture*, *craul*, *ower* [înota; lat. pop. *innotare*].

**ÎNOTĂTOR**, s.m. și s.f. Persoană care înoată sau care știe să înoate [înotă + suf. *-ător*].

**ÎNREGISTRĂ**, vb. A lua în evidență (a înscrie în registru) o navă

de către societatea de navigație sau de către stat și a o dota cu documente de identitate și acte oficiale prin care i se asigură apartenența (prin pavilionul național purtat) [fr. *enregistrer*].

**ÎNREGISTRĂTOR**, s.n. • **Î. automat parametric** = aparat care înregistrează automat parametrii de funcționare ai unui motor sau agregat: presiuni, temperaturi, turații, comenzi date la mașini sau telegraf. • **Î. automat pentru încărcătură** = aparat cu care sint dotate navele moderne pentru a înregistra starea de încărcare a navei pe magazii, în cazul mărfurilor în vrac. • **Î. de drum** = aparat care înregistrează pe o diagramă drumul urmat de navă. În caz de accident nautic, împreună cu harta de navigație, cu jurnalul și cu alte documente, diagrama de la î. de drum constituie act juridic pentru a clarifica împrejurările accidentului [înregistra + suf. *-tor*].

**ÎNROLĂRE**, s.f. • **Î. marinarului** = angajare a marinarului pentru a efectua serviciul la bordul navei; se face prin semnarea contractului de ambarcare și înscrierea sa în rolul navei [fr. *enrôler*].

**ÎNSĂMN**, s.n. • **Î. ale navei** = î. care se fac pe bordajul navei (ex.: denumirea navei, portul de înregistrare, scara de încărcare, semne distinctive ale companiei de navigație [fr. *insigne*].

**ÎNSURĂ**, vb. **1.** A petrece suvițele capetelor a două parime unele prin altele pentru a le matisi. **2.** A stringe în mînă două parime pe

timpul manevrării lor. [lat. \* *innorare*].

**ÎNTĂRITURĂ**, s.f. **1.** Parte a bordajului în zona etravei, mai îngroșată decât restul bordajului, pentru a rezista la izbitorii pe timpul navigației în acvatorii cu gheață sau în zone cu bușteni etc. **2.** Scindură suprapusă și înălșurată pe ghiu, tangou, șconđru; pînă la înlocuirea elementului defect, **1.** îi asigură funcționarea. **3.** Învelitoare din pînză de velă cusută peste o grandee metalică. **4.** Pînza cusută pe velă, tendă, capot etc., în anumite zone pentru a le mări rezistența la rupere [*întări* + suf. *-tură*].

**ÎNTÂNDE**, vb. ● *A i. o manevră fixă, parîmă sau remorcă* = a trage de o manevră fixă, parîmă sau remorcă pentru a o **i.** corespunzător. ● *A i. o velă* = a manevra astfel școta velei încît vîntul să aibă efect bun asupra pînzei.

● *A i. parîma* = a manevra încet și uniform remorcherul pînă cînd parîma dintre el și elementele remorcate rămîne întinsă. Se evită astfel șocurile care pot rupe parîma de remorcaj. ● *Lanțul i. ușor (încet, tare, foarte tare)* = lanțul auncorei fundarisite are față de navă o astfel de poziție încît, pe timpul manevrei, se întinde fie înainte, fie înapoi. [lat. *intendere*].

**ÎNTINSURĂ**, s.f. **1.** Mîl și nisip depus în partea convexă (procminentă) a unui cot, unde adîncimile sînt mici. **2.** Zonă mîloasă la marginea unei bălți. **3.** Distanța între colțurile de școtă (la vele

pătrate) sau între colțul de școtă și cel de mură (la vele aurice sau latine) [?].

**ÎNTINZĂTOR**, s.n. Dispozitiv de metal destinat să întindă parimele (lanțurile) la capetele cărora este montat. Componere: ax cu filet interior, manșon pe ax, o cheie, furcă sau cîrlig prinse prin înșurubare la ambele capete ale axului [*întinde* + suf. *-ător*].

**ÎNTÎLNIRE**, s.f. **1.** Sosirea a două nave cu drumuri aproximativ opuse, una în apropierea celeilalte. **2.** (flv.) Sosirea în același loc și în același moment a două nave sau convoaie cu drumuri opuse; ele trec unele pe lângă altele menținîndu-și drumul, dacă nu au semnalat din timp altă intenție.

● (flv.) *Loc de i.* = zonă a albicii suficient de lată pentru a permite încrucșarea navelor (<*înîlînă*>).

**ÎNTOARCE**, vb. ● *A i. fluviul* = **1.** A schimba direcția de curgere a apei; **2.** A devia apa. ● *A i. la baboră (triboră)* = a folosi cîrma și propulsorul astfel încît nava să vină spre stînga (dreapta). ● *A i. nava* = a schimba direcția de deplasare a navei.

● *Nava i. bine* = nava vine ușor la drumul stabilit; nava răspunde bine la cîrmă. Această calitate apare prin însumarea efectului cîrmei cu efectul elicei și este specifică navelor scurte și late, precum și celor cu deplasament mic [lat. *intorquere*].

**ÎNTREPUNȚI**, adv. Zonă situată între puntea superioară și oricare dintre punțile inferioare [*între* + *punți*].

**INTUNECĂRE**, s.f. Activitate prin care, seara, se închid inblourile și ușile navei, pentru a nu se zări la bord decât luminile corespunzătoare situației în care se află nava (de marș, de ancoră etc.) [*intuneca*; lat. *in -tunicare* (?)].

**INVELIRE**, s.f. Acoperire a bocarilor și a altor obiecte de pe punte cu ajutorul capoatelor, mîșamalelor etc. [*inveli*; cf. sl. *valiti*].

**INVELIȘ**, s.m. ● **1.** exterior — ansamblu de file din lemn, care acoperă osatura și formează bordajul și punțile navei. Filele sînt aşezate fie una lângă alta (bordaj

neted), fie suprapunîndu-se marginile (bordaj în clin), fie în rînduri suprapuse în diagonală (bordaj în diagonală). Sin *bordaj* [*înveli* + suf. -iș].

**INVERGĂ**, vb. A fixa vela pe vergă, fie trecînd o saulă (*sachet* sau *baieră de invergare*) prin ochetii fixați pe marginea pluzei și înfășurînd saula pe vergă, fie introducînd grandeea veki pe saulul practicat în ghiu [cf. it. *invergare*, fr. *enverguer*].

**INVERGĂRE**, s.f. **1.** Activitatea de a *invergă*. **2.** Rezultatul activității de a *invergă* [*invergă*].



## DICTIONARELE ALBATROS

---

# J

---

**JAMAICA**, top. Stat insular în America Centrală, în mijlocul M. Caraibilor și învecinat cu Haiti și Cuba. Flotă maritimă comercială (1978) = 8 064 tdw. Pescuit (1978) = 9 645 t. Porturi principale: Kingston, Port Marant. Căi navigabile interne: riul Black.

**JAKARTA (DJAKARTA)**, top. Port (la M. Djawa) (include și portul Tanjung Priok), capitală a Republicii Indonezia. Este situat în sud-estul Asiei, pe țărmul de nord-vest al insulei Djawa, la vărsarea râului Tji Liwung. Principalul centru economic al Indoneziei și însemnat nod de comunicații. În portul Tanjung Priok se efectuează principalele importuri indoneziene. Trafic de mărfuri peste 12 mil. t. anual. Șantier de construcții navale.

**JAPONIA** (*Imperiul Japonez*), top. Stat în estul Asiei (Extremul Orient), ocupînd arhipelagul nipon (în total 3 992 insule), cu

largă ieșire la M. Ohotsk, Oc. Pacific, M. Chinei de est și M. Japoniei. Flota maritimă comercială (1978) = 64 797 256 tdw (locul II pe glob). Pescuit (1978) = 10 752 163 t (228 118 t din ape interioare), (locul I pe glob); 4 000 balene vinate anual. Porturi principale (mil. t/1978): Kōbe (138), Chiba (134,4), Yokohama (118,4), (123), Nagoya (99,4), Kawasaki (88), Osaka (74,9), Tokyo (59,7), Hakodate (31,8). În total = 1 080 porturi maritime (fără porturile pentru pescuit). Trafic total (internațional) de mărfuri (1978) = 639 mil. t. J. produce peste 50% din totalul producției mondiale de nave comerciale. Construcții navale (1979) = 4,3 mil. t.r.b. — locul I pe glob. Rîurile sînt scurte, rezezi și cu un bogat potențial energetic: Shinano (369 km), Tone (322 km), și Ishikari (341 km). Lacurile sînt numeroase: Biwa, Imba, Suwa, Towado, Toya.

**JERBĂ**, s.f. Grupare de torpile au bombe antisubmarine lansate aproape simultan împotriva unei ținte navale sau submarine [fr. *gerbe*].

**JGHEAB**, s.n. 1. Platformă netedă și înclinată, pe care alunecă mărfurile la (de la) bord. 2. Șanț mic din zona de îmbinare a bordajului cu puntea, destinat scurgerii apei. 3. Parte componentă a dispozitivului de transbordare, destinată să susțină și să permită mișcarea furtunului de transfer a lichidului [sl. *Zlebá*].

**JÓNCA**, s.f. (inv.) Mică navă de lemn folosită în bazinul apusean al Oc. Pacific la transportul de mărfuri și pescuit. Are fund plat, vele trapezoidale împletite din bambus, 2—5 catarge;  $\Delta$  max. 400 t. Zone de navigație: apele interioare, coastele Japoniei, Chinei, Coreei, Indiei. În China, **j.** era folosită pe apele interioare acum patru milenii, când era alcătuită din plute dreptunghiulare și alungite, cu prova arcuită și legată cu parime; ulterior, din marginile plutei a fost înălțat în ficcare bord câte un parapet, de care se sprijineau rame lungi, manevrate de oameni din poziția stînd în picioare; pentru guvernare se folosea rama-cîrmă. Erau **j.** chinezești, care făceau legătura cu Golful Persic și erau propulsate de cîte 20 de rame acționate, în ritmul unui cîntec, de cei 30 de marinari din echipaj. Se apreciază că în China antică se construiau mai multe tipuri de nave decît în toate țările lumii la un loc [fr. *jonque*].

„**JUAN SEBASTIAN DE ELCAÑO**” (1927). Navă spaniolă construită la Cádiz; navă-școală cu vele. *Caracteristici*: L = 94,1 m; B = 13,6 m; T = 6,9 m;  $\Delta$  = 3 754 t; propulsie mixtă = vele 2 467 m<sup>2</sup>, motor 1 500 CP; echipaj: 317 persoane. *Jurnal de bord*: navigație cu vele în Oc. Atlantic.

**JUMĂTATE**, s.f. • **J. cart** = subdiviziune a rozei compasului magnetic (cel cu roza gradată în carturi, folosite în epoca navelor cu vele) egală cu 5°37'30". • **J. înainte (înăpoi)** = diviziune a gamei de viteze, caracteristică situației în care se folosește doar **j.** din forța aparatului propulsor. • **J. mareei** = fază a fenomenului de maree, în care nivelul apei reprezintă jumătate dintre înălțimea mareei înalte, medii și înălțimea mareei joase medii. • **J. nod v. noduri marinărești**. • **J. ochi** = nod marinăresc; se face astfel: un capăt al parimei se întăsoară de jur împrejurul unui școndru, apoi se trece pe după celălalt capăt și se introduce pe sub ramura buclei, ceea ce nu-i mai permite filarea. • **J. pană** = manevră prin care se stopează velicrul, aducîndu-l cu prova aproape în vînt. Se folosește frecvent la ambarcarea pilotului. • **J. prova** = parte a navei cuprinsă între prova și cuplu-maestru. • **J. pupa** = parte a navei cuprinsă între pupa și cuplu-maestru. • **J. viteză** = 1. Gamă a vitezei navei. 2. Gradație a cadranelui de telegraf. • **J. vollă** = înfășurare de 360° a unei parime pe o baba, bintă, școndru, tambur de zinci,

în scopul ușurării manevrei de filare a acesteia. • *La J.* = poziție a pavilionului sau a unei figuri de semnalizare ridicată la *J.* distanței dintre punte și vergă [?].

**JURISDICȚIE**, s.f. • *J. maritimă* = teritoriul pe care o instanță judecătorească poate judeca o situație maritimă [fr. *jurisdiction*; lat. *in iudicio*].

**JURNĂL**, s.n. • *J. caricului* = document nautic de evidență a caricului lichid nociv, transportat în vrac. În acest *J.* se înscriu caracteristicile substanței transportate, deversările etc. • *J. cronometrelor* = document nautic de evidență a stărilor absolute, a marșelor diurne și a diferitelor evenimente în legătură cu cronometrele de la bord. • *J. de ancoraj* v. *ancoraj*. • *J. de bord* = document nautic cu valoare juridică, păstrat permanent la bord, în care se înscriu, zilnic, în ordi-

ne cronologică și amănunțit, activitățile desfășurate la bord, precum și evenimentele din jur, care se referă la navă. • *J. de cart și de navigație* = document nautic folosit la navele militare, de către ofițerul de cart, pentru a înscrie date referitoare la navigație. • *J. de hidrocarburi* = document nautic de evidență a descărcărilor de hidrocarburi în mare. • *J. de mașini* = document în care ofițerul de cart la mașini înscrie datele referitoare la starea tehnică și de funcționare a motoarelor principale și auxiliare. • *J. de scufundare* = document nautic de evidență a orelor și adâncimii de scufundare, a activității desfășurate de scafandru sub apă etc. • *J. radiotelegrafic* = document specific navelor dotate cu stații radio de transmisie, în care se înscriu mesajele recepționate, defecțiunile ce apar în funcționarea stației, numele radiotelegrafiștilor [fr. *journal*].

# K

**KAITEN**, s. 1. Torpilă japoneză pilotată de om. 2. Sinucidere prin pilotarea torpilei-om [cuz. jap. „zbor către cer“]

**KALIMANTAN**, (BÓRNEO) top. Insulă în Asia în Arhipelagul Malaez; cea mai mare insulă a acestui continent și a treia din lume, după Groenlanda și Noua Guinee. Suprafață = 734 000 km<sup>2</sup>. Vecini: Indonezia, Malaysia (Sarawak, Sabah), M. Chinei de Sud, Str. Karimata, M. Jawa, Str. Makasar, M. Sulawesi. Ape interioare: Kabajan, Barito, Mahakam, Kapuas, Kajan. Porturi principale: Tarakan, Pontianak.

**KAMIKÁZE**, s.m. 1. Taifun care în sec. al XVI-lea a distrus o flotă militară străină, când aceasta se apropia de Japonia. 2. Corp de aviatori în timpul celui de-al doilea război mondial, care aveau misiunea să distrugă sau să avarieze obiectivele navale inamice chiar cu prețul vieții, prăbușin-

du-se asupra lor cu avioanele pline de bombe [fr., jap. *kamikaze*].

**KAMPUCHIA DEMOCRATICĂ** (CAMBODGIA) top. Stat în Asia de sud-est (Indochina). Largă ieșire la M. Chinei de sud (Golful Siam). Flotă maritimă comercială (1978) = 3 779 t/dw. Căi navigabile interne -- 1 400 km. Pescuit (1978) = 84 700 t, din care 73 900 t în ape interioare. Porturi principale (mii t/1974): Phnom Penh (449), Kompoug Som (184). Rețeaua hidrografică este dominată de fluviul Mekong și de afluenții săi. Dintre lacuri mai importante este Tonlé Sap, care în anotimpul ploilor își mărește suprafața de opt ori (de la 260 la 1 995 km<sup>2</sup>).

**KARA**, hidr. • *Marea K.* = mare a Oc. Arctic, în nord-vestul Asiei. Caracteristici: suprafață 883 000 km<sup>2</sup>; adâncime maximă 620 m; adâncime medie 118 m; temperatură la suprafața mării,

iarna, mult sub 0°C, vara +5°C; salinitate 8—33‰; amplitudine a mării 1,2 m. La Marca K. are ieșire U.R.S.S.

**KARACHI**, top. Port în Asia de sud. Situat în delta Indului, la 100 km de M. Arabiei. Cel mai mare port pakistanez și unul din marile porturi ale Oc. Indian. Important centru economic, comercial și bancar al Pakistanului. Trafic de mărfuri = 11,8 mil t/1978. Sediul a 7 societăți de navigație. Adâncimile bazinilor sale sînt între 4 și 13 m. Anual, în port sosesc peste 1 300 nave. Utilajul pentru manipularea mărfurilor este modern, iar spațiile de depozitare corespunzătoare traficului. Port de tranzit pentru Afganistan. Șantier de construcții navale, dotat cu utilaje moderne.

**KARUN**, hidr. Riu în Asia de sud-vest. Unul dintre cele mai mari fluvii ale Iranului. L = 724 km. Izvorăște din Munții Zagros și se varsă în Golful Persic. Porturi principale: Abādān și Ahvaz. Navigabil pe cca 250 km.

**KA-VOM**, s.n. Ambarcațiune chineză arhaică de transport pe apele interioare. Caracteristici: L = 10 m; corp dintr-un copac, scobit; extremități arcuite; cîrmă cu pană; eche lungă; propulsie cu velă dreptunghiulară asimetrică, prinsă prin vergă lungă la catargul din prova; rame fixate în inele. Cînd nu bătea vîntul, se foloseau ramele [cuv. chinezesc].

**KAWASAKI**, top. Port (la Oc. Pacific) în estul Asiei (Extremul Orient). Unul dintre cele mai mari

porturi și puternic centru industrial al Japoniei. Trafic de mărfuri = 83 mil. t/1978. Portul, apărut de un dig sparge-val de peste 5 km, are adîncimi de 4—14 m. La cele peste 27 de dane pot acosta nave cu deplasament de 100 000 t și chiar mai mari (inclusiv superpetroliere). Numeroase dane sînt rezervate produselor petroliere. Mari spații de depozitare și importante mijloace de manipulare a mărfurilor. Anual, portul este vizitat de peste 82 000 de nave. Mari șantiere de construcții navale.

**KÉLEK**, s.n. Ambarcațiune folosită în antichitate pe apele interioare ale Mesopotamiei. Era formată dintr-o platformă de scinduri susținută de burdufuri din piele, umflate cu aer; ramă pentru guvernare. Cînd K. ajungea la destinație, „marinarul” descărca pluta, scotea platforma, dezumfla burdufurile și le transporta pe uscat, în amonte, pentru o nouă coborîre pe firul apei. [?]

**KENYA**, (*Republica K.*) top. Stat pe coasta de est a Africii. Are ieșire la Oc. Indian. Flota maritimă comercială (1978) = 19 925 mil. tdw. Pescuit (1978) = 42 779 t. Porturi principale (mil. t/1978): Mombasa (6,1) Kisumu (la lacul Victoria). *Singurul* riu cu regim regulat, navigabil pe cursul inferior este Tana (800 km). Numeroase lacuri: Victoria (68 100 km<sup>2</sup>), Rudolf (8 600 km<sup>2</sup>), Elmenteita, Nakuru, Naivasha.

**KHARG**, top. Port (la Oc. Indian) în Asia de sud-vest. Cel mai

mare port al Iranului și unul dintre cele mai mari porturi petroliere din lume. Trafic internațional de mărfuri = 190,3 mil. t/1976. Posibilitate de intrare a superpetrolierelor de 250 000 t și chiar mai mari. Instalațiile portuare pot încărca simultan 12 petroliere, (de 43 000 t) pe zi. Mari spații de depozitare a petrolului.

**KHARTOUM**, top. Port fluvial, capitală a Republicii Democratice Sudan. Situat în partea central-nord-estică a Africii, la confluența Nilului Alb cu Nilul Albastru. Principul centru economic, financiar și comercial și cel mai mare port al Sudanului. Trafic internațional de mărfuri 3,2 mil. t/1972. Fondat în 1820 ca tabără militară egipteană.

**KIEL (NORD-OSTSEE)**, top. Canal internațional între M. Baltică și M. Nordului. Lungime = 98,7 km; lățime = 43–102 m; adâncime = 11,3 m; 8 ecluze (2 duble). Pot trece nave cu pescaj maxim 7,8, iar înălțimea catargului pînă la 30 m.

**KILOMETRĂJ**, s.n. • *K. fluviului* = marcarea a distanței la fluviu, din km în km, prin borne cu panouri pe care este înscrisă distanța pînă la gura de vărsare [fr. *kilométrage*].

**KINGSTON**, top. Port (la M. Caraibilor), capitală a statului Jamaica. Cel mai mare port și centru comercial, industrial și de transport jamaican. Sediul a nouă societăți de navigație. Adâncimea apei în interiorul portului este de 6,5 la 10 m. Anual, portul este

vizitat de peste 1 500 de nave care realizează anual un trafic de mărfuri de peste 5 mil. t. Pentru manipularea acestor mărfuri se folosesc utilaje moderne. Important port de pasageri și port turistic. Fondat în 1693.

**KINSHASA**, top. Port fluvial, capitală a Zairului. Situat în partea central-vestică a Africii, pe malul stîng al fluviului Zair, față în față cu Brazzaville (Republica Populară Congo). Unul din marile porturi, centru economic și financiar, important port al Zairului. Întemeiat în 1881 de exploratorul englez Henry Morton Stanley și numit, în cinstea suveranului belgian Leopold al II-lea, Léopoldville.

**KÖBE**, top. Port (la Oc. Pacific) în estul Asiei (Extremul Orient). Cel mai mare port, important centru economic și comercial al Japoniei și unul dintre cele mai mari porturi din lume. Trafic de mărfuri 138 mil. t/1978. Digurile sparge-val au o lungime de peste 7,5 km. Suprafața totală a bazinelor portului este de peste 5,5 km<sup>2</sup>, iar adâncimea apei 6,5 — 12 m. Anual este vizitat de peste 8 500 de nave care realizează 40% din exporturile țării și 23% din importuri. Instalațiile de manipulare a mărfurilor sînt moderne, iar spațiile de depozitare corespunzătoare traficului. Posibilitate de transporturi containerizate. Importante șantiere de construcții navale.

**KOGGA**, s.f. Corabie punctată, încăpătoare, destinată transportului de mărfuri în țările din nord-

dul Europei (sec. XIII—XV). Caracteristici:  $\Delta = 50-200$  t; corp din lemn; trei catarge; extremități mult înălțate față de mijloc, fund plat (factor de instabilitate); capacitate mare; propulsie cu vele; velatură triunghiulară la catargul prova și dreptunghiulară la celelalte două [?].

**KOLĪMA**, hidr. Fluviu în nord-estul Asiei. Lungime 2 190 km. Izvorăște din Munții Suntar-Hanata și se varsă în M. Siberiei de Est. Afluent principal Omolon. Aparține în întregime U.R.S.S.

**KONSTANZ** v. CONSTANȚA.

**KON-TIKI**, eponim. Plută din trunchiuri de balsa, cu ajutorul căreia echipajul internațional condus de cercetătorul norvegian Thor Heyerdahl, prin expediția din 28 aprilie—7 august 1974, a confirmat ipoteza potrivit căreia indienii peruani au străbătut în urmă cu un mileniu Oc. Pacific, stabilindu-se în arhipelagul Polineziei [K.-T. conducător încăș din sec. V e.n.].

**KOȘOVA**, s. Vânt local în zona Baziaș—Porțile de Fier; ridică valuri pe Dunăre de 1,5—2 m [?].

**KURO-ȘIVO** hidr. Curent cald în Oc. Pacific. Se ramifică din curentul ecuatorial de nord, apoi se deplasează spre nord-est pînă la 35°—40° latitudine nordică, îmbălzind clima regiunilor de aici. Lățime = 170 km; V = 2,6 km/h [jap. *kuro* = cald; *șivo* = curent].

**KUWAIT** (*Statul Al K*), 1. top. Stat în Asia de sud-vest (peninsula Arabia). Are ieșire la Golful Persic. Flotă maritimă comercială (1978) = 3 819 663 tdw (11 supertancuri petroliere, 4 metaniere, 150 de nave moderne de pescuit). Pescuit (1978) = 6 363 t pește; 24 600 t crevete. Porturi principale: Mena Al Ahmadi, Shuwaikh. 2. Port maritim la Golful Persic (include și portul Shuwaikh) — capitală a statului K. Important centru financiar și economic. Mari uzine de desalinizare a apei marine. Intens trafic de mărfuri (în special petrol).

# L

**LĂBĂ**, s.f. • **L. de amarare** = dispozitiv metalic alcătuit dintr-o piesă în formă de U și din lanț cu întinzător. Este destinat să fixeze barca pe cavalet. • **L. de glșcă** = legătură (la ridicarea bărcii, la remorcaj sau la ancorare) alcătuită din două-patru parime (lanțuri) mici și egale, prinse între ele în formă de frâu. Sin. *gură de zmcu*.

• **L. de piscică** = stare a mării cu suprafața abia încrețită de vânt, prevestindu-l. • **L. de scafandru** = obiect de cauciuc asemănător l. de picior; se fixează de fiecare picior al scafandruului autonom și permite acestuia să-și schimbe viteza și direcția de deplasare sau să se mențină în poziția dorită [magh. *lab*].

**LABRADOR**, hidr. Cr. oceanic rece, în nord-vestul Oc. Atlantic. Curentul Labradorului scaldă țărmul răsăritean al Canadei, inconjoară insula Terra-Nova (New Foundland), curgînd cu 6-10

km/zi, și aduce aisberguri în apele insulei amintite. S-a constatat că atunci cînd aisbergurile sînt rare, în Europa, iernile și primăverile sînt mai reci decît de obicei.

**LAC**, s.n. Apă stătătoare, mai întinsă și mai adîncă decît bałta și avînd uneori legătură cu marea.

• **L. litoral** = l. situat lîngă mare, de care este izolat parțial sau total prin cordoane litorale; inițial, l. litoral a fost un golf de mare, iar după ce a fost despărțit de ea, apa și-a mărit mult salinitatea și a devenit: a) ghiol sărat, dacă nu a avut izvoare sau riuri care să îl aprovizioneze; b) din apă sărată — apă sălcie, dacă afluxul de apă dulce a fost suficient și constant; ex. L. Razelm, L. Siutghiol. Tipuri de l.: *naturale* și *antropice*. Naturale: lagune, limane, glaciare, vulcanice, de baraj, de supoziume, carstice, elastocarstice. *Artificiale*: de construcție antropică, efectuate în



scopuri economice sau edilitare).  
Sin. *lagună* [lat. *lacus*],

**LACUL SCLAVILOR**, hidr. Lac în partea septentrională a Americii de Nord. Suprafață 26 000 km<sup>2</sup>. Porturi principale: Yellowknife și Resolution. Aparține în întregime Canadei.

**LACUL SUPERIOR**, hidr. Lac de origine glaciară în partea septentrională a Americii de Nord. Face parte din Marile Lacuri americane. Suprafață 80 800 km<sup>2</sup>; adevărată mare interioară cu un remarcabil trafic de mărfuri. Adâncime maximă 398 m. Porturi principale: Duluth (unul din marile porturi ale S.U.A.), Port Arthur, Fort William. Aparține statelor S.U.A. și Canadă.

**LACUL URȘILOR**, hidr. Lac în partea septentrională a Americii de Nord. Suprafață 29 000 km<sup>2</sup>. Este navigabil. Port principal: Port Radium. Aparține în întregime Canadei.

**LACRIMĂL**, adj. • *Filă 1.* = scîndură din compunerea navelor de lemn, montată la extremitățile transverselor; *f. 1.* leagă bordajul exterior cu puntea și alcătuieste jghebul prin care se adună apa de pe punți spre gurile de scurgere. • *Tablă 1.* = filă de metal din zona de îmbinare a punții cu bordajul [fr. *lacrymal*].

**LACŪSTRU**, adj. Care se referă la lacuri, care trăiește sau crește în lacuri [fr., it. *lacustre*; lat. *lacustris*].

**LADOGA**, hidr. Lac în partea central-nordică a Europei. Supra-

față 17 700 km<sup>2</sup>. Adâncime maximă 225 m. Aparține în întregime U.R.S.S.

**LAGÁN**, s.m. Parte din caric aruncată peste bord în caz de forță majoră, pentru a micșora pescajul navei; locul 1. se marchează cu o baliză pentru a putea fi recuperat. Sin. *ligan* [?].

**LAGOS**, top. Port (la Oc. Atlantic), capitală a Republicii Federale a Nigeriei, situat în partea central-vestică a Africii, pe trei insule (Lagos, Victoria, Ikoyi) și pe țărmul lagunei omonime. Al doilea oraș al Africii tropicale (după Kinshasa-Zair) și puternic centru industrial, comercial și bancar. Important nod de comunicații maritime. Trafic de mărfuri 5,9 mil.t/1971. Șantier de construcții și reparații de nave. Sed ul a 27 de societăți de navigație. Intrarea în port este protejată de două diguri. Anual portul este vizitat de peste 2 200 de nave care realizează două treimi din comerțul exterior al țării. Mărfurile sînt manevrate cu macarale electrice de mărime mijlocii. Ample spații de stocare a mărfurilor. Prima atestare secolul XVI.

**LAGŪNĂ**, s.f. 1. Zonă din mare sau din ocean, separată (total sau parțial) de mare sau de ocean printr-o fișie subțire de țărm. Se formează în spatele cordoanelor litorale și al barierelor de corali, precum și în interiorul atolilor. Are formă alungită și adâncimi mici; comunică, de obicei, printr-un canal, cu marea sau cu oceanul; ex. 1. din Delta

Dunării, care sînt lacuri mari, aflate în legătură atît cu marea, cît și cu fluviul; au scoarța subacvatică alcătuită din stînci; sînt adînci și au apă limpede. Sin. *ghiol, lac litoral*. 2. Acvatoriul atolului; v. și *atol* [it. *laguna*].

**LĂINER**, s.n. Navă care deservește o anumită linie de navigație; o astfel de navă urmează un anumit itinerar între anumite porturi și transportă de obicei atît mărfuri ale mai multor beneficiari, care nu pot constitui separat un caric complet, cît și pasageri sau poștă. Exploatarea unei asemenea nave este stabilită prin legi naționale, prin convenții internaționale (Regulile de la Haga), prin uzuri constante sau, mai ales, prin clauze de conosement. Față de alte nave, **L.** are prioritate în a i se acorda dană de operații, utilaje portuare și echipe de muncitori. După ce a intrat în port, dacă și-a previzat sosirea, această navă este la dispoziția încărcătorilor sau a primitorilor mărfii [engl. *liner*].

**LÂNDĂ**, s.f. Fișe pe țărmurile Atlanticului formată din nisip lipsit de vegetație [fr. *lande*].

**LANSĂ**, vb. 1. A face manevra prin care un mijloc de navigație ajunge, de pe cală sau de pe doc, la apă. 2. A porni aparatul de propulsie. 3. A folosi armele din înzestrarea navei pentru a acționa împotriva inamicului (naval, aerian sau submarin) cu torpile, cu bombe antisubmarine, cu mine marine, cu rachete etc. [fr. *lancer*].

**LANSĂRE**, s.f. Acțiunea de a lansa nave, de a pune în funcțiune motoare, arme sub apă sau unelte de pescuit. • **L. traulului** = acțiune prin care traulul ajunge la apă; faze: pregătirea pentru **L.**, aruncarea peste bord a sacului și a plaselor; coborîrea bobinetelor-de-a lungul sîleului; fixarea clecelelor, filarea cablurilor și prinderea rotelor de stoper; prinderea panourilor; filarea panourilor și vaicrelor. • **L. laterală** = aducere în stare de plutire a unui mijloc de navigație reparat sau nou construit, astfel încît să ajungă în apă cu unul din borduri. Sin. **L. transversală**. • **L. longitudinală** = **L.** a unei nave, astfel încît aceasta să alunece spre apă înainte cu pupa. • **L. prin emersiune** = **L.** navelor aflate în docuri plutitoare sau uscate; docurile sînt inundate, nava plutește și este manevrată la locul unde se continuă amararea. • **Prima L. a traulului** = **L.** a traulului cînd echipajul face primul pescuit; pentru această acțiune, se vîrcă instalația, se aduce la bord matia (sacul) traulului, iar sub apă rămîn aripile, acvarul și gruntru-pul. • **Tipuri de L.** = procedee prin care nava ajunge de pe doc sau de pe cală pe linia de plutire. Ex. a) **L. gravitațională** = **L.** de pe cale amenajate la uscat; nava este așezată pe sănii de **L.** și alunecă spre apă datorită greutateii pe care o are ansamblul navă-săunii; b) **L. mecanizată** = **L.** a navei cu ajutorul cărucioarelor mobile, care pot fi manevrate lesne sau pot fi oprite cînd este cazul;

v. și **I. laterală**, **I. longitudinală**.  
**I. prin emersiune** [lansă].

**LANSĂTOR**, s.n. Instalație cu ajutorul căreia se lansează torpile, rachete, bombe antisubmarine. Sin. *rampă*, *tub lansatorpile* [lansa + suf. -tor].

**LANSĂTĂ**, s.f. Undiță cu dispozitiv mecanic pentru mosorul aței de pescuit; **I.** poate fi aruncată la mare distanță [fr. *lan-cette*].

**LÂNT**, s.n. ● **L.** — *călăuză* = **I.** care fixează ancora la post; Sin *erchet*. **L. curat** = **I.** neîncurcat. ● **L. de ancoră** = șir de mai multe zale, legat cu un capăt la bordul navei, iar cu celălalt capăt la ancoră. ● **L. de călcii** = **I.** de sprijin pentru călciiul săgeții bompresului. ● **L. de geamandură** = **I.** folosit la ancorarea geamandurii. ● **L. de siguranță** = **I.** legat de cîrmă și de puntea ambarcațiunii, pentru a susține cîrma cînd i s-a rupt sistemul de prindere. ● **L. de trojă** = **I.** de legătură între timonă și echea cîrmei. ● **L. hiperbolic** = sistem de navigație hiperbolică, în compunerea căruia intră o stație principală de emisie și două stații secundare de emisie. Ex. **I. Decca**, *Consol*. ● **L. întinde înainte (înapoi)**! = expresie prin care se anunță că **I.** de ancoră are față de navă o asemenea poziție încît se exercită tracțiune înainte (înapoi). ● **L. încrucișate** = stare a **I.** de ancoră (neprevăzute cu cheie de afurcare), după ce nava s-a rotit pe ancoră cu circa 180°. ● *A încheia*

**I.** = a face legătura între cheile de lanț cu ajutorul cheilor de împreunare ● *Căcie I.* v. *cheie*. Lungimea totală a **I.** de ancoră variază de la 110 m la 604 m. [bg. *lançe*].

**LANTĂNĂ**, s.f. **1.** Parimă vegetală alcătuită din patru șuvițe răsucite spre dreapta în jurul unei „inimi”. **2.** Parimă metalică alcătuită din mai multe vițe răsucite în jurul unei „inimi” vegetale [?].

**LAOS** (*Republica Democrată Populară L.*), top. Stat în sud-estul Asiei (Peninsula Indochina). Nu are ieșire la mare. Pescuit (1978) = 20 000 t, în totalitate din ape interioare. Port principal: Vientiane. Principalele fluvii sînt Mekong (4 184 km — navigabil), Ou Nam, Khan Nam, Muong.

**LA PLATA** (RIO DE LA PLATA), hidr. Estuar în sud-estul Americii de Sud, la granița dintre Argentina și Uruguay. Unul din cele mai mari estuare din lume (lungime: 320 km, lățime maximă 220 km). Este format de fluviile Paraná și Uruguay.

**LARG**, s.n. ● *În I.* = la mare depărtare de țarm. ● (arg.) **L.** și *strîns* = oricînd, în orice situație. ● *În I. mării* = dincolo de apele teritoriale [lat. *largus* 1469].

**LARGĂ**, vb. **1.** A îndepărta sau a ține departe de cheu sau de uscat un mijloc de navigație, folosindu-se în acest scop cangea sau școndrii. **2.** A desfășura larg vela (velcele). *Cur.* derivate: s.f.

*largare*, adj. *largat*. [fr. *larguer*; it. *largare*].

**LA SALINA**, top. Port maritim în nord-vestul Americii de Sud. Al doilea port ca mărime (după Bahia și Amuay) și important centru economic și comercial al Venezuelei. Trafic internațional de mărfuri 35,7 mil. t/1972. Important port petrolier. Șantier de reparații de nave. Dispune de țințaje pentru manipularea mărfurilor și mari spații de depozitare.

**LASH**, abr. Navă pentru transport barje (70—80), manevrate cu o macara-portal [engl. *Lighter Aboard Ship*].

**LATITUDINE**, s.f. Coordonată a punctului navei; linie paralelă cu ecuatorul; valoarea pentru **L** se măsoară pe meridian, de la ecuator spre nord și spre sud, și se exprimă în grade (0—90°), minute și secunde. ● **L. nordică** (*sudică*) = **L.** măsurată pe meridian, de la ecuator spre Polul nord (sud) [fr. *latitude*; lat. *latitudo*, *-inis*].

**LAȚ**, s.n. Nod marinăresc alunecător; se strânge pe pică și este destinat să lege o parimă de vergă, de școndru, de catarg sau de orice bară rotundă [lat. \**laceus* (*laqueus*)].

**LĂCRIMĂ**, vb. (Despre bordaj). A lăsa apa să se prelingă în interiorul navei [lat. *lacrimare*].

**LĂSĂ**, vb. ● **A 1.** *barca la apă* = a face manevra prin care barca este săltată de pe cavaleți, după care este coborâtă în afara bordajului, la apă. ● **A 1.** *la triboră*

(*babord*) = a manevra nava astfel încât să treacă prin dreptul unui reper (far, geamandură, navă), lăsându-l în urmă în triboră (babord). ● *Las' să meargă!* = comandă prin care șeful bărcii indică vișlașilor să lase libere minerele ramelor pentru a permite bărcii să înainteze prin inerție sau pentru a nu se lovi (ramele) când barca trece prea aproape de un obstacol sau prin locuri înguste [lat. *lavare*].

**LĂȚIME**, s.f. ● **L. de calcul** = **L.** a navei în zona cuplului maestru, la linia de plutire de maximă încărcare a navei, fie între fețele exterioare ale coastelor, fie între fețele interioare ale bordajului. Sin. **L. de construcție**. ● **L. de registru** = **L.** a navei în zona cuplului maestru, între suprafețele exterioare ale bordajului.

● **L. maximă** = **L.** a navei între suprafețele exterioare ale bordajului sau între extremitățile apendicilor navei (brâu, centură etc.).

● **L. coastei** = grosime pe care o are o coastă din bordaj; se măsoară de la aripa cornierului spre interiorul navei. ● **L. navei** = **L.** a navei în zona cuplului maestru, fie între fețele exterioare, fie între fețele interioare ale bordajului. În calcule și pe scheme (schite), se notează cu litera **B.** ● *Raport dintre L. (B) și înălțimea bordajului liber (H)* = valoare care caracterizează stabilitatea și rezistența corpului navei. ● *Raportul dintre L. (B) și pescaj (T)* = valoare care caracterizează stabilitatea transversală, stabilitatea de drum, rezistența la

înaintare. • *Raportul dintre lungime (L) și l. (B)* = valoare care caracterizează rezistența navei la înaintare. Acest raport variază în funcție de tipul navei, astfel: nave de pasageri 9–9,8; nave mixte 8; cargouri 7, 1–8; remorchere 5; veliere 6,3–7,2; cabotiere 5–6,3 [lat + suf. -ime].

**LEGĂ**, vb. 1. A prinde parimele navei (sau ale altui corp plutitor) la babăle, la binte sau la inele de acostare. 2. A amara. 3. A prinde o parimă de arbore, de tangon etc., folosindu-se în acest scop o saulă. [lat. *ligare*].

**LEGĂTŪRĂ**, s.f. 1. Parimă sau lanț pentru legarea navei la uscat, la o geamandură de acostare sau la altă navă. Ex.: 1. prova, șpring, 1. pupa, traversele prova și pupa. 2. Relație sau posibilitate de a comunica între două nave sau între o navă și țărm cu ajutorul mijloacelor de semnalizare (proiector, pavilioane de semnalizare, rachete, figuri de semnalizare etc.) sau al stațiilor radio. • *L. de uragan* = parimă (garlin) pentru legarea navei pe vreme rea; are la capete ochiuri înfășurate de care se prind capete de parimă cu un ochi matisit.

• *L. în cruce* = rezultatul legării cu o saulă a două parime care formează între ele un unghi de 90°. • *L. lată* = legarea a două parime așezate paralel, folosindu-se în acest scop o saulă care se răsucește pe parime, iar capetele ei se trec prin interior. • *L. portugheză* = legarea a două parime paralele, folosindu-se în acest scop o saulă cu care se fac

atit volte în opt cit și alte volte în intervalul primelor volte. • *L. rotundă* = legarea a două parime paralele asupra cărora se exercită tracțiuni egale [lat. *ligatura*].

**LÊGE**, s.f. • *L. apelor* = 1. adoptată de către Marea Adunare Națională a R.S. România la 29 martie 1974, pentru a proteja calitatea apelor țării împotriva epuizării și poluării, în funcție de factori cum sînt: ritmul dezvoltării industriale, modernizarea agriculturii, intensificarea urbanizării, creșterea nivelului de trai, eliminarea pagubelor produse de inundații etc. Asemenea factori favorizează mărirea considerabilă a cerințelor de apă și a volumului de ape uzate pe care nu le mai poate satisface regimul natural al apelor. Măsurile stabilite prin *l. apelor* se referă la: organele de gospodărire a apelor; conservarea, valorificarea și protecția resurselor de apă; planificarea, proiectarea, realizarea, exploatarea și supravegherea comportării în timp a lucrărilor hidrotehnice (de amenajare a cursurilor de apă și de protecție a calității apelor, prin baraje, lacuri de acumulare, derivații și canale magistrale, regularizări și lucrări de întreținere a albiilor, îndiguri etc. conform unei politici unitare); protecția și întreținerea albiilor, apărarea împotriva inundațiilor; sancțiunile (disciplinare, materiale, civile, contravenționale sau penale) prevăzute pentru încălcarea dispozițiilor legii. • *L. furtunilor* = 1. potrivit căreia într-o zonă cu furtună, vînturile se

rotesc de la dreapta spre stînga în emisfera nordică și invers în emisfera sudică. în cercuri concentrice, al căror centru îl reprezintă centrul de joasă presiune.

• **L. lui Arhimede** = teorie fundamentală privind plutirea; potrivit acestei l., un corp cufundat într-un lichid este împins de jos în sus cu o forță egală cu greutatea lichidului dezlocuit de acel corp. • **L. pavilionului** = l. elaborată la Convenția de la Geneva (1958), care stabilește, printre altele, că fiecare navă are drept la un singur pavilion și la o singură naționalitate. • **L. pentru organizarea flotei și pentru serviciul porturilor** = l. publicată în Monitorul Oastei nr. 20 (21 iunie 1886), care stabilește compunerea și atribuțiile flotei românești: apărarea țărmurilor; transporturi militare; supravegherea activității în porturi, pe fluviu și pe mare; controlul vaselor de comerț sub pavilion românesc; organizarea căpităniilor de porturi, a tribunalelor militare, a școlilor pentru marină, a serviciului piloților, precum și a serviciului „de scăpare în caz de naufragiu“. Prin Înaltul Decret nr. 2308 (4 august 1886) se stabilește: „cu începere de la 1 august 1886, vechea organizare a flotei încetează de a funcționa. De la această dată (activitatea flotei) se va exercita în conformitate cu legea promulgată la 8 iunie“ [lat. *lex, legis*].

**LĂGHE**, s.f. • **L. marină** = unitate de măsură a distanțelor pe mare: 2,77 Mm (5 130 m) în

trecut, 3 Mm (5 556 m) azi [it. *lega*].

**LEMN**, s.n. • **L. de balsa** = l. ȃur, ȃur de șapte ori mai ușor ca apa, folosit pentru a construi plute, colaci și centuri de salvare, precum și bordaj pentru unele ambarcațiuni. • **L. de fier** = l. din specia eucaliptului, deosebit de rezistent la solicitări, folosit în construcții navale. • **L. mort** = oricare dintre părțile lemnoase care întăresc legăturile etravăchilă sau etambou-chilă. • **Arboradă de l.** = arboradă construită din l. • **Navă de l.** = navă construită din l. [lat. *ignum*].

**LÉMAN**, hidr. v. *Geneva*.

**LEMNĂR**, s.m. Persoană specializată să lucreze lemnul de la bordul navei (lucrări de izolații în lemn, copastii, suprastructuri, panouri, scări, timone etc.) [*lemn* + suf. *-ar*].

**LENA**, hidr. Fluviu în nordul Asiei (Siberia). Lungime 4 320 km. Suprafața deltei 29 000 km<sup>2</sup>. Debit mediu 8 000 m<sup>3</sup>/sec. Izvoarele din Munții Baikal și se varsă în M. Laptev. Afluenți principali: Aldan, Olekma, Vitim și Vitim. Aparține în întregime U.R.S.S.

„**LENIN**“ (1957). Navă sovietică tip spărgător de gheață, prima navă civilă de pe glob propulsată cu energie nucleară. *Caracteristici*: L = 134 m; B = 27,6 m; T = 9,2 m; Δ = 16 000 t; propulsie = 3 reactoare nucleare, care pun în funcțiune motoare electrice de 44 000 CP; V = 18

Nd; autonomie de navigație: 2—3 ani; elicoptere pentru zboruri de recunoaștere și pentru bombardarea maselor compacte de gheață; instalație ultrason pentru distrugerea gheții; blindaj de 52 mm la prova, 36 mm la centru și 44 mm la pupa; echipaj = 230 persoane. *Jurnal de bord*: navigație îndelungată în zona arctică.

**LENINGRAD**, top. Port (la M. Baltică) în Golful Finic, pe malurile Nevei, la vărsarea ei în mare. Unul dintre cele mai mari porturi și centru economic și comercial de prim rang al Uniunii Sovietice. Pe malurile fluviului există numeroase și diverse docuri. Echipamentul de manipulare al mărfurilor este modern, iar spațiile de depozitare (magazii, depozite, rezervoare, remize) sînt corespunzătoare. Important port de pasageri. Mari șantiere navale de construcții și reparații. Loc de construire a spargătorului de gheață atomic „Lenin”. Întemeiat în 1703 din inițiativa țarului Petru I.

**LEPANTO**, top. Vechea denumire a orașului grecesc Návpahtos, de pe țărmul Golfului Corint în apropierea cărnia s-a desfășurat (7 octombrie 1571) bătălia navală dintre flota aliată a Veneției, Spaniei și Papei, comandată de Jean Andrea Doria, și flota condusă de faimosul corsar Hair ed Din (Barbarossa), aflat în slujba Imperiului otoman. Forțele participante: cca 250 nave creștine (206 galere, galease și caravelle; nave de transport), 48 000

luptători, tunuri, muschete; 300 galere otomane; săbii și iatagane arcuți și arbaleta, tunuri mai puține de cîteva ori în comparație cu flota adversă. Desfășurare: nava comandant a flotei aliate observă la orizont nave otomane. Se ridică pavilionul alb, semn pentru începerea bătăliei; manevre de apropiere; în flotă se folosește acum pentru prima dată tactică de a dispune navele în dispozitiv sub forma unei semiluni, pentru a putea fi folosită masiv artileria din pupa și din prova navelor; după-amiaza, foc intens cu artileria asupra flotei otomane, avarii mari, dispersare, abordaje, lupte corp la corp; seara, forțele otomane se retrag în debandadă. Bilanț: numeroase nave otomane sînt scufundate sau avariate. Poarta este înlăturată din lupta pentru supremație în M. Mediterană. Bătălia de la L. este ultima confruntare navală de mari proporții din istoria Islamului și prima în care abordajul are rol secundar.

**LÉST**, s.n. 1. Totalitate a greutăților de plumb sau de fontă, precum și a diferitelor materiale (nisip, pietriș sau apă introdusă în tancuri), arimate astfel încît să asigure fie stabilitatea necesară navei care nu este încărcată suficient, fie înclinarea voită intr-unul din borduri. Sin. *balast; savură*. 2. Greutate care asigură unui obiect fundarist deplasarea rapidă spre scoarța subacvatică și imobilizarea lui în acel loc [fr. *lest*.]

**LEVANT**, top. vechea denumire a litoralului răsăritean al M. Mediterane (Asia Mică, Siria, Liban, Egipt).

**LEVIATHAN**, 1. Legendar șarpe de mare, despre care navigatorii antici presupuneau că ar viețui în Oc. Atlantic și ar avea dimensiuni uriașe. 2. Navă engleză (1857); prima navă gigant din lume construită din metal. *Caracteristici*: L = 210 m; B = 25 m; T = 9 m; Δ = 27 400 t; propulsie mixtă = vele 5 430 m<sup>2</sup>, mașini cu zbaturi 8 000 CP; compartimentaj cu 12 pereți dubli până la linia de plutire. *Jurnal de bord*: transport de mărfuri și de pasageri, instalarea cablului transatlantic între Europa și America, navigație în M. Nordului, M. Caraibilor, Oc. Atlantic; reprezentatii de circ; depozitare de cărbuni [fr. *léviathan*].

**LÉXIC**, s.n. • L. *marinăresc* v. *marinăresc*. Sin. *vocabular marinăresc*; v. și *limbaj marinăresc* [fr. *lexique*].

**LIBÁN** (*Republica Liban*), top. Stat în sud-vestul Asiei (pe țărmul estic al M. Mediterane. Flotă maritimă comercială (1978) = 383 336 tdw. Pescuit (1978) = 2 500 t pește. Porturi principale (mil. t/1974): Tripoli (15,4); Saida (10,2); Beirut (4,1).

**LÍBER**, adj. • L. *la mașini* = semnal prin care se stabilește terminarea manevrei navei cu ajutorul mașinii. • L. *prova (pupa)*! = semnal prin care se anunță că prova (pupa) nu mai au nici o legătură dată la geamandu-

ră, la baba, la altă navă etc.; după care se continuă manevra de plecare de la acostare. • L. *pe bord*. [lat. *liber*; fr. *libre*].

**LIBÉRIA** (*Republica L.*), top. Stat pe coasta de vest a Africii ecuatoriale. Ieșire la Oc. Atlantic (Gulful Guineei). Flota maritimă comercială (1978) = 157 096 093 tdw (locul I pe glob). Pescuit (1978) = 18 826 t (4 000 t din ape interioare). Porturi principale mil t (1976): Monrovia (12), Buchanan (8,9), Greenville, Harper. Are cea mai mare flotă comercială din lume, dar mai mult de jumătate din aceasta aparține unor companii străine (înscrisă sub pavilion liberian, datorită taxelor foarte scăzute). Principalele riuri: Saint Paul, Saint John, Cestos, Cavally, formează numeroase cascade.

„**LIBERTAD**“ (1965). Navă argentiniană, construită în Rio Santiago. Una dintre cele mai mari nave-scoală cu vele din lume. *Caracteristici*: L = 94,5 m; B = 13,8 m; T = 6,8 m; Δ = 4 092 t; propulsie mixtă = vele 2 927,5 m<sup>2</sup>, motor 2 400 CP; echipaj = 24 ofițeri, 39 elevi ingineri, 49 elevi punțiști, 239 subofițeri și soldați. *Jurnal de bord*: navigație cu vele în Oc. Atlantic, escale în porturi europene și în porturi americane; regate.

**LIBERTĂTE**, s.f. • L. *de manevră* = posibilitate oferită comandantului unei nave militare pentru a recurge la orice manevră pe care o consideră necesară navigației independente. • L. *de naviga-*



ție = principiu de drept maritim internațional care garantează fiecărui stat posibilitatea de a avea și folosi nave în Oc. Planetar.

● **L. mărilor** = principiu de drept maritim internațional, potrivit căruia Oc. Planetar, exceptând apele teritoriale, este deschis navigației pentru navele tuturor statelor, în condiții de egalitate. Conform acestui principiu (adoptat la Convenția de la Geneva în 1958), statele au următoarele drepturi principale referitoare la Oc. Planetar: **I.** de navigație; **I.** a pescuitului; **I.** de a instala conducte petroliere și cabluri submarine; **I.** de a survola spațiul aerian de deasupra mărilor. În larg, navele se supun jurisdicției existente în statul cărui aparține nava, iar echipajul este obligat să respecte regulile marinărești și convențiile internaționale. Această **I.** a mărilor este reglementată prin mai multe documente, dintre care amintim: Convenția de la Londra privind ocrotirea vieții omenești pe mare (1929, revizuită în 1948 și 1960); Convențiile de la Londra privind liniile de încărcare (1930; 1966); Convențiile de la Bruxelles privind asistența și salvarea pe mare (1910); Convenția de la Bruxelles privind coliziunea dintre nave (1910); Convenția de la Barcelona privind regimul navigației pe căile navigabile internaționale (1921); Convenția de la Londra privind poluarea mărilor (1954, revizuită în 1962 și intrată în vigoare în 1967). Alte prevederi privind **I.** mărilor (în caz de război) sînt incluse în Declarația de la Paris (1859),

Convenția navală de la Londra (1909), Tratatul de la Washington (1922) [fr. *liberté*; lat. *libertas, -atis*].

**LIBIA** (*Jamahiriya Arabă Libiană Populară și Socialistă*), top. Stat în nordul Africii, pe coasta M. Mediterane. Flota maritimă comercială (1978) = 1 573 922 t<sub>dw</sub> (tancuri petroliere). Pescuit (1978) = 4 803 t. Porturi principale (mil.t/1976): Es Sidrah (33,5), Ez Zuetina (22,5), El Hariga (14,4), El-Brega (11,2), Ras Lanuf (8,6), Tripoli (5,2), Benghazi (2,5).

**LIBREVILLE**, top. Port, capitală a Republicii Gaboneze, în partea central-vestică a Africii. Trafic de mărfuri 578 000 t/1974. Construcții navale. Port tradițional pentru exportul materialului lemnos. Al doilea centru economic (după Port-Gentil) al Republicii Gabon. Fondat în 1849.

**LIBŪRNĂ**, s.f. Navă romană. Caracteristici: un rînd de rame (vîsle); fund ascuțit; manevrabilitate bună; viteză mare. Se apreciază că în bătălia navală de la Actium (30 î.e.n.), echipajele **I.** lui Augustus au hotărît victoria asupra flotei lui Antonius și a Cleopatrei [lat. *liburna*].

**LICHID**, s.n. ● **L. de compas** = amestec alcătuit din cca 43% alcool și 57% apă distilată, destinat să asigure rozei compasului magnetic mediul în care să plutească [fr. *liquide*; lat. *liquidus*].

**LIGĂN**, s.m. *v. lagan* [?].

**LIGĂ**, s.f. • **L. celor cinci porturi** = organizație economică engleză întemeiată după modelul Hansei și cuprinzând orașele Hastings, Dover, Romney ș.a. • **L. hanseatică** = coalitie economică a mai multor orașe din evul mediu, întemeiată în 1241, pentru a organiza și a desfășura în comun transporturile pe apă, precum și pentru a concentra acțiunile de protejare a corăbiilor împotriva atacurilor vikinge. În sec. XVII, 1. hanseatică se reducea la trei orașe libere (Lübeck, Hamburg și Bremen). În sec. XIV-XV era cea mai importantă putere navală din M. Nordului și din M. Baltică. Sediul l. hanseatică era în localitatea Visby din insula Gotland. • **L. navală română (L.N.R.)** = asociație înființată în 1923, ale cărei principale scopuri erau cultura și propaganda marinărească a maselor. A organizat liste de subscripție pentru stringerea unei părți din fondurile necesare construirii navei-scoală „Mircea” [fr. *ligue*; it. *liga*].

**LIMA**, top. Port (include și portul Callao), capitală a Republicii Peru. Situat pe coasta vestică a Americii de Sud, în valea râului Rimac, la 10 km de coasta Pacificului. Cel mai important centru economic, nod de transport și al doilea port ca mărime (după San Nicolás) al Perului. Trafic de mărfuri 3,2 mil.t/1971. Fondat în anul 1535 sub numele de Ciudad de los Reyes.

**LIMÁN**, s.n. 1. Țărm. Coastă. Mal. 2. Lac format după ce a fost barată cu aluviuni gura de

vărsare a unei ape curgătoare. 3. Vale lungă în care a pătruns apa mării, amestecându-se cu apa dulce. 4. Gură de apă curgătoare largă și puțin adincă [tc. *liman*; rus. *liman*; ucr. *lyman*].

**LIMB**, s.n. 1. Mijloc de navigație la care se transbordează o parte din încărcătura unei alte nave, pentru a permite acesteia din urmă să poată trece peste bancuri de nisip sau peste praguri (bare). Sin. *șlep*, *șalandă*, *ponton*, *ceam*, *plelină* etc. 2. V. *alimbare*. Sin. a *face* l. 3. Sector gradat din componerea sextantului, pe care se marchează unghiurile măsurate la diferite repere de navigație [fr. *limbe*; germ. *Limbus*].

**LIMBĂ**, vb. A face *limb*; a ușura o navă, descărcând-o parțial sau total în limburi. Sin. *mahonă*. Var. *alimbă* [*limb* + suf. -a].

**LIMBĂJ**, s.n. **L. marinăresc** = mod de exprimare specific marinărilor; v. *marinăresc* [*limbă* + suf. -aj; după fr. *langage*].

**LIMBĂ**, s.f. 1. Fișie îngustă de uscat între mare și un lac litoral. Sin. *cordoan litoral*. 2. Deschizătură la cotețul (cușca) de pescuit. 3. (flv.). Prelungire a malului spre aval. 4. Prelungire a unui ghețar de pe uscat în apă. Sin. 1. *glaciară*.

• **L. de clopot** = parimă scurtă cu care se acționează ciocanul clopotului, la darea semnalelor pe navă. Bară mobilă de metal, agățată în interiorul clopotului, care prin mișcare lovește pereții lui, făcându-l să sune. [lat. *lingua*; 1433].

**LIMICOL**, adj. Care se referă la zona mării subacvatic [fr. *limicole*].

**LIMITĂ**, s.f. • **L. mării** (sau a apelor teritoriale) = linie care marchează zona de apă până la care statul respectiv își exercită jurisdicția; v. și *ape teritoriale*. • **L. ghețurilor** = linia care unește în zona polară punctele 1. de derivă a ghețurilor (40–50° N în Oc. Atlantic). [fr. *limite*].

**LIMNIGRAF**, s.n. Aparat destinat să înregistreze automat nivelurile unei ape interioare (riu, lac etc.) [fr. *limnigraphe*].

**LIMNIMÉTRU**, s.n. Instrument destinat să măsoare nivelul unei ape interioare (riu, lac etc.) [fr. *limnimètre*].

**LIMNOLOGIE**, s.f. 1. Domeniu al hidrobiologiei, care studiază viața și organismele din apele dulci. 2. Domeniu al hidrologiei care studiază lacurile [fr. *limnologie*].

**LINGURĂ**, s.f. 1. „Momeală“ de metal, prinsă de cârligul lansetei. 2. Suport care aruncă de la bord o grenadă. • **L. de călăfăruit** = obiect în formă de căuș cu cioc, folosit la umplerea armuzului cu smoață topită. • **L. de matisit** = ciocănel de lemn, cu marginea de jos în formă de pană, folosit la desfacerea șuvițelor din paramele care urmează a fi matisite sau înfășurate [lat. *lingula*].

**LINIE**, s.f. • **L. coastei** = l. care desparte uscatul de apă, indicând totodată nivelul mării la un moment dat, simozitatea, conturul țărmului. Se apreciază că

lungimea totală a coastelor Oc. Planetar este de cca 243 000 Mm.

• **L. lui Wallace** = l. de demarcație stabilită în 1892 de hidrobiologul Wallace. Această l. trece prin insulele Bali și Lombok și separă convențional fauna Australiei de fauna Oc. Indian și a Asiei. La vest de l. lui Wallace trăiesc 100 de specii de pești de apă dulce, iar la est numai 5 specii. • **L. punții** = intersecția dintre l. de construcție a traverselor de punte cu l. de construcție a coastelor. • **L. relevmentului** = l. care trece prin poziția reperului (marcat pe hartă) la care s-a măsurat relevmentul. Prin intersecția mai multor l. ale relevmentelor rezultă punctul navei.

• **L. axială** = ansamblu de bare cilindrice, cuplate cap la cap, sprijinite pe lagăre de susținere și destinate să transmită la elice mișcarea de rotație de la mașina propulsoare. Se compune din arbore de împingere, arbore intermediar, arbore portelice. • **L. batimetrică** = l. curbă care unește, pe hartă, punctul în care apa are aceeași adâncime. Din loc în loc, l. batimetrică are înscrisă cifra care exprimă adâncimea apei, exprimată în metri sau în brațe marine. • **L. cotidală** = l. care unește punctele în care ora cotidală are aceeași valoare.

• **L. de credință** = l. care marchează pe compasul de la bord direcția probei, deci și axul longitudinal al navei, în funcție de care se citesc valorile unghiurilor măsurate. • **L. de încărcare** = l. care marchează intersecția planului de plutire cu bordajul navei

încărcate; **L. de încărcare** este piturată pe bordaj în dreptul cuplului maestru și indică pescajul maxim, care variază în funcție de anotimp și de acvatoriu; v. și *marcă*. ● **L. de navigație** = grupare de nave comerciale care navighează după un anumit itinerar și între anumite porturi.

● **L. de plutire** = **L.** marcată pe carenă de nivelul apei. Se deosebesc: a) **L. de plină încărcare** (corespunzătoare deplasamentului navei încărcate maxim, vara); b) **L. de plutire a navei balansate** (corespunzătoare deplasamentului navei neîncărcate); c) **L. de plutire a navei goale** (corespunzătoare deplasamentului navei care nu are la bord marfă, combustibil, apă, ulei, provizii, balast, pasageri și nici echipaj). ● **L. de poziție** = **L.** care unește punctele din care observatorul măsoară același relevment la un reper de navigație. ● **L. de prelucrare a fileurilor** = flux prin care la bordul unui pescador materialul pescuit este decapitat, despicat și i se scoate scheletul. În acest flux există o mașină specială transportoare pentru fileuri, lucrând sub jet de apă, un tambur de prelucrare colector, mese de fasonare, de sortare și de ambalare.

● **L. de sclară** = **L.** punții proiectată în planul diametral. ● **L. de sondaj** = **L.** orientată de la țârm spre larg, unind punctele în care se măsoară adâncimea apei. ● **L. de sortare-împărțire-ambalare** = flux prin care, la un pescador, fileurile și trunchiurile de pește sunt cântărite și așezate în tăvi. Circuit: rezervor colector,

masă de ambalare cu stelaje pentru tăvi și cu balanță. ● **L. de supraimersiune** = **L.** de maximă afundare a navei; de această **L.** se ține seama când se fac calculele de nescufundare a navei. Dacă este depășită această **L.**, nava este inundată și se scufundă.

● **L. de șir** = formație în care navele se află una în pupa celeilalte. **L.** de șir poate fi simplă (o singură coloană), dublă sau triplă. De la această formație de nave provine și numele unei clase de nave numite „de linie”. Sin. *coloană*. ● **L. izogonă** v. *izogonă*. ● **L. maritimă** = rută parcursă sistematic de navele unei țări sau ale unei companii de navigație. ● **L. schimbării datei** = **L.** imaginară (de obicei, meridianul de 180°) la care eclipsajele schimbă data: se repetă data în cazul drumurilor spre est de această linie și se scade o zi în cazul drumurilor spre vest de această **L.** [lat., it. *linea*; germ. *Linie*].

**LISABONA**, top. Port, capitală a Republicii Portugalia. Situat în sud-vestul Europei, în apropiere de litoralul atlantic, pe țărmul nordic al estuarului fluviului Tejo. Cel mai mare centru economic și cel mai mare port al Portugaliei. Important centru internațional al transporturilor portuare care leagă Europa cu America de Sud, Africa și Asia. Adâncimile din port ajung la 10 m. Dotări moderne portuare, macarale de diverse tipuri, elezatoare pneumatice. Anual, portul este vizitat de peste 9 000 de nave.

Trafic de mărfuri 11,4 mil. t/1978. Șantier de construcții navale, reparații de superpetroliere.

**LÎSTĂ**, s.f. • **L. de echipaj** = tabel nominal cu membrii echipajului ambarcat, care cuprinde numele și prenumele persoanei, funcția la bord, felul documentului care atestă calificarea, locul și data nașterii, naționalitatea, data ambarcării. Când nava sosește sau pleacă din port, printre documentele de bord prezentate organelor de control se află și **l.** de echipaj. • **L. de încărcare** = tabel cu mărfurile care urmează să fie încărcate. Pe baza **l.** de încărcare (imminată din timp comandantului de către încărcător), se întocmește planul de încărcare. **L. de încărcare** cuprinde: cantitatea de mărfuri, destinația, descrierea mărfurilor (caracteristici, aprecieri privind ambalajul, mărcile de prețare, volumul, greutatea). Sin. **l. de mărfuri**. • **L. navelor la rînd** = tabel cu ordinea sosirii navelor în radă sau în avanport. Această **l.** se întocmește de o autoritate portuară pentru a ține evidența ordinii rîndului de acostare și de începere a operațiilor de încărcare-descărcare. • **L. neagră** = **l.** (în marina engleză) cu navele care nu mai prezintă garanție în exploatare, precum și cu numele căpitanilor cu abateri foarte grave de la regulile de navigație [fr. *liste*].

**LITOLOGIE**, s.f. • **L. subacvatică** = parte a oceanografiei care studiază natura și compoziția sedimentelor de pe scoarța subac-

vatică. Materialele depozitate în straturi pe scoarța subacvatică pot fi terigene (provenite din sol), neritice (oceanice), eruptive (magmatogene), cosmice (meteorice) [fr. *lithologie*].

**LITORĂL**, l. (s.n.) Fișie care mărginește marea sau oceanul, pînă la izobata de 100 m. **L.** cuprinde faleza, plaja și acvatoziul de lingă țarm. **2.** (adj.) Care se referă la zona de lingă țarm [fr. *littoral*; lat. *littoralis*].

**LIVRÉT**, s.n. • **L. de marinar** = act de identitate pentru marinari și de confirmare a brevetelor profesionale ale acestuia. Acest document îl eliberează căpitania de port și cuprinde: fotografia, numele și prenumele marinarii și al părinților, locul și data nașterii, jurisdicția sub care se află, numărul matricol, funcția în echipaj, brevetele și diplomele personale, data ultimei ambarcări [fr. *livret*].

**LLOYD**. Organizație navală internațională, centru de informații maritime, corporație profesională, instituție de asigurări (exceptînd cele pentru viață și pentru incendii). Organizația **L.** a fost creată la sfîrșitul sec. XVII în Anglia, iar la începutul sec. XX devine internațională. • *Lloyd's Register of Shipping* = societate engleză de clasificare, care publică anual situația flotelor militare și comerciale ale fiecărui stat.

**LNG**, abr. Navă destinată transportului de gaze naturale lichefiate [engl. *Liquid Natural Gas*].

**LOARA**, hidr. Fluviu în vestul Europei. Cel mai mare fluviu al

Franței. Lungime 1 012 km. Suprafața bazinului 120 500 km<sup>2</sup>. Debit mediu 350 m<sup>3</sup>/sec. Izvorăște din Munții Cevennes și se varsă în Oc. Atlantic (Golful Biscaya). Afluenți principali: Allier, Sarthe, Vienne. Porturi principale: Nantes, Tours și Orléans. Este navigabil și are un potențial energetic ridicat. Aparține în întregime Franței.

**LOC**, s.n. • **L. de acostare** (ancoraj, încărcare, debarcare, aprovizionare, staționare, încrucișare cu altă navă etc.) = **l.** amenajat, unde echipajul poate face acostare (ancoraj), încărcare, debarcare, aprovizionare, staționare, încrucișare cu altă navă etc.) [lat. *locus*].

**LOCH**, s.n. Aparat electric de navigație, destinat să măsoare distanța parcursă și viteza navei. Se compune din elice sau tub, sistem de transmitere a mișcării elicei sau a presiunii apei, înregistrator, indicator. Primul **l.** a fost realizat în jurul anilor 1620. Var. *loh* [fr. *loch*].

**LOFĂ**, vb. **1.** A schimba drumul unui velier venind cu prova spre direcția vântului. **2.** A forța (cu nava proprie) o altă navă, aflată în apropiere, să schimbe drumul [fr. *lofer*; engl. *loof*].

**LOL**, s.n. Proprietate a navei de a se înclina datorită unor forțe exterioare [?].

**LON**, s.n. Rangă folosită pentru a se debloca lanțul de ancoră [rus. *lom*].

**LONDRA**, top. Capitala Marii Britanii, port fluvial. Situată pe riul Tamisa, la 60 km de M. Nordului. Una din marile metropole ale lumii și cel mai mare centru economic și port britanic. Mare nod de comunicații pe ape. Trafic de mărfuri (împreună cu portul Medway) = 62 mil. t/1978. Se întinde pe o suprafață de peste 2 000 km<sup>2</sup>. Lungimea docurilor portului este de peste 120 km, iar pescajul șenalului Tamisei este permanent dragat la peste 11 m. Giganticul ansamblu portuar dispune de o adevărată pădure de macarale (peste 1 000, de diferite capacități, până la 200 t), peste 300 de remorchere și peste 5 100 de șleperi și alte sisteme moderne de manipulare și depozitare a mărfurilor (silozuri cu turnuri elevatorie — între cele mai rapide din lume). Important port petrolier (poate primi supertancuri de 80 000 t) și port de pasageri imbarcați pentru India, Australia, Noua Zeelandă, Extremul Orient etc. Dispune de amenajări pentru containere. Pe țărmul nordic al estuarului Tamisei se află centrul de control al navigației pe fluviu, dotat cu radare, geamanduri automate, radiotelefoane, telexuri ce distribuie toate datele necesare navigației. Portul efectuează în prezent 1/3 din comerțul britanic (cca 25% din importuri și 40% din exporturi). Este legat prin sute de linii de navigație maritimă cu aproape toate marile porturi ale lumii. Anual, este vizitat de peste 60 000 de nave. Mari șantiere de construcții și reparații de nave.

**LONGITUDINE**, s.f. Coordonată geografică, măsurată pe ecuator, de la primul meridian (Greenwich) și pînă la meridianul locului. Este exprimată în grade, minute și secunde; ia valori de la zero la 180°, spre est și vest [fr. *longitude*; lat. *longitudo*-, *inis*].

**LORAN** abr. Sistem radiotehnic de navigație pentru distanțe mari. Principiu de funcționare: trei stații radio speciale (una principală, două conjugate), situate la 400 Mm distanță între ele, emit impulsuri scurte, care sînt recepționate la bord. Stațiile fiind față de navă la distanțe diferite, aparatul de recepție stabilește diferențele de timp caracteristice impulsurilor de la fiecare dintre stații. Acestor diferențe de timp le corespund diferențe de distanță reprezentate pe hartă prin cîte o linie de poziție de forma unei hiperbole. La intersecția a două hiperbole se află nava. Raza de acțiune a sistemului este de 700 Mm ziua și 1 400 Mm noaptea. Pe coastele Oc. Atlantic, Pacific și Indian sînt cca 70 stații **L.** [engl. *Long Range Navigation*].

**LOSTROM**, s.m. (flv.) Sin. *no-strom* [?].

**LÔTCĂ**, s.f. Barcă pescărească din lemn, îngustă, cu prova și cu pupa ascuțite și arcuite; este propulsată și guvernată cu vîsle [rus. *lodka*].

**LOVITŪRĂ**, s.f. 1. Bătăie de clopot pentru a marca la bord: a) jumătățile de oră (**L. simplă**); b) orele (**L. dublă**); c) poziția navei pe timp de ceață (**L. simple repetute**).

2. Mișcare a ramei (vîslei) în ciclu complet: poziția „dreptă”, poziția „trasă”... revenirea în poziția inițială. ● **L. de acertisment** = **L.** trasă cu tunul pentru a soma o navă sau pentru a o atenționa.

● **L. de vînt** = schimbare a vremii bune în vreme rea, cu durată de cîteva ore pînă la cîteva zile [lov. + suf. *-lură*].

**LOXODRÔMĂ**, s.f. Curba reprezentată pe hartă care taie meridianele globului sub același unghi. Pe hartă, **L.** este reprezentată printr-o linie dreaptă, ceea ce permite timonierului să guverneze nava menținînd constant un unghi de drum corespunzător. Drumul urmat de navă pe **L.** este mai mare decît cel urmat pe ortodromă, care este curba cea mai scurtă între două puncte de pe glob [engl. *loxodrome*].

**LPG**, abr. Navă destinată transportului de gaze sub presiune [engl. *Liquid Pressure Gas*].

**LUANDA**, top. Port, capitală a Republicii Populare Angola, situat în nord-vestul țării, în golful omonim, la Oc. Atlantic. Cel mai mare oraș al țării și al treilea port ca mărime. Trafic de mărfuri 2,6 mil. t/1974. Este întemeiat în 1575 de Paulo Dias de Novais sub numele de São Paulo de Loanda.

**LUCRĂRE**, s.f. ● **L. de matelotaj** = oricare dintre activitățile marinărești, cum sînt: confecționarea matiselilor, realizarea nodurilor, patronărilor, împreunărilor de parime etc. ● **L. hidrografică** = ansamblu de observații, determinări, experimentări și analize,

privind cercetarea mediului acvatic, în scopul determinării elementelor necesare pentru a se întocmi hărți marine și alte documente nautice. Ex.: executarea sondajelor, determinarea naturii scoarței subacvatice, dragajul hidrografic, studiul direcției, vitezei și adâncimii curenților, ridicarea topografică a țărmului etc. ● **L. hidrologică** = activitate orientată spre obținerea informațiilor privind caracteristicile fizico-chimice și dinamice ale mediului marin.

● **L. hidrotehnică** = 1. Operație sau ansamblu de operații, de materiale, manoperă, mașini și utilaje necesare unor activități privitoare la apă: amenajarea unui acvatoriu, bararea sau regularizarea unui curs de apă; schimbarea direcției curenților; îndiguirile etc.; 2. Sistem tehnic rezultat din acțiunea 1. ● **L. marinărești** = 1. specifice marinarilor: noduri, legături, patronări, matiseli, confecționări de plase, baloane de acostare, preșuri, scări — toate din parime; piturări, cusătură de vele, garnisiri de raiuri etc. ● **L. oceanografică fundamentală** = ansamblu de măsurători și recoltări de probe pentru cercetarea apelor mari, puțin sau deloc cunoscute, cercetare finalizată prin determinarea tuturor caracteristicilor probelor respective. ● **L. oceanografică parțială** = ansamblu de măsurători și recoltări de probe pentru cercetarea anumitor caracteristici cum sînt salinitatea, valurile, curenții, prezența substanțelor în suspensie și a organismelor vii etc., în scopul de a furniza informații necesare navigației,

pescuitului, protejării naturii etc. [*lucra* + suf. -re].

**LŪCRU**, s.n. ● **L. pe hartă** = activitate specifică personalului navigant; trasarea pe hartă a drumurilor, releventelor, raioanelor periculoase, curbei de girație etc.; măsurarea distanțelor, determinarea duratei de parcurs între două puncte, scoaterea ori punerea unor puncte pe hartă, probleme de estimă grafică etc. [*lucra*].

**LUDA**, top. Port (la M. Galbenă) în Asia de est. Al doilea port (după Shanghai) ca mărime al R.P. Chineze. Trafic de mărfuri 20 mil. t anual. Lungimea totală a digurilor 4,4 km, iar a cheurilor 3,3 km. Adâncimea apei în apropierea danelor 8—10 m. Echipamentul de manipulare a mărfurilor este modern și cuprinde macarale plutitoare de 120 t, macarale de cheu de 45 t, iar spațiile de depozitare sînt corespunzătoare. Șantier de construcții și reparații navale.

**LULEĂ**, top. Al treilea port al Suediei (după Göteborg și Halsingborg), situat în partea septentrională a țării, la gura de vărsare în M. Baltică a râului cu același nume. Important centru industrial și comercial. Sediul a trei societăți de navigație. Lungimea totală a cheurilor depășește 3 km, iar adâncimile de ancorare sînt cuprinse între 7 și 20 m. Dispune de amenajări pentru intrarea navelor de mare tonaj. Anual, portul este vizitat de peste 1 200 de nave. Trafic de mărfuri (1977) = 6,1 mil. t.



Iarna este necesară intervenția spărgătoarelor de gheață. Șantier de construcții și în special de reparații navale.

**LUMEA NOUĂ.** Denumirea Americii în vremea marilor descoperiri geografice. Numele **L. Nouă** a fost dat continentului de către unul din descoperitori, navigatorul Amerigo Vespucci. Până la el, datorită unei erori geografice, navigatorii considerau că noul continent ar fi India, și chiar așa îl și numeau [lat. *lumen*].

**LUMINATÓR,** s.n. Deschidere în puncte pentru luminatul natural al încăperilor de la bord [*lumină* + suf. *-tor*].

**LUMINĂ,** s.f. Sursă de l. albă, verde sau roșie, situată în anumite locuri de la bord sau de pe mijloacele de asigurare a navigației (far, geamandură), destinată să marcheze poziția sau starea navei, precum și poziția unor repere pe timp de noapte. ● **L. alternativă** = l. cu schimbare periodică a culorii, constatată pe același relevment. ● **L. alternativă cu ocultații** = l. alternativă, cu faza de lumină mai mare decât faza de întuneric. ● **L. cu grup de ocultații** = grup de două sau mai multe sclipiri, de durată mai mare decât a întunericului. ● **L. cu intermitențe** = l. cu faze de iluminare (intermitențe) și de întuneric alternative, egale ca durată. ● **L. cu licăririi** = l. cu peste 60 de sclipiri pe minut, alternând cu întreruperi de foarte scurtă durată. ● **L. cu ocultații** = l. cu faze de iluminare de durată mai

mică decât faza de întuneric. ● **L. cu sclipiri** = l. ale cărei faze de iluminare alternează regulat și sînt de durată mai mică față de fazele de întuneric. ● **L. cu sclipiri duble** = l. a cărei fază de iluminare are două sclipiri inegale, separate prin faze de întuneric.

● **L. cu sectoare** = l. vizibilă în unul sau mai multe sectoare care au caracteristici și culori diferite de la unul la celălalt; semnalizează o direcție fie recomandabilă, fie periculoasă navigației. ● **L. de aliniament** = l. care formează cu altă l. o linie (aliniament) destinată să marcheze o direcție de marș sau o limită de evitare a unui pericol de navigație; cele două l. au înălțimi diferite. ● **L. de ancoră** = oricare dintre l. navei ancorate; sînt albe, continui, vizibile circular de la cel puțin 2 Mm, de la apusul pînă la răsăritul Soarelui. ● **L. de avarie** = oricare din cele două l. de la bordul navei care nu mai poate să manevreze; sînt roșii, pe aceeași verticală, distanțate la 1,83 m (6 picioare), vizibile circular de la cel puțin 2 Mm. Cînd nava are aceste l. împreună cu l. de navigație, înseamnă că nu poate fi guvernată. Cînd nava are aceste l. împreună cu l. de ancoră, înseamnă că este pusă pe uscat. ● **L. de avertisment** = l. care marchează un pericol de navigație. ● **L. de ceață** = l. care marchează poziția navei pe timp de vizibilitate redusă (ceață, gren etc.). ● **L. de drum** = oricare din cele două l. albe ale navei cu propulsie mecanică aflată în marș; sînt vizibile dinspre prova cîte 112°,5 (10 carturi) în fiecare

bord și sînt instalate în planul diametral al navei, la 13,71 m (45 picioare) distanță orizontală între ele și la 6,10 m (10 picioare) deasupra punții continui sau superioare (prima l. situată în prova) și la 10,67 m (35 picioare) deasupra punții (a doua l. situată în pupa), ceea ce le asigură o vizibilitate la cel puțin 5 Mm. • **L. de far** = fascicul de l. dirijat și cu bătaie mare, produs cu ajutorul unei surse de l. și a unui aparat care concentrează l. și creează fazele de iluminare și pe cele de întuneric, diferite de la far la far, ceea ce permite navigatorilor să le identifice ușor. Surse pentru l. de far: bec cu acetilenă, bec electric, tuburi fluorescente. În general, l. de far poate fi: a) fixă (continuă, monocoloră, constantă ca intensitate); b) cu sclipiri; c) cu oculații; d) alternativă (constantă ca intensitate, schimbătoare ca culoare). • **L. de navigație** = l. de drum împreună cu l. de poziție (roșie în babord și verde în tribord), specifice navei aflate în marș. Sin. **l. de marș**.

• **L. de pescuit** = oricare din cele două l. specifice pescadoreanilor care au uneltele la apă: o l. verde și una albă, pe aceeași verticală (cînd sculele sînt în imersiune) sau o l. roșie și una albă, pe aceeași verticală (cînd pescuiesc cu alte mijloace). Cînd uneltele de pescuit sînt la mai mult de 153 m (500 picioare) distanță de pescador, lîngă cele două l. de mai sus se mai aprinde în bordul unde este lansată unelta o l. albă la 1,83 m (6 picioare) distanță orizontală de primele două. • **L. de**

**poziție** = oricare dintre cele două lumini colorate, instalate una în babord, cealaltă în tribord, destinate să semnalizeze poziția navei; sînt vizibile fiecare la cel puțin 2 Mm, cîte  $112^{\circ},5$  (10 carturi) începînd cu prova. • **L. direcțională** = l. cu sector foarte îngust, care marchează un aliniament.

• **L. fixă** = l. cu intensitate și culoare neschimbate. Pot fi l. fixe cu sclipiri, cu grupuri de sclipiri.

• **L. izofasică** = l. cu faze de lumină și întuneric alternante și egale ca durată. • **L. în apă** = fenomen de pătrundere a l. solare în apă. Zona 0—100 m adîncime este bine luminată de Soare și permite plantelor (algelor) procesul de asimilare a clorofilei. Zona 100—500 m este slab luminată de Soare și permite dezvoltarea florei rezistente la umbră. Dincolo de 500 m întunericul nu permite florei să se dezvolte. • **L. portuară** = l. situată la extremitățile digurilor sau la intrarea în bazinele portuare [*lume* (inv.) „lumină“].

**LUMINESCENȚĂ**, s.f. Proprietate fizică a apei marine de a emite, pînă la 1300—1500 m adîncime, radiații luminoase reci (radiații netermice), provenite de la anumite microorganismele (meduze, fotobacterii, crustacei, noctiluca). Sin. *fosforescență* [fr. *luminescence*].

**LUMINOZITATE**, s.f. • **Graficul l.** = diagramă în care sînt reprezentate pentru toate zilele lunii orele răsăritului și apusului Soarelui și Lunii, durata crepusculului [fr. *lumin sité*].

**LUNCA**, s.f. Zonă de-a lungul unei ape curgătoare; în **l.** se revărsă periodic apele și crește o vegetație specifică. ● **L. Dunării** = zonă inundabilă, situată de-a lungul Dunării. **L. Dunării** are o suprafață de aproape un milion de hectare, dintre care cca jumătate sînt bălți permanente [sl. *lonca*: 1514].

**LUNETĂ**, s.f. ● (inv.) **L. de calafat** = **l.** tronconică prin care se privește în apă pentru a observa starea calafatului dintre filele bordajului de lemn [fr. *lunette*].

**LUNGÍME**, s.f. ● **L. admisibilă** = **l.** compartimentului stabilită prin SOLAS, egală cu produsul dintre lungimea inundabilă și factorul de compartimentare. ● **L. inundabilă** = **l.** unui compartiment convențional care determină, prin inundare, creșterea pescajului pînă la limita de supraimersiune. ● **L. între perpendiculare** = **l.** navei între perpendicularele ridicate pe linia de plutire la extremitățile navei. Sin. **l. navei la linia de plutire**. ● **L. maximă** = **l.** navei măsurată la nivelul punții, între extremități. Sin. **l. peste tot**. ● **L. navei** = distanța dintre prova și pupa unui mijloc de navigație. Ex. **l. între perpendiculare, l. maximă**. ● **L. fluviului (rîului)** = distanța dintre izvoare și gurile de vărsare. ● **L. valului** = distanță orizontală dintre creștele a două valuri succesive. Valori medii: 69—110 m. Valori maxime: 170 m (Atlanticii de nord), 214

m (Atlanticii de sud), 233 m (Oc. Pacific), 342 m (Oc. Indian, în sud). [lung. + suf. *-ime*].

**LŪNTRE**, s.f. Barcă de lemn, cu fund plat, cu prova și pupa ascuțite, propulsată și guvernată cu vîsle, destinată mai ales pescuitului pe apele interioare. ● **L. monoxilă** = ambarcațiune arhaică, cioplită dintr-un trunchi de copac. Se folosește și azi în unele zone din Africa, Asia și America de Sud [lat. *linter, -tris* (*linter*)].

**LUP**, s.m. ● *Gură de l. v. nod marinăresc*. ● **L. de mare** = marinar competent și experimentat, care a navigat îndelung pe mări și oceane [lat. *lupus*: 1490].

**LŪPTĂ**, s.f. ● **L. navală** = *v. bătlie*. ● *Serie de l.* = grup de cifre repartizat fiecărui marinar militar, pentru a-i stabili astfel în concordanță cu rolurile (*v. și rol*) îndatoririle pe care le are în diferite situații (alarmă de luptă, trageri, lansări etc.). Prima dintre cifrele grupului indică unitatea de **l.** din care face parte omul (1 navigație; 2 artilerie, 3 arme sub apă, 4 observare și transmisiuni, 5 electromecanici), următoarea cifră indică numărul postului de **l.** din cadrul unității de **l.**, iar cifra a treia indică numărul schimbului în cadrul postului de **l.**

**LUSÍN**, s.n. Lanțană din 2—3 sfilețe de culoare albă, subțire, de bună calitate, folosită la înfășurări și matiseli de ornamentație [fr. *lusin*].

# M

**MACARĂ**, s.f. **1.** Scripete prin care este trecută o parimă. În general o **m.** se compune din căpătină (carcasă) cu două fețe, între care se montează pe un ax (osic) una sau două role numite și *rainuri*. Poate avea rai metalic sau zbir; poate fi alunecătoare (culisantă pe parimă) sau fixă, de bigă, de bord, de cheu sau de ghidare etc. **2.** Dispozitiv pentru manevrat greutatea de la bord la mal și invers. • **M. în serie** = una din **m.** dispozitivului destinat să multiplice forța, alcătuit din mai multe **m.** montate în serie. • **M. mobilă** = **m.** prevăzută cu posibilități proprii de deplasare. Poate fi rulantă, plutitoare sau instalată pe un vehicul. • **M. plutitoare** = sistem tehnic format dintr-un corp plutitor pe care este montată o **m.** destinată să manevreze greutatea în zona portului, pe distanțe scurte. Capacitatea de ridicare = cea 200 t. • **M. simplă** = **m.** prevăzută cu un singur rai [te. *makara*].

**MACHETĂ**, s.f. • **M. de navă** = model de navă, micșorat la o anumită scară. În șantierile navale, **m.** se folosește pentru a realiza unele piese care au curburi complicate (ex. extremitățile prova și pupa ale navei [fr. *maquette*]).

**MACKENZIE**, hidr. Fluviu în partea septentrională a Americii de Nord. Lungime 4 050 km. Suprafața bazinului 1 660 000 km<sup>2</sup>. Suprafața deltei 15 000 km<sup>2</sup>. Debit mediu 16 000 m<sup>3</sup>/sec. Izvoarăște din Lacul Scavilor și se varsă în Oc. Arctic. Afluent principal Liard. Port principal Fort Good Hope. Aparține în întregime Canadei. Este navigabil pe cea mai mare parte din lungimea sa. Apele sale sînt utilizate în producerea de energie electrică.

**MACROSEISM**, s.n. • **M. submarin** = mișcare seismică submarină (cutremur subacvatic) de mare intensitate [fr. *macrośisme*].

**MADAGASCAR**, (*Republica Democrată M.*) **1.** top. Stat insular

in Oc. Indian. Flotă maritimă comercială (1974) = 52 309 t.d.w. Pescuit (1978) = 54 380 t. Porturi principale (mil t/1977): Tamatave (0,4), Majunga (0,3), Nosy-Bé și Saint Luis (0,2), Tulcar (0,2). Navigație pe râurile din vestul țării (Sofia, Betisboka — 400 km —, Tsiribihina) și pe Canal des Pangalanes. 2. Insulă în sud-estul Africii; insula cea mai mare a acestui continent și a patra din lume, după Groenlanda, Noua Guinee și Kalimantan. Suprafață = 589 840 km<sup>2</sup>.

**MADEIRA**, 1. hidr. Fluviu în partea de est a Americii de Sud. Lungime totală 3 230 km cu afluentul său Mamoré. Izvorăște din Anzii bolivici și devine afluent al Fluviului Amazon. Afluenți principali: Jiparaná și Roosevelt. Principalele porturi: Dôrto Velho și Manicoré. Aparține statelor Brazilia și Bolivia. Este navigabil pe cea mai mare parte din lungimea sa. 2. top. Insulă și arhipelag în Oc. Atlantic. În 1420 navigatorii portughezi au descoperit o insulă acoperită cu păduri. Ulterior, numele insulei s-a extins asupra întregului arhipelag.

**MAGDALENA**, hidr. Fluviu în nord-vestul Americii de Sud. Al doilea ca mărime (după Putumayo) din Columbia. Lungime 1 550 km. Suprafața bazinului 250 000 km<sup>2</sup>. Izvorăște din Munții Anzi (Cordilierea orientală) și se varsă în M. Caraibilor. Afluent principal Cauca. Port principal Barranquilla. Aparține în întregime Columbiei.

**MADRIÉRĂ**, s.f. 1. (ilv.) Platforma pontonului de acostare. 2. Scindură care compune platforma pontonului [?].

**MAÉSTRU**, adj. ● *Cuplu m.* = cea mai lată parte a navei [it. *maestro*].

**MAGAZIE**, s.f. Încăpere (compartment) la bord unde se încarcă și se depozitează materiale (pituri, vele etc.) și mărfuri. Ex. *M.* de muniție, *M.* de pituri, *M.* șefului de echipaj, *M.* de vele, *M.* de marfă (sin. *cală, hambar*). ● *Excesul gurilor de m.* = diferența dintre 0,5 din tonajul brut al navei comerciale și volumul total al gurilor de *m.* [ngr. *maghazîn*].

**MAGNÉT**, s.m. ● *M. compensator* = bară de oțel montată în suportul compasului magnetic, în plan longitudinal sau transversal, pentru a compensa deviația semi-circulară. ● *M. corector de bandă* = bară magnetică montată vertical în suportul compasului magnetic și în axa rozei, pentru a compensa deviația de bandă, când nava are rulu [ngr. *maghnitis*; germ. *Magnet*].

**MAGNETISM**, s.n. ● *M. îndus al navei* = *m.* creat în părțile metalice de la bord de către *m. terestru*. ● *M. permanent al navei* = *m.* pe care îl are permanent o navă datorită maselor metalice care o compun; produce un câmp magnetic care influențează compasul magnetic de la bordul navei. ● *M. temporar* = *m.* creat asupra părților metalice ale navei de către *m. terestru*; valoarea *m.* temporar este în raport de dru-

mul navei; produce deviația semi-circulară și cvadrantală. • *M. terestru* = fenomen magnetic caracterizat de acțiunea forțelor magnetice ale Pământului. Valoarea *m. terestru* variază în funcție de loc și de timp, precum și de fenomenul numit deriva continentelor. Acul magnetic suspendat se orientează cu un vîrf spre polul nord magnetic, cu celălalt spre polul sud magnetic și formează cu orizontala un unghi numit *înclinație magnetică*. • *M. navei* = însumare a *m. permanent* dat de masele metalice de la bord cu *m. indus* de cîmpul magnetic terestru creat în părțile metalice ale navei; influențează compasul magnetic și creează deviația magnetică [fr. *magnétisme*; germ. *Magnetismus*].

**MAHÓN**, s.n. v. *acaju* [tc. *mahun*; *mahon*].

**MAHONĂ**, vb. A descărca în mahonă caricul unei nave care nu poate pătrunde în port sau nu poate trece peste un prag, o bară, un obstacol de navigație; v. și *mahonă* [*mahonă* + suf. *-a*].

**MAHONĂ**, s.f. 1. Mijloc de navigație nepropulsat folosit la mahonare. 2. Navă de pescuit, propulsată cu patru perechi de rame. [fr. *mahonne*, sp. *mahona*].

**MAI**, s.n. • *M. de înfășurare* = ciocan de lemn cu mîner rotund și corp concav, destinat înfășurării de parîme. • *M. de matisit* = ciocan de lemn, cu mîner și corp cilindric, destinat lucrărilor de matisire. • *M. de stîns* = ciocan

cu mîner cilindric, de metal, și corp de lemn, asemănător ca formă unei elipse retezate la capete, folosit la stringerea legăturilor [lat. *malleus*].

**MĂISTRU**, s.m. • *M. de cală* = persoană specializată în lansări de nave, lucrări de ridicare și coborîre pe (de pe) cală, construcții de scareuri, cavaleți, tacade. • *M. militar de marină* = grad în marina militară, inferior celui de ofițer. Ierarhia în corpul măștrilor este stabilită prin determinativul „maistru militar clasa...” • *M. militar clasa a IV-a* = cel mai mic grad de maistru: epolet negru, ancoriță, o steluță. • *M. militar clasa a III-a* = grad superior celui de clasa a IV-a: epolet negru, ancoriță, bentiță portocalie așezată transversal, o steluță. • *M. militar clasa a II-a* = grad superior celor de clasa a IV-a, și clasa a III-a: epolet negru, ancoriță, bentiță portocalie, două steluțe. • *M. militar clasa I* = grad superior celor de clasa a IV-a, a III-a, și a II-a: epolet negru, bentiță portocalie, trei steluțe. • *M. militar principal* = cel mai mare grad de *m. militar de marină*: epolet negru, bentiță portocalie, patru steluțe [germ. *Meister*; 1509].

**MAL**, s.n. Zonă a uscatului, în imediată apropiere a apei. Țărm. • *M. drept* = *m.* din partea dreaptă, privind în aval. • *M. stîng* = *m.* din partea stîngă, privind în aval. • *Gheață la m.* = gheață formată de fluviu lângă *m.* • *La m.* = 1. lângă mal. 2. pe mal [cf. alb. *mall*; 1445].

**MALAWI** (*Republica M.*) 1. top. Stat în sud-estul Africii. Nu are ieșire la mare. Pescuit (1978) = 67 677 t. (în totalitate în ape interioare). Hidrografie: lacul Malawi (suprafață 30 800 km<sup>2</sup>, adâncime maximă de 706 m). Principalele cursuri de apă: Rukuru, Dwangwa, Bua și Chiré; ultimele trei debusează în lacul M. Port principal Lilongwe situat pe riul cu același nume; este și capitala țării. 2. (Nyassa) hidr. Lac tectonic în sud-estul Africii. Suprafața 30 800 km<sup>2</sup>. Adâncime maximă 706 m. În lacul M. se varsă cursurile de apă Rukuru, Dwangwa și Bua. State limitrofe: Malawi, Tanzania și Mozambic.

**MALAYSIA** (*Federația M.*), top. Stat în sud-estul Asiei. Are largă deschidere la Oc. Pacific și Oc. Indian. Flotă maritimă comercială (1978) = 810 725 tdw. Pescuit (1978) = 685 107 t. Porturi principale (mil. t/1978): Port Dickson (8,3), Miri (7,4), Klang (6), Penang (5), Sandakan (4,5), Tawau. Rîurile sînt scurte și cu debite bogate, mai importante fiind Pahang, Perak și Rapang.

**MALDIVE** (*Republica M.*), top. Stat insular (cca 2 000 insule coraligene) în nordul Oc. Indian. Flota maritimă comercială (1978) = 118 985 tdw. Pescuit (1978) = 25 800 t. Port principal: Malé.

**MALI** (*Republica M.*), top. Stat în nord-vestul Africii. Nu are ieșire la mare. Pescuit (1978) = 100 000 t pește. Porturi principale: Bamako, Ségou. Căi navigabile interne (cca 2 300 km) --

cursurile superioare ale fluviilor Niger și Senegal.

**MALTA** (*Republica M.*), top. Stat insular în zona centrală a M. Mediterane. Flota maritimă comercială (1978) = 133 768 tdw. Pescuit (1978) = 1 064 t. Porturi principale: Gran Harbor, Marsamxett. ● *Ordinul M.* = organizație navală înființată în 1530 și structurată în șapte, apoi în opt diviziuni („limbi”) reprezentînd Franța, Anglia, Italia, Germania, Castilia, Aragon, Auvergne, Provența, destinată să contracareze expansiunea otomană în Mediterana.

**MANDĂR**, s.n. Dispozitiv alcătuit din una-două macarale simple, destinat să schimbe direcția de acționare a forței de tracțiune sau să multiplice această forță. Poate fi simplu (alcătuit dintr-o macara simplă numită și palanc de arboradă) sau dublu, numit și *palanc de tun*. ● *Zi de m.* = zi stabilită pentru spălarea rufelor la bord și pentru ridicarea m. [?].

**MANÉLĂ**, s.f. *v. cabestan* [it. *manella*].

**MANEVRA**, vb. 1. A deplasa un mijloc de navigație. 2. A folosi instalațiile de propulsie, de guvernare și de legare, precum și vîntul sau curentul de apă, în așa fel încît nava sau ambarcațiunea să execute mișcările dorite de cel care conduce. ● *A m. velele* (*vergile*) = a ridica, a cobori sau a orienta velele (*vergile*) [fr. *manœuvrer*].

**MANEVRABILITĂTE**, s.f. Calitatea navei de a schimba ușor direcția de deplasare sub acțiunea instalațiilor de propulsie și de guvernare și de a înainta pe un drum curbiliniu. **M.** depinde de capacitatea propulsorului, de numărul elicelor și cîrmelor, de pescaj, de forma carenei și mărimea suprastructurii, de alura și tăria vîntului (curentului de apă). Sin. *capacitate de guvernare* [fr. *manœvrabilité*].

**MANÉVRĂ**, s.f. 1. Oricare dintre parmele sau lanțurile destinate să fixeze arborada, să lege nava sau să manevreze vela, verga, biga sau gruiul. ● **M. curentă** = parimă sau lanț destinat să ridice sau să coboare vela și verga, să înfășoare sau să desfășoare vela (ex. scotă, mură, fungă), precum și să orienteze verga, biga sau gruiul. 2. Oricare dintre activitățile sau acțiunile echipajului referitoare la navă sau la elemente ale ei. ● **M. de acostare** = ansamblu de operațiuni prin care un mijloc de navigație este adus la dană, la ponton, lingă cheu sau lingă alt mijloc de navigație.

● **M. de ancorare** = activitate prin care echipajul imobilizează nava (ambarcațiunea) cu ajutorul instalației de **m.** și al celei de legare (âncorare). ● *Mănuși de m.* = mănuși din piele sau din tendă, folosite de marinari la manevrarea parimelor, precum și pe timpul executării unor lucrări de matelotaj cu parme de metal. ● **M. fixă** = parimă sau lanț care fixează (consolidează sau susține) arborada. Ex.

strai, sart, patarăjină [fr. *manœuvre*].

**MANGALIA**, top. Port la M. Neagră al R.S. România. Mare șantier naval de construcții și reparații. Realizează în prezent nave de mare tonaj: mineraliere de 55 000 tđw și în viitorul apropiat mineraliere de 80 000 tđw.

**MANICĂ**, s.f. ● **M. de pînză** = furtun confecționat din pînză de in sau cîneapă și folosit la navă pentru stingerea incendiilor, ambarcarea apei în tancuri, spălarea punții etc. ● **M. de punte** = furtun confecționat din pînză cauciucată și folosit de regulă la spălarea punții [lat. *manica* „mîncă“].

**MANILA**, 1. (top.) Port (la M. Chinei de sud) în Asia de sud-est. Cel mai mare port și principalul centru economic și financiar al Republicii Filipinelor. Trafic internațional de mărfuri, împreună cu Bataan = 13,2 mil. t/1978. Sediul a 8 societăți naționale de navigație și 39 străine. Realizează 4/5 din importul și 1/3 din exportul țării. Portul are patru cheuri cu 19 dane la care adîncimea apei este de 7–9 m. Dispune de echipament modern pentru manipularea mărfurilor și mari spații pentru depozitare. Șantier de reparații nave pînă la 10 000 t. Fondat în anul 1571 de Lopez de Legazpi. 2. Frînghie din material vegetal (nilad) specific Manilei (Filipine). O astfel de parimă este ușoară, rezistentă, elastică. Sin. *parimă de M.*



**MANIPULĂNT**, s.m. (llv.). Ofițer în a cărui responsabilitate intră și păstrarea, arimarea și manipularea caricului [fr. *manipulant*].

**MARANGÓZ**, s.m. Timplar (dulgher) specializat în construcția navelor (ambarcațiunilor) din lemn sau în prelucrarea lemnăriei de la bord [tc. *marangoz*].

**MARANGOZERIE**, s.f. 1. Specialitatea de marangoz. 2. Atelier unde se lucrează marangozul [*marangoz* + suf. *-erie*].

**MAPUTO**, top. Port, capitală a Republicii Populare Mozambic, situat în sud-estul Africii, pe malul Golfului Delagoa (Canalul Mozambic). Punct de tranzit pentru țările din sudul continentului. Trafic de mărfuri 9,9 mil. t/1978. Dispune de mijloace de manipulare și spații mari de depozitare a mărfurilor.

**MARACAIBO**, hidr. Lac în nord-vestul Americii de Sud. Suprafață 20 000 km<sup>2</sup>. Adâncime maximă 250 m. Este o lagună cu apă dulce situată deasupra unui mare bazin petrolifer. Comunică cu Golful Venezuelei și M. Caraibilor printr-o strâmtoare. Port principal Maracaibo. Aparține în întregime Venezuelei.

**MARCĂ**, vb. 1. A delimita o pasă, un canal navigabil, un raion de navigație etc. 2. A face pe anumite zone ale lanțului de ancoră însemne privind lungimea acestuia. Se *m.* diferit zalele (cu inele de sîrmă și pitură) și cheile de împreunare (numai

cu pitură). Prima cheie de lanț se *m.* prin cheia de împreunare, piturată cu roșu. A doua cheie de lanț se *m.* cu un inel de sîrmă făcut pe podul primei zale de lângă cheia de împreunare, aceasta din urmă piturată cu alb. La fel se piturează zaua numărul doi sau cîte două zale în stînga și în dreapta cheii de împreunare. A treia cheie de lanț se *m.* cu două inele de sîrmă, cheia de împreunare se piturează cu albastru, iar zaua numărul trei sau cîte trei zale în stînga și în dreapta cheii de împreunare se piturează cu alb. Pentru a *m.* următoarele chei de lanț, se reia procedeul roșu-alb-albastru pentru cheile de împreunare ș.a.m.d. [germ. *Markieren*; fr. *marquer*].

**MĂRCĂ**, s.f. 1. Fir colorat, care indică pentru fiecare parîmă în parte calitatea și, în funcție de ea, destinația. 2. Însemn caracteristic pentru pavilion de saulă, bordaj, coș, ambalaj de marfă. • *M. de bord liber* = însemn pe bordajul exterior, la mijlocul navei, care indică pescajul de maximă încărcare a navei, pentru diferite regiuni ale globului și pentru diferite perioade ale anului; a fost folosită pentru prima dată de englezul Samuel Plimsoll (sec. al XIX-lea). Sin. *disc de bord liber*. • *M. de comandament* și *m. distinctivă* = pavilion de saulă destinat să indice prezența unei persoane care are drept la *m. distinctivă*: șef de stat, ministru al armatei, ambasadori, comandant al navei militare etc • *M. de coș* = însemn

pe coșul navei, destinat să indice compania sau armatorul de care aparține nava. *M. de identificare* = însemn pe ambalajul mărfii (seria și numărul coletului). ● *M. de navigație* = geamandură, baliză etc., cu valoare de reper. ● *M. de pescaj* v. *pescaj*. ● *M. de port* = însemn pe marfă, destinat să indice portul de destinație. ● *Scrisoare de m.* = document dat de guvern prin care se autorizează înarmarea navelor particulare pentru a participa la operații de război maritim îndreptat cu prioritate împotriva navelor comerciale ale inamicului. Nava și echipajul care au obținut scrisoarea de *m.* acționează pe cont propriu, împărțind cheltuielile și asumându-și riscuri în schimburi unei părți din pradă. Sin. *commission de cursă* [ngr. *márka*; fr. *marque*].

**MĂRE**, s.f. Acvatoriu întins, învecinat uscatului; zonă dintr-un ocean. ● *M. Atlanticum* = nume dat pe vremea lui Herodot apelor aflate dincolo de Coloanele lui Hercule (Gibraltar), adică Oc. Atlantic de azi. Este prima atestare documentară a acestui hidronim.

● *M. calmă* = *m.* cu suprafață netedă. Sin. *m. oglindă*, *m. de gradul zero*. ● *M. capricioasă* = *m.* când calmă, când agitată. ● *M. confuză* = *m.* caracteristică zonei centrale a unui ciclon, cu valuri mari din toate direcțiile, care creează o stare de agitație foarte puternică, dezordonată și periculoasă pentru nave.

● *M. contrarie* = *m.* cu valuri din direcția opusă vântului; este

caracteristică ciclonilor care au vânturi schimbătoare, precum și strimtorilor, datorită sensului invers celui normal pe care îl au în ele vântul și curenții de marec.

● *M. de gradul 1* = *m.* cu valuri ușoare, scurte, înalte de 0,10—0,70 m. Sin. *m. ușor ondulată*.

● *M. de gradul 2* = *m.* cu valuri ale căror creste încep să se spargă, formînd spumă sticloasă. Sin. *m. încrețită*. ● *M. de gradul 3* = *m.* cu valuri ceva mai lungi, înalte de 0,75—2 m, cu creste înspumate. Sin. *m. ușor agitată*.

● *M. de gradul 4* = *m.* cu valuri ale căror creste sînt sparte, iar spuma albă ocupă pe alocuri versanții valurilor. Sin. *m. cu „berbeci”*.

● *M. de gradul 5* = *m.* cu spumă formînd benzi fragmentate și nu prea lungi. Sin. *m. agitată*. ● *M. de gradul 6* = *m.* cu valuri lungi, înalte de 6—9 m, formînd fișii de spumă. Sin. *m. foarte agitată*.

● *M. de gradul 7* = *m.* cu valuri lungi, înalte de 9—12 m, formînd fișii de spumă care acoperă aproape întreaga suprafață a apei. Sin. *m. furtunoasă*.

● *M. de gradul 8* = *m.* cu valuri de 12—14 m, formînd spumă compactă. Sin. *m. cu uragan*.

● *M. de gradul 9* = *m.* cu valuri de 14—34 m, formînd spumă compactă; vîntul (29—24 m/sec.) spulberă violent crestele valurilor și saturează atmosfera cu pulbere fină de apă. ● *M. de ingresiune* = acvatoriu format în zona unde s-a prăbușit o porțiune de uscat.

Ex. *M. Mediterană*, *M. Roșie*. Sin. *m. tectonică*. ● *M. demon-*

*tală* == m. cu valuri mari; m. agitată. ● *M. deschisă* == m. situată la marginea continentelor, aproape de ocean, cu care comunică direct. Ex. *M. Arabiei*, *M. Barentz*, *M. Kara* etc. ● *M. din prova* == valuri care se propagă din direcția opusă direcției de deplasare a navei; au ca efect reducerea vitezei navei. Sin. *valuri din prova*. ● *M. epicontinentală* == m. din zona platformei continentale; are adâncimi până la câteva sute de metri și s-a format prin transgresiunea apei, după mișcări eustatice pozitive sau epigenetice negative. Ex. *M. Baltică*. ● *M. interinsulară* == m. înconjurată de insule. Ex. *M. Java*, *M. Banda*, *M. Celebes*. ● *M. interioară* == m. care pătrunde mult în uscat și care comunică prin strimtori cu oceanul sau cu altă m.; uneori m. interioară separă două continente. Ex. *M. Neagră*, *M. Mediterană*, *M. Baltică*, *M. Japoniei*, *M. Albă*, *M. Azov*, *M. Roșie*. Sin. *m. continentală*. ● *M. întinseală* == nume pentru Oc. Atlantic în vremea lui Columb. ● *M. marginală* == m. situată lângă un continent; poate avea largă deschidere la ocean. (*m. deschisă*) sau poate fi despărțită de ocean prin insule sau peninsule (*m. semiînchisă*). Ex. *M. Nordului* ● *M. Occidentală* == Oc. Atlantic, pentru navigatorii portughezi de odinioară. ● *M. de Sud* == nume dat Oc. Indian de către navigatorii antici. ● *M. Galilor* == nume sub care era cunoscută *M. Nordului* pe vremea lui Pliniu cel Bătrîn. ● *M. semiînchisă* == apă întinsă

mărginită parțial de uscat și depărtată de o apă vecină (ocean sau mare) prin peninsule ori prin șir de insule, ale căror praguri nu permit schimburi mari de lichid între cele două zone. Ex. *M. Andaman*, *M. Caraibilor*, *M. Chinei de est*, *M. Chinei de sud*, *M. Galbenă*, *M. Japoniei*. ● *M. liberă* == acvatoriile de dincolo de apele teritoriale și de zonele contigui; v. și *ape teritoriale* și *zonă contiguă*. În *m. liberă*, navele tuturor statelor au libertate de navigație, de pescuit și de vinat, de instalare a cablurilor și a conductelor submarine, de survolare a spațiului aerian. ● (pl.) *M. Sudului* == denumire sub care mai sînt cunoscute apele Oc. Pacific de la sud de ecuator; numele s-a folosit mult pe vremea lui Magellan. ● *M. teritorială* == sin. *ape teritoriale*. ● În *m.* == în larg, departe de țărm. ● *M. nu iartă* == expresie care semnifică faptul că pe *m.* iese la iveală orice greșală de navigație sau de manevră a navei, orice ignorare a regulilor de comportare la bord etc. ● *M. arată cine ești* == m. își arată competența sau adevărata valoare pe care o ai [lat. *mare, -is*; 1490].

**MAREA ALBĂ.** Mare continentală în nordul Europei, între peninsulele Kola și Kanin. Suprafață circa 90 000 km<sup>2</sup>. Adâncimea maximă 340 m, adâncimea medie 89 m. Temperatura medie a apei la suprafață -7°C iarna și +15°C vara. Salinitatea 20-30‰. Amplitudinea mării 10 m în G. Mezeni și 3,5 m în celelalte

zone. Comunică printr-un canal cu M. Baltică. Porturi principale: Arhanghelsk, Severodvinsk, Onega, Belomorsk, Kandalaska, Mezeni. La M.A. are ieșire U.R.S.S.

**MAREA BRITANIE**, top. Stat insular în Europa Occidentală (Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de nord), care cuprinde arh. Britanic și partea nord-estică a insulei Irlanda. Suprafață = 217 775 km<sup>2</sup>. Vecini: M. Nordului, M. Minceii, M. Irlandei, Oc. Atlantic. Flota maritimă comercială (1978) = 50 459 252 t.d.w. Pescuit (1978) = 1 039 845 t. Ape interioare navigabile în bună parte: Tamisa (336 km), Trent (290 km), Severn (338 km). În cimpile joase este realizat un mare sistem de canale. Numeroase lacuri de origine tectonică și glaciară: Loch Ness (56 km<sup>2</sup>), Loch Lomond (71 km<sup>2</sup>), Loch Oih, Windermere (15 km<sup>2</sup>), Lough Neagh (398 km<sup>2</sup> — cel mai mare lac). Porturi principale (mil.t/1978): Londra și Medway (62), Milford Haven (40), Tees, Hartlepool (30,7), Immingham și Grimsby (25), Southampton (20), Liverpool (14,7), Manchester (13). Construcții navale (1979) — 813 000 t.r.b.

**MAREA CORALILOR**. Mare a Oc. Pacific, în vestul Australiei. Suprafață — 4 791 000 km<sup>2</sup>. Adâncime maximă — 9 140 m. Temperatura apei la suprafață ajunge iarna la +19°C, iar vara la +28°C. Salinitatea: 34,5 — 35,5‰. La Marea C. au ieșire Australia, Noile Hebride (Vanuatu), Solomon, Noua Caledonie. Denumirea sa

vine de la recifele și insulele coraliene formate în această zonă.

**MAREA GALBENĂ**. Mare a Oc. Pacific, între Peninsula Coreea și estul Asiei. Are suprafața de 417 000 km<sup>2</sup>, adâncimea maximă 106 m, adâncimea medie 40 m., temperatura apei la suprafață circa 0°C iarna și +28°C vara, salinitatea 26 — 34‰, amplitudinea maximă a mării 9 m. La M.G. au ieșire R.P. Chineză, R.P.D. Coreeană, Coreea de Sud. Porturi principale: Quigdao, Dalni, Lushun, Inchon. Denumirea vine de la culoarea galbenă pe care o dau apei aluviunile aflate în suspensie.

**MAREA JAPONIEI**. Mare în Oc. Pacific cuprinsă între țărmul estic al Asiei și insulele Sahalin, Hokkaido și Honshu. Comunică prin strimtori cu M. Ohotsk, M. Chinei de Est. Are suprafața de 975 000 km<sup>2</sup>, adâncimea maximă 4 226 m, adâncimea medie 1 752 m. La M.J. au ieșire U.R.S.S., Japonia, R.P.D. Coreeană, Coreea de Sud.

**MAREA NEAGRĂ**. Mare intercontinentală, situată între Europa și Asia. Comunică prin str. Bosfor cu M. Marmara și prin str. Kerçi cu M. Azov. Are suprafața de 413 448 km<sup>2</sup>, adâncimea maximă 2 245 m, adâncimea medie 1 197 m, înălțimea maximă a valurilor 4 m, salinitatea 16 — 18‰, la suprafață, 21 — 22,5‰, la 150 — 200 m adâncime, mării foarte slabă. Dincolo de 200 m adâncime este zonă „moartă“ (lipsită de floră și faună), datorită slabilor curenți verticali care nu

pot aera straturile profunde ale apei sau (ipoteză recentă) datorită unor izvoare de hidrogen sulfurat. La **M.N.** au ieșire România, U.R.S.S., Turcia și Bulgaria. Numele i se trage de la culoarea închisă a apei pe timp noros.

**MAREA NORDULUI.** hidr. Mare situată între Arh. Britanic, Pen. Scandinavia și țărmul Europei. Suprafață 544 000 km<sup>2</sup>, adâncime maximă 463 m, adâncime minimă 14 m; temperatura apei la suprafață ajunge la +2°C iarna și +19°C vara; salinitatea 31-35‰; amplitudinea mării ajunge la 7,6 m; înălțimea maximă a valurilor 4—5 m; este bîntuită de furtuni puternice. Porturi principale: Londra, Newcastle, Hull, Anvers, Rotterdam, Amsterdam, Hamburg. La **M.N.** au ieșire Franța, Marea Britanie, R.F. Germania, Danemarca, Olanda, Belgia, Norvegia.

**MAREA ROȘIE.** hidr. Mare între Africa și Peninsula Arabia. Are suprafața de 450 000 km<sup>2</sup>, adâncimea maximă 2 635 m; temperatura apei la suprafață ajunge vara la +32°C; salinitatea 42‰, amplitudinea mării 1,8. Porturi principale: Suez, Port-Sudan, Djidda, Massawa, Hobeida. Comunică, prin canalul Suez, cu M. Mediterană. La **M.R.** au ieșire Egiptul, Iordania, Sudanul, Etiopia, Israelul, Arabia Saudită.

**MARÉE**, s.f. Fenomen de ridicare (flux) și de coborîre (reflux) periodică a nivelului oceanelor și al mărilor închise. Fenomenul a fost cercetat pentru prima dată de

către geograful grec Pytheas, în urmă cu două milenii. Kepler (1571—1630) aprecia că fenomenul este cauzat de „respirația ritmică a Pămîntului”, iar Descartes (1596—1650) — de Lună. În prezent, se apreciază că principalele cauze ale fenomenului sînt forțele de atracție exercitate de Lună și de Soare asupra maseilor de apă. ● **M. de cuadratură** = m. produsă cînd intervalul dintre culminația Lunii și a Soarelui este de șase ore; această m. are amplitudinea minimă (0,29 m). ● **M. de sizigii** = m. vie; m. produsă cînd Soarele și Luna culminează simultan; această m. are amplitudinea maximă 0,79 m. ● **M. înaltă** = fază a fenomenului de m., în care nivelul apei este maxim (pe timpul fluxului). ● **M. joasă** = fază a fenomenului de m. în care nivelul apei este minim (pe timpul refluxului). ● **M. neagră** = fenomen de poluare a mării cu produse petroliere, întinse pe mari suprafețe. ● **M. staționară** = stare de echilibru a suprafeței mării, între flux și reflux. ● **Amplitudinea m.** = diferența dintre înălțimea m. înalte și înălțimea m. joase. ● **Energia m.** = energie produsă de fenomenul de m. S-a calculat că m. ce iau naștere în Oc. Planetar au o putere de cca 100 000 ori mai mare decît cea a tuturor hidrocentralelor existente în prezent pe glob. Complexul destinat să transforme energia m. în energie electrică se numește centrală mareometrică. Există asemenea centrale la Petit Cadiac (pe țăr-

mul estic al Canadei), în estuarul Rance (Franța). • *Înălțimea m.* = distanța dintre un plan de referință (numit nivel mediu multianual) și nivelul atins la un moment dat de către apa supusă fenomenului de m.; valori ale înălțimii m. = 18 m în Str. Magellan, 20 m în Baia Fundy (Noua Scoție — Canada). • *Nivel mediu al m.* = poziția medie a nivelului mării față de care se măsoară cît crește sau scade marea datorită fenomenului de m. Acest nivel diferă foarte puțin de nivelul mediu al mării. • *Ora m. înalte (joase)* = moment (oră) la care se produce m. înaltă (joasă). • *Perioada m.* = diferența dintre orele a două m. succesive (joasă și înaltă). • *Pierderea m.* = scăderea zilnică a înălțimii m. după producerea m. de sizigii. • *Valuri de m.* = valuri care apar pe timpul fluxului și care acoperă o fișie de uscat, pătrunzînd și pe apele interioare. Valori medii pentru aceste valuri: 10—13 m pe fluviul Seul (Coreea), 14—20 m în golful Fundy (Canada), 14—17 m în Puerto Gallegos (Argentina), 13—16 m pe fluviul Severn (Anglia), 11—14 m pe fluviul Fitzroy (Australia), 9—12 m pe fluviul Colorado și în strîmtoarea Thersty (Australia). Viteza fluxului 300 Mm/h în Oc. Atlantic și 70 Mm/h în M. Nordului. • *Viața m.* = interval de timp dintre ora celei mai înalte m. și ora cînd Soarele și Luna se află la sizigii (au aceeași latitudine sau sînt în opoziție) [fr. *marée*].

**MAREGRĂF**, s.n. Aparat care înregistrează pe o diagramă evoluția fenomenului de marea într-o perioadă de timp (zi, săptămîină, lună). Este alcătuit dintr-un tub prin care circulă apa, flotor legat de un fir care este înfășurat pe un cilindru pentru hîrtia de înregistrare, peniță, mecanism de orologerie pentru cilindru [fr. *marégraphe*].

**MAREGRĂMĂ**, s.f. 1. Curbă de variație a nivelului mării într-un anumit interval de timp. 2. Hîrtie pe care maregraful a înregistrat nivelul mării într-un anumit interval de timp [fr. *marégramme*].

**MAREOMÉTRU**, s.n. Aparat care măsoară valoarea nivelului mării la un moment dat [fr. *maréomètre*].

**MĂRFĂ**, s.f. • *M. grea* = m. cu indice de stivuire sub 50 picioare cubice sau cu volum mai mic de 1m<sup>3</sup> la tona de greutate. • *M. inflamabilă v. încărcătură*. • *M. periculoasă v. încărcătură*. • *M. în vrac* = încărcătură în vrac. • *M. generale* = m. care pot fi stivuite la bord. Ex.: saci, butoaie, cherestea, lăzi etc. Se apreciază că marinarii fenicienii erau iscusiți în a transporta astfel de m. • *M. solidă în vrac* = m. alcătuită din particule sau granule care nu se ambalează. Cerealele nu sînt considerate în această categorie. • *M. ușoară* = m. cu indice de stivuire peste 50 picioare cubice sau cu volum mai mare de 1 m<sup>3</sup> la tona de greutate. • *Parlidă de m.* = m. de același fel, cu un singur destinațar: pen-

tru ficcare partiđă de **m.** se întocmește conosament separat. ● **Pontađuľ m.** = operađiune de numărare a elementelor care alcătuiesc marfa (saci, butoaie, pachete, baloturi, palete, containere etc.) și de completare a fișei de pontaj; *v.* și *taliman* [magh. *marha*, „sită“].

**MĂRGINE**, s.f. ● **M. de cădere** = latură verticală a unei vele pătrate, aurice sau latine. ● **M. de întinsură** = **m. vellei**, opusă **m. de învergare**. ● **M. de învergare** = **m.** cu ajutorul căreia *vela* se prinde de vergă; de regulă, pe această **m.** se coase o parimă numită *grandee*, care consolidează *vela* [lat. *margo*, *marginem*; 1452.]

**MĂRILE LĂCURI**, top. Cel mai mare complex de lacuri de origine glaciară cu apă dulce de pe glob. Situat la granița dintre S.U.A. și Canada. Suprafață 246 000 km<sup>2</sup>. Important complex hidroenergetic și de navigație, alcătuit din lacurile Superior, Michigan, Huron, Erie și Ontario [lat. *lacus*]

**MARINĂR**, s.m. Persoană încadrată în echipajul unei nave sau ambarcațiunii. ● **M. brevetat** = membru al echipajului unei nave calificat să îndeplinească un anumit serviciu la bord. ● **M. de punte** = persoană din echipaj care lucrează pe punte, la instalațiile de punte ale navei. Sin. *puntist*. ● **M. sonder** = membru al echipajului de punte care manevrează sonda de măsură pentru a măsura adâncimea apei. ● **M. stagiar** = persoană aflată în practică la bordul navei, urmind

să devină **m.** ● **Guler de m.** = guler albastru, cu trei dungă albe, purtat de **m.** la bluză. Conform tradiției marinărești, dungile simbolizează cele trei mari bătălii navale din istoria lumii. [*marină* + suf. -ar; cf. fr. *marinier*; germ. *Mariner*].

**MARINĂ**, s.f. Totalitate a forțelor umane și materiale (oameni, nave, instituții) privind transporturile pe apă și acțiunile navale. ● **M. Comercială** = totalitate a persoanelor, instituțiilor și mijloacelor de navigație destinate activităților cu specific de marină civilă. Sin. **M. Civilă**, *flotă comercială*. ● **M. fluvială** = *v. fluvial*. ● **M. grănicerească** = totalitate a forțelor și mijloacelor pentru paza și apărarea frontierei maritime și fluviale. ● **M. militară** = totalitate a forțelor umane și materiale destinate acțiunilor de luptă cu specific naval. ● **Geniu-m.** = 1. specialitate referitoare la executarea lucrărilor genistice în zona litoralului, în deltă etc.: baraje în zona litoralului, amenajări de puncte în care se concentrează și se ambarcă desantul maritim, șosele și poduri pe litoral etc.; 2. Unități și subunități din componerea **m. militare**, care au misiuni specifice specialității geniu-m. Derivate: adj. *marinăresc*; adr. *marinărește*; s.f. *marinărie* [(fr. *marine*; it. *marina*)].

**MARINĂRESC**, adj. Care ține, care se referă la marinărie. ● **Argou m.** = limbaj convențional folosit între marinari. Majoritatea construcțiilor din argoul **m.** se

referă la viața de bord, la diferite situații și activități **m.** Ex.: *mola!* „ești liber!“, *vira!* „pleacă!“, *voluta!* „gata“, „încetează!“, *pe chilă dreaptă* „echilibrat, sănătos“, *a coborî Pavilionul* „a renunța la ceva“, *a fila* „a istorisi“, *a fila ultima cheie* „a muri“, *a fi la edec* „a depinde de ceva, de cînera“, *a înghiți ancora* „a ieși la pensie“, *a furbîșa tangonul* (care nu se furbîșează) „a vorbi fără rost“, „a vorbi în dodii“, *a încâlzi clopotul* „a se pripii“, *a lua la cravată* „a remorca“, *a fi în cartul cîinelui (dracului)* „a face cartul de la miezul nopții“, *a avea moralul la semn* „a fi vesel“, *a ancora* „a renunța la burlăcie“, *pe fundul calci* „letter“, *guvide (strafazan)* „marinar stingac, nepriceput“, *barabaftă (ghiordel)* „navă, butucănoasă, greoaie“, *cîr-mă* „nas“ etc. ● **Aspect m.** = totalitatea elementelor caracteristice prin care se demonstrează pregătirea **m.** a echipajului și pasiunea lui pentru marinărie. În aspectul **m.** se includ starea navei, competența și disciplina oamenilor de la bord etc. Un bun aspect **m.** presupune întreținerea ireproșabilă a navei (bordaje, osatură, compartimente, punți, bărci, suprastructuri, arboradă, grement, instalații, aparatură etc.), exploatarea judicioasă a navei, comportarea celor de la bord în strictă conformitate cu regulamentele, cu uzul porturilor de escală, cu normele de drept maritim internațional, evitîndu-se abordajele, poluarea și alte accidente nautice, acordîndu-se ajutor și asistență de orice natură mijloacelor de

navigație și persoanelor aflate în pericol pe ape interioare, pe mare sau ocean. ● **Educație m.** = ansamblu de măsuri sistematice destinate să formeze și să perfecționeze cunoștințe, priceperi și deprinderi privind marinăria. Ex.: regulile de comportare la bord, lucrările de matelotaj, trasul la rame, învățarea și practicarea specialității. ● **Etichetă m.** = norme și principii **m.**, păstrate prin tradiție, care stabilesc reguli de politețe specifice marinei. Ex.: la plecarea din port, nava salută printr-un sunet lung; nava comercială salută prima cînd întîlnește o navă militară; în barcă, primii intră marinarii cu vechime mică și ies primii cei cu vechime mai mare; nimeni nu are voie să ocupe locul comandantului la careu (în capul mesei). ● **Lexic m.** = totalitatea cuvintelor care denumesc noțiunii marinărești. **Lexicul m.** al limbii române este bogat (are circa 2 500 de cuvinte), omogen, precis, deschis spre nou. El s-a format începînd din anul 1850 încoace, cînd s-a constituit și marina română modernă, dar cuvînte **m.** disparate sînt atestate documentar cu mai multe secole în urmă (anii 1400—1500). **Lexicul m.** este alcătuit din formații autolitone (prin derivare, compunere, adaptare semantică, abreviere etc.) și împrumuturi, în cea mai mare parte de origine romanică. Sin. *vocabular m.* ● **Limbaj m.** = subsistem al limbii române destinat să asigure funcția de comunicare orală și scrisă în domeniul marinei (vezi le-



xic m.). • *Meșteșug m. v. meșteșug* [marinar + suf. -*sc*].

**MARINĂRIE**, s.f. 1. Îndeletnicire, specialitate referitoare la marină. 2. Totalitatea activităților specifice vieții la bord: matelotaș, tras la rame etc. [marinar + suf. -*ie*].

**MARIONETĂ**, s.f. Dispozitiv alcătuit din macarale cu un rai prinsă într-un cadru în apropierea piciorului catargului, pentru a folosi la ghidarea școtelor, murelor, finilor etc. • *La m.* = taclale, vorbărie [fr. *marionnette*].

**MARITIM**, adj. Care se referă la mare. • *Expert m.* = persoană specializată în construcții navale și imputernicită să supravegheze construcția unei nave într-un șantier, să verifice corpul navei care a fost avariata etc. • *Putere m.* = stat cu flotă puternică. • *Calendar m.* = document nautic românesc editat anual, asemănător almanahului. În Calendarul M. (1910—1916) se dau informații privind elementele astrilor, sărbătorile naționale, descoperiri geografice, formule geometrice aplicabile în navigație, tabele cu distanța parcursă, cu timpul și viteza de navigație, caracteristicile farurilor, prevenirea abordajelor, unități de măsură folosite în marină, organizarea unor societăți de navigație, semne convenționale de pe hărți, meteorologie și semnalizare nautică etc. [fr. *maritime*].

**MARMARA**, hidr. • *Marca M.* = mare intercontinentală între Europa și Asia. Are suprafață

11 000 km<sup>2</sup>, adâncime maximă 1 350 m, temperatura apei la suprafață +9°C iarna și +29°C vara, salinitatea pină la 26‰<sup>00</sup>. State cu ieșire la M. M.: Turcia.

**MAROC** (*Regatul M.*), top. Stat în extremitatea de nord-vest a Africii. Are largă ieșire la M. Mediterană și Oc. Atlantic. Flotă maritimă comercială (1978) = 529 549 tdw. Pescuit (1978) = 292 185 t. Porturi principale (mil.t/1977): Casablanca (20,8), Safi (4,4), Kenitra (0,4). Trafic total (internațional) de mărfuri (1978) = 30,5 mil.t. Rîurile au un debit bogat: Moulouya (520 km), Sebou, Sous, Oum er Rbia.

**MARSILIA**, top. Port la M. Mediterană, (Golful Lion), în vestul Europei. Cel mai mare port al Franței și al M. Mediterane și unul dintre cele mai mari porturi și centre economice și comerciale din Europa și din lume. Trafic de mărfuri 93,4 mil.t/1978. Diversitatea industriei face din M. un mare complex industrial de tip portuar. Sediul a numeroase societăți de navigație. Portul este dotat cu mijloace moderne de manipulare și transport (macarale de diverse capacități, automacarale, ridicătoare, motorampe). Spațiile de depozitare sînt asigurate prin numeroase magazii, hangare, silozuri, rezervoare, depozite. Lungimea totală a cheurilor peste 26 km, cu peste 110 dane, dintre care multe specializate. Posibilități de acostare pentru petroliere de 160 000 t și chiar mai mari; mari șantiere navale care repară anual peste 550 de

nave. Portul este vizitat anual de peste 11 000 de nave. Este și un mare port de pasageri (peste 826 000 de călători anual) și un renumit port turistic. Fondat în sec. 6 î.e.n. de ionieni.

**MARSUÎN**, s.m. Apărătoare de parimă, montată la extremitățile unor nave folosite pentru manevre: remorcere, șalupe etc. [fr. *marsouin*]

**MARȘ**, s.n. Deplasare a unui mijloc de navigație cu ajutorul aparatului propulsor și al instalației de guvernare. ● **M. de instrucție și de navigație** = deplasare cu un mijloc de navigație în scopuri de învățămînt. ● **M. de probă** = deplasare a navei nou construite sau ieșite din reparație capitală pentru a verifica în condiții reale de navigație starea de funcționare a motoarelor, instalațiilor și agregatelor de la bord; se determină viteza navei, consumul de combustibil, parametrii de funcționare a motoarelor etc.

● **Navă în m.** = navă care se deplasează sau care este stopată, navă care nu este ancorată, acostată, remorcată sau pusă pe uscat. Sin. *mers* [fr. *marche*; germ. *Marsch*].

**MĂRȘĂ**, s.f. ● **M. cronometru-lui** = variație zilnică a cronometrului de la bord față de ora exactă; timpul cu care devansează sau întârzie cronometrul timp de 24 de ore. **M. cronometru-lui** reprezintă diferența dintre două citiri ale cronometrului în 24 de ore sau media citirilor dintr-o perioadă de 7—12 zile. Are valoare pozitivă sau nega-

tivă, care se scade sau se adună la valorile citite la cronometru, pentru a obține timpul exact. Sin. **m. diurnă**. [germ. *Marsch*, rus. *marș*].

**MARTINGĂLĂ**, s.f. Bară asemănătoare lancei, așezată perpendicular sub bompresul unui velier pentru a dirija și a întinde parimelile care îl fixează [fr. *martingale*].

„**MARU**“, s. (cuv. japonez) 1. „Fortăreață“. 2. (fig.) „De neînvinș“. Semn înscris într-un cerc pe bordaj, la prova și la pupa navelor japoneze. Potrivit legendei, de mult, într-o zi, cînd împăratul se afla pe mare cu ambarcațiunea „M.“, după cîteva ore de plimbare, s-a iscat o furtună puternică. „M.“ s-a dovedit „de neînvinș“. De atunci, în amintirea evenimentului și în semn de... împăcare între om și mare, om și furtună, pe bordul navelor japoneze mari se marchează semnul „M.“ Ex. „Idemitsu M.“ etc.

**MASCĂ**, vb. 1. A orienta astfel velierul încît vîntul să cadă pe velă, stopînd nava. 2. A inter-pune o velă între vînt și altă velă, împiedicînd-o să primească vînt. Sin. *a lua vîntul*. 3. A încălca regulile marinărești tradiționale, manevrînd velierul astfel încît să ajungă în vîntul altei nave cu vele [fr. *masquer*].

**MASCĂDĂ**, s.f. (flv.) Abatere involuntară a navei de la drum, datorită vîntului și curentului de apă. Sin. *ambardee* [germ. *Maskade*].

**MASCĂRE**, s.f. 1. Manevra de a *masca*. 2. Rezultatul acestei manevre. 3. Poziția a două ambarcațiuni cu vele care se deplasează paralel, apropiate și în același sens, prima ambarcațiune având pupa la nivelul prozei celei de a doua [*masca*].

**MASCARÉT**, s.n. Val de marec, neobișnuit de înalt, care urcă de la gura de vărsare, pe fluviu cu mare viteză, rupe maluri, avăriază construcțiile din apropierea acestora. Numele este dat fenomenului observat pe Sena când începe fluxul. Sin. *Undă de marec*, *bora* (pe Gange), *pororoca* sau *amazonu* (pe Amazon) [fr. *mascaret*].

**MAȘINĂ**, s.f. ● *M. auxiliară* = m. destinată producerii energiei electrice la bord; *m.* cu rol auxiliar (pompa, compresor, ventilator), care nu participă direct la propulsia navei. ● *M. marină* = motor adaptat să funcționeze în condițiile de la bordul navei; contribuie direct la propulsia navei. ● *Cum ai m.?* = care este gama de viteză a m.? [fr. *machine*; germ. *Maschine*].

**MĂTCĂ**, s.f. 1. Albie minoră a unei ape curgătoare. 2. Parte din plasă unde se strânge peștele când năvodul este tras prin apă. ● *A ieși din m.* = a se revărsa [bg., scr. *matka*].

**MATELÓT**, s.m. (inv.) Marinar punctist [fr. *matelot*].

**MATELOTĂJ**, s.n. Practică marinărească. ● *Lucrare de m.* = 1. Activitate cu specific marinăresc;

2. Rezultatul unei activități marinărești, ex.: matisiri, noduri marinărești, împletituri, înfășurări, patronări etc. [fr. *matelotage*].

**MATISÍ**, vb. 1. A împreuna două capete de parimă, împletind șuvițele (vițele) una cu ale celeilalte. 2. A forma la unul din capetele parimei un ochi, împletind șuvițele. 3. (arg.) A bate zdrăvăn pe cineva. ● *Menghină de matisit* = dispozitiv folosit în lucrările de matelotaj pentru formarea și strângerea ochiurilor la parime de metal ● Var. *matisa*. Cuv. derivate: s.f. *matizare*, *matiscală*, *matisire*, s.n. *matisor*, adj. *matisit* [fr. *matir*].

**MATISEĂLĂ**, s.f. 1. Rezultat al acțiunii de a *matisi*. 2. (arg.) Încăierare, bătaie. [*matisi* + suf. *-cală*].

**MATISIRE**, s.f. 1. Operația de a *matisi*. ● *M. lungă* = m. realizată astfel încât porțiunea împletită să nu împiedice trecerea parimei prin macara, rodanță, inel etc.; diametrul parimei matisite nu depășește diametrul pe care-l avea parima înainte de m. ● *M. scurtă* = m. realizată astfel încât diametrul în zona împletirii poate fi mai mare decât cel inițial. ● *Cușit de m.* = cușit cu lamă dreptunghiulară, folosit la m. Sin. *matiseală* [*matisi*].

**MĂTIȚĂ**, s.f. Parte componentă a traulului, de formă conică, mai largă decât partea următoare (sacul).

**MATRÓZ**, s.m. Marinar cu gradul de soldat în marina militară. În 1959, denumirea acestui grad

a fost înlocuită cu cea de soldat. [germ. *Matrose*; rus. *matros*].

**MAȚAGÓN**, s.n. Ciocan de metal, cu ambele extremități tăioase și forind în între ele un unghi drept. Sin. *mațagon* [?].

**MAȚAGONÍ**, vb. A dezlipi rugina și pictura de pe părțile metalice ale navei cu ajutorul mațagonului. Cuv. derivate: s.f. *mațagonire*, adj. *mațagonit* [*mațagon*].

**MAURITANIA** (*Republica Islamică M.*), top. Stat în nord-vestul Africii. Are ieșire la Oc. Atlantic. Flotă marină comercială (1978) = 31 tdw. Pescuit (1978) = 74 600 t. Porturi principale (mii.t/1974): Point Central (9 788), Nouadhibou (264,7/1973), Nouakchott (160). Navigație interioară pe fluviul Senegal.

**MAURITIUS**, top. Stat insular în Oc. Indian. Flotă marină comercială (1978) = 51 730 tdw. Pescuit (1978) = 7 700 t pește. Port principal (mil. t/1978): Port Louis (1,8).

**MĂLĂTĂRE**, s.f. Bidinea folosită pentru ungerea navei cu catran[?].

**MĂR**, s.n. 1. Piesă aproximativ sferică sau semisferică, fixată în vârful arborilor și prevăzută cu o deschidere (fereastră) în care este montat un rai (scripete) pentru saule (parme subțiri). Sin. *m. de arbore*. 2. Parte sferică, situată la extremitatea traversei de la ancora Amiralitate. Sin. *bildă, năcă*. 3. Elemente sferice prinse între două scânduri (scoarțe), al-

cătuind împreună troța de vergă, destinată suspendării vergii. ● *M.-călăuz* = piesă de ghidare a parimei. ● *M. călăuză* = piesă găurită, fixată între sarturi și destinată să dirijeze manevrele curente. ● *De la m. la chilă* = peste tot, la bord. [lat. *melum*].

**MĂRUNȚIȘ**, s.n. (pl.) Nume generic pentru parimele mai mici decât saula: merlin, ață de velă etc. [mărunt + suf. -iș].

**MEĂNDRU**, s.n. Cotitură a cursului unei ape; sinuoasă a malului unei ape curgătoare care se formează mai ales în zonele cu pantă lină [fr. *méandre*].

**MECĂNIC**, s.m. Marină specializat în exploatarea și întreținerea sistemului de propulsie al navei. ● *M. de cart* = marinar aflat în serviciul de cart la mașini (motoare). ● *M. de garanție* = specialist m. care supraveghează și asigură buna funcționare a mașinilor navei pe timpul când acestea sînt în perioada de garanție. ● *M. I* = ofițer m. imediat inferior șefului m. de la bordul navei; v. și *ofițer* [lat. *mechanicus*; germ. *Mechaniker*].

**MEDĂLIE**, s.f. ● *M. Maritimă* = distincție instituită în 1936 și conferită marinarilor români pentru fapte excepționale [it. *medaglia*, fr. *médaille*].

**MĂDIC**, s.m. ● *M. de bord* = m. ambarcat la navă pentru a se îngriji de sănătatea membrilor echipajului și a pasagerilor de la bord. Navele românești cu depla-

sament mai mare de 10 500 tđw au m. la bord [lat. *medicus*].

**MEDITERĂNĂ**, hidr. • *Marea M.* = m. între continentele Europa, Asia și Africa. Are suprafața 2 505 000 km<sup>2</sup>, adâncimea maximă 5 121 m, adâncimea medie 1 498 m, temperatura apei la suprafață +13°C iarna și + 30°C vara. Salinitatea 36—39 ‰, amplitudinea mării 1,7 m. Creșterea nivelului mării datorită vântului ajunge la 3,5 m. Înălțimea apei maximă a valurilor 7,8 m. Transparența apei este foarte mare (ajunge la 60 m). Unele bazine ale sale formează mările: Adriatică, Egee, Ionică și Tireniană. State care au ieșire la M.: Spania, Franța, Italia, Albania, Grecia, Turcia, Siria, Liban, Cipru, Israel, Egipt, Libia, Maroc, Algeria, R.S.F. Iugoslavia, Malta, Tunisia.

**MÉDIU**, s.n. • *M. marin* = apa mării sau a oceanului [lat. *medium*].

**MEGAFÓN**, s.n. Difuzor în formă de pîlnie, folosit pentru a comunica între nave apropiate [fr. *mégaphone*].

**MEKONG**, hidr. Fluviu în Asia de sud-est. Lungime totală 4 220 km. Suprafața bazinului 810 000 km<sup>2</sup>. Suprafața deltei 70 000 km<sup>2</sup>. Debit mediu 13 000 m<sup>3</sup>/s. Izvorăște din Munții Tangla de pe teritoriul Chinei și se varsă în M. Chinei de sud. Afluenți principali: Khan Nam, Muong, Ou Nam, Prek, Sekong, Srepok. Porturi principale: Phnom Penh,

Long Xuyen, Vientiane. Este navigabil pe cursul inferior și mijlociu. Aparține statelor Kam-puchia, Laos, Thailanda, Vietnam, R.P. Chineză și Birmania.

**MELBOURNE**, top. Port la M. Tasman. Al șaselea mare port al Australiei. Cel mai mare centru industrial al țării (peste 11 000 de întreprinderi, între care cele mai mari sînt șantierele navale) și un important centru comercial și financiar. Sediul a șase mari societăți de navigație. Suprafața portului peste 2 800 ha. Intrarea în port se face prin două canale unde adâncimile sînt de 10—11 m. Portul are peste 110 dane, unde anual acostează peste 3 100 de nave. Dană pentru manipularea containerelor. Echipament modern de manipulare a mărfurilor și importante spații de depozitare. Fondat în 1835 de cîțiva coloniști tasmanieni conduși de John Batman și John Pasese Fawkner. Trafic de mărfuri = 8,6 mil.t/1978. Șantier de construcții navale.

**MENAM**, hidr. Fluviu în Asia de sud-est. Lungime 1 200 km. Suprafața bazinului 150 000 km<sup>2</sup>. Izvorăște din Munții Kuntan și se varsă în Golful Thailanda (M. Chinei de Sud), formînd o întinsă deltă. Port principal Bangkok (capitala Thailande). Este navigabil și important pentru irigații. Aparține în întregime Thailande.

**MERIDIÁN**, s.n. Cerc care trece prin cei doi poli ai Pămîntului. Împreună cu latitudinea formează

ză cele două coordonate geografice după care se determină, în orice moment, poziția navei în Oc. Planetar. Se notează cu litera  $\lambda$  și are valori cuprinse între  $0^\circ$  și  $180^\circ$  spre est și spre vest de *m. Greenwich*. Sin. *longitudine*.

• *M. adevărat* = cerc mare care trece prin polul nord geografic. • *M. compas* = direcția în care se orientează acul magnetic al oricăruia dintre compasurile magnetice de la bord. • *M. Greenwich* = primul *m.* al sferei terestre. Trece prin Greenwich (Anglia); în funcție de acest *m.* se măsoară toate celelalte *m.* Până în sec. XV, primul *m.* era socotit cel care trece prin insulele Canare. Sin. *m. zero* [lat. *meridianus*; it. *meridiano*; fr. *méridien*].

**MERLÍN**, s.n. Parimă subțire (grosimea 3–5 mm), alcătuită din două șuvițe răsucite spre stînga, împletite între ele, confecționate din material vegetal (in, cînepă, bumbac) de bună calitate, care se întrebuintează la înfășurări și la patronări. • *M. de sîrmă* = fir maleabil de oțel folosit la patronarea parîmelor de metal [sp. *merlín*].

**MERLINĂT**, s.n. Coasere cu merlin [*merlin* + suf. *-at*].

**MERSIN**, top. Port în sud-estul Europei, pe țărmul M. Mediterane. Cel mai mare port și important centru economic și comercial al Turciei. Trafic de mărfuri 7 mil. t/1976. Dispune de echipament de manipulare și spații de depozitare a mărfurilor.

**MERS**, s.n. v. *marș* [lat. *mergere*].

**MESĂJ**, s.n. • *M. de pericol* = *m.* prin care se anunță existența unui pericol de navigație, nereprezentat pe hărțile marine. • *M. de primejdie* = *m.* transmis prin radio de nava aflată într-o situație gravă, pentru a cere ajutor la navele din apropiere sau la mijloacele de salvare de la uscat. • *M. meteorologic* = *m.* cu conținut meteorologic transmis pentru navele dintr-o anumită zonă; conține date (presiune, temperatură, forță și direcția vîntului, starea mării etc.) pentru o anumită oră și uneori previziuni și avertismente de furtună [fr. *mésage*].

**MEȘTEȘUG**, s.n. • *M. marinăresc* = îndeletnicire (iscusință, pricepere), care înlesnește omului să aprecieze, de pildă, zona de navigație, după așa-numitele semne ale mării: schimbarea culorii apei mării, schimbarea culorii apei, norii (care uneori staționează sau se înalță deasupra insulelor), zborul păsărilor (care se îndreaptă, seara, spre uscat) etc. Drumul către Islanda, de pildă, a fost descoperit de vikingii lui Floks cu ajutorul unui corb, căruia i s-a dat drumul să zboare de la bord. Pentru a ajunge în Țara Verde (Grönlanda), navigatorii nordici veneau, spre sud, pînă întilneau păsări și balene, apoi își îndreptau navele spre vest. Dealtfel, nici astăzi nu sînt ignorate asemenea informații. În *Norway-Pilot* (Instrucțiuni nautice norvegiene) se specifică: „prezența păsărilor de mare, în număr considerabil, semnalează apropierea de

farm". Tot astăzi, mariarii bătrini sînt convinși că, ziua, zborul agitat al pescărușilor dinspre larg către țarm prevestește apropierea furtunii sau cel puțin schimbarea în rău a vremii [ungh. *mesterség*].

**METACĒTRU**, s.n. 1. Centrul de curbură a liniei descrise de centrul de carenă pe timpul oscilațiilor navei în plan longitudinal sau transversal. 2. Centrul curbei descrise de centrul de carenă al navei înclinată transversal (**m.** transversal) sau longitudinal (**m.** longitudinal). Cînd centrul de greutate al navei se află sub **m.**, nava este stabilă; învers, nava este instabilă [fr. *métacentre*].

**METANIĒR**, s.n. Navă specială, folosită pentru a transporta combustibili; compartimentarea și încărcarea **m.** sînt astfel încît, tancurile cu țitei să altezne cu tancurile umplute cu gaze lichefiate (metan). Țiteiul izolează compartimentele cu metan și este capabil (datorită densității mari la temperaturi joase) să absoarbă orice scurgeri de metan [fr. *métanier*].

**METEOROLOGĪE**, s.f. ● **M. nauțică** = domeniul meteorologiei care se ocupă cu studiul atmosferei (temperatură, presiune, umiditate, vînt, precipitații etc.) de deasupra acvatoriilor. La nivelul planetar, este organizat sistemul *Veghea mondială meteo*, care beneficiază de informațiile obținute prin fotografiile cu ajutorul sateliților, prin 9 000 de stații terestre (anul 1976), prin 6 000 de nave și prin

mii de avioane. Informațiile se centralizează la marile centre — Moscova, Melbourne, Washington — precum și spre 20 centre meteo zonale și 100 centre naționale. Sin. **m. maritimă** [fr. *météorologie*].

**METÓDĂ**, s.f. ● **M. de cercelare oceanografică** = procedeu folosit pentru a obține datele necesare cercetării oceanografice. Ex.: observații continue, observații simultane, observații periodice. ● **M. de determinare a punctului navei** = procedeu care folosește diferite reperi și observații pentru a determina punctul navei [fr. *méthode*; lat. *methodus*].

**MĒTRU**, s.m. Unitate fundamentală de măsură pentru lungime din sistemul metric (distanțe mici, pentru înălțimi, pentru adîncimi ale apei etc.). Un **m.** este aproximativ egal cu a patruzecea milioanea parte din meridianul care trece prin Paris. Relațiile dintre mila marină, cablu, picior, yard, braț și **m.** se conformează următoarelor egalități: 1 Mn = 1 852 m (pentru latitudinea de 45°); 1 cablu = 185.2 m; 1 picior = 0,3048 m; 1 yard = 0,914 m (trei picioare); 1 braț = 1,8288 m (doi yarzi). ● **M./secundă** = unitate de măsură pentru viteza unei nave care parcurge un **m.** într-o secundă. Relațiile m/s — cablu/minut-nod, se conformează următoarelor egalități aproximative: 1 m/s = 0,32 cab./min. = 1,94 Nd = 60 m/min. = 3,6 km/h [fr. *mètre*; lat. *metrum*].

**MEUSE**, (MAAS), hidr. Fluviu în vestul Europei. Lungime 950 km.

Izvorăște din Podișul Langres și se varsă în delta Rinului. Afluenți principali: Ourthe și Sambre. Porturi principale: Venlo, Roermond, Liège, Namur. Este navigabil și are un potențial energetic ridicat. Aparține statelor Olanda, Belgia și Franța.

**MEXIC** (*Statele Unite M.*), top. Stat în America de Nord. Are largă ieșire la Oc. Pacific și Oc. Atlantic (Golful Mexic). Flota maritimă comercială (1978) = 977 896 tdw. Pescuit (1978) = 752 490 t (16 333 din ape interioare). Porturi principale (mil. t/1977): Coatzacoalcos (22,2), Tampico (9,3), Veracruz (4,1), Salina Cruz (3,8), Cuaymas (2,4). Trafic total de mărfuri (1977) = 67,5 mil.t. Căi navigabile interne: Rio Bravo (Rio Grande 2 870 km), Papaloapan (cu cel mai mare debit), Grijalva, Usumacinta, Santiago, Tepalcatepec.

**MEZOSCĂF**, s.n. Submarin pentru scufundări la adâncimi medii (100—700 m). A fost conceput de J. Piccard și construit, primul, în 1964 (Pik-8 Auguste Piccard<sup>®</sup>). Caracteristici: L. 8—14,75 m; diametru 3,15 m; înălțime 6,10 m; greutate 130 t; echipaj 6 persoane; imersiuni atinse 100—700—3 000 m; autonomie 30 zile; destinație = turism subacvatic, cercetare curenți [fr. *mésoscaphe*].

**MICHIGAN**, hidr. Lac de origine glaciară, în partea septentrională a Americii de Nord. Face parte din Marile Lacuri americane. Suprafața 62 430 km<sup>2</sup>; adevărată mare interioară, cu un remarca-

bil trafic de mărfuri. Adâncime maximă 281 m. Porturi principale: Chicago și Milwaukee. Aparține S.U.A.

**MIDWAY**, top. Grup de doi atoli în Oc. Pacific (la 1 000 Mm de Hawaii), în apele cărui s-a desfășurat (4 iunie 1942) cea mai mare bătălie aeronavală din istoria lumii. Forțe participante: 25 nave de suprafață americane (3 portavioane, 8 crucișătoare, 14 distrugătoare), 19 submarine și 364 avioane (243 pe portavioane); 190 nave de suprafață japoneze (8 portavioane, 11 nave de linie, 22 crucișătoare, 65 distrugătoare, 4 transportoare de hidroavioane, 60 nave auxiliare etc.), 21 submarine, 700 avioane și hidroavioane, cea 1 milion de oameni (20 amirali). Raportul forțelor este net favorabil Japoniei: aproximativ 8/1 la nave de suprafață, 3/1 la portavioane și 2/1 la avioane. Între 27—29 mai, grupările operative japoneze (6 la număr) pleacă din raioanele de concentrare spre zona M. Grupările de nave americane sînt și ele în zonă, la 350 Mm N-E de M (2 iunie). În ziua de 4 iunie, ora 06,34, aviația japoneză de pe 4 portavioane atacă insulele. La ora 07.00, aviația americană de pe insule atacă inefficient portavioanele inamice. Sînt doborîte majoritatea avioanelor. Intră în acțiune escadrilele portavioanelor americane, care lovesc și scot din luptă 4 portavioane japoneze. Victorie americană. Bilanț: sînt scufundate sau scoase din luptă 4 portavioane japoneze, un crucișător, un distrugător și



aproape 300 de avioane; un port-avion american, un distrugător, cca 150 avioane. Japonia își pierde supremația în Oc. Pacific.

„**MIHAIL KOGĂLNICEANU**” (1906—1961). Navă românească tip monitor, construită la Linz (Austria). *Caracteristici*: L = 63,5 m; B = 10,2 m; T = 1,6 m; Δ = = 680 t; propulsie mecanică = motor 1 800 CP; V = 12,5 Nd; armament = tunuri 3 × 120 mm în turle, 7 tunuri de calibre diferite; blindaj 20—80 mm, puncte din oțel special; *Jurnal de bord*: lupte pe Dunăre (Turtucaia, Silistra, Rasova, Dervent, Pătlăgeanca; 1916—1917); participă la acțiuni în cadrul revoluției de eliberare socială și națională, antifascistă și antiimperialistă (1944).

**MĪJLOC**, s.n. 1. Zonă din jurul axului longitudinal al navei. 2. Partea ramei de sub mașon. • *M. de acostare și de legare* = ansamblu de piese și instalații necesare ancorării sau legării navei la cheu, geamandură etc. Ex. ancoră, lanț, babale, cabestan etc. • *M. de asigurare a navigației* = ansamblu de mijloace instalate la uscat sau pe mare, pentru a ajuta navigatorii să se orienteze pe mare, să determine punctul navei și să evite pericolele de navigație. Ex. geamanduri, faruri etc. • *M. de navigație* = hidrovehicul; construcție plutitoare: navă, șlep, ceam, corabie, ambarcațiune, plută etc. • *M. de salvare* = barcă, centură, colac, șalupă etc. **destinate salvării oamenilor în caz de naufragiu sau de cădere în apă** [lat. *medius locus*; 1504].

**MĪLĂ**, s.f. 1. Unitate de măsură pentru lungimi, folosită în navigație. Are valoarea egală cu lungimea arcului de un minut al unui meridian trasat pe o sferă al cărei volum este egal cu volumul elipsoidului terestru. Pentru a calcula mărimea acestui arc, au fost folosite diferite valori ale elipsoidului terestru, fapt pentru care nu toate țările au adoptat aceeași valoare a *m. marine*. Valori: 1851,85m (Italia, Danemarca); 1 852 m (U.R.S.S., Germania, Franța, România, Spania, Suedia); 1 853,18 (Anglia, China, Japonia); 1 853,24 (S.U.A.). Sin. *m. marină*. 2. Distanța de 1 Mm. 3. Panou dreptunghiular fixat în vîrf de stîlp, pe malul stîng al Dunării maritime, pentru a marca prin cifre distanța în Mm din locul respectiv pînă la mare. • *M. foră* = unitate de măsură a vitezei navei care parcurge 1 Mm într-o oră. Sin. *1 Nd* [pol. *mila*].

**MILFORD HAVEN**, top. Port maritim în Europa occidentală. Al doilea port ca mărime (după Londra) al Marii Britanii și unul dintre marile porturi europene. Trafic de mărfuri 40 mil./t/1978. Portul poate primi superpetroliere de 200 000 t și chiar mai mari. Spațiile de depozitare a petrolului sînt dintre cele mai mari din lume. Dotările și amenajările foarte moderne îl situează printre marile porturi petroliere de super-tancuri din lume (peste 95% din volumul traficului revine petrolului). Portul dispune de numeroase diguri care înaintează mult în golful omonim și pe care sînt amplasate instalații speciale de

prelucrare a petrolului. Anual, portul este vizitat de peste 5 000 de nave. Mari șantiere de construcții și reparații de nave.

**MILIBĂR**, s.m. Unitate de măsură a presiunii atmosferice, egală cu 1/1 000 bari sau 1/1 000 dine/cm<sup>2</sup> [fr. *millibar*].

**MINĂ**, vb. 1. A așeza mine în apă. 2. A pune în funcțiune mine marine. [fr. *miner*, it. *minare*].

**MINA SULMAN**, top. Port în Asia de sud-vest, în Golful Persic. Al doilea port și centru economic al Țeicatului Bahrain. Trafic de mărfuri 11,3 mil.t/1979. Dispune de echipament modern de manipulare și spații corespunzătoare de depozitare a mărfurilor.

**MÎNĂ**, s.f. Armă explozivă așezată sub apă. Are în compunere încărcătură explozivă, sistem de aprindere și sistem pentru ancorare sau pentru prindere de scoarța subacvatică, de ziduri hidrotehnice, de corpul navelor etc.; explodează la atingere sau comandă.

• **M. ancorată** = **m.** ținută la imersiune cu ajutorul unor parâme legate la ancoră. • **M. de adâncime** = **m.** care poate fi plantată chiar la 1 000 m adâncime. • **M. de contact** = **m.** al cărei element sensibil (element galvanic numit țiftă) când este lovit, pune în funcțiune mecanismul de declanșare a exploziei. • **M. de coastă** = **m.** mică, destinată neutralizării desantului maritim. • **M. de fund** = **m.** plantată pe scoarța subacvatică; are element sensibil la câmpul acustic și magnetic al navei sau la forțele de depresiune

care apar în zona unde se deplasează nava. • **M. în derivă** v. *derivă*. • **Baraj de m.** v. *baraj* [fr. *mine*; germ. *Mine*]

**MINERALIÉR**, s.n. Navă destinată să transporte minereuri. Capacitatea de încărcare 10 000—90 000 tđw; indice de stivuire relativ mic 0,37—0,45 m<sup>3</sup>/t. Comanda și mașinile sint la pupa. Au fost construite și nave mixte: **m.** — carbonier; **m.** — cargou de cereale; **m.** — petrolier [fr. *minéralier*].

**MINERÎT**, s.n. • **M. subacvatic** = ansamblu de activități pentru extragerea mineralelor de sub apă, prezente fie în solul subacvatic, fie pe scoarța subacvatică, sub formă de bulbi (noduli polimetaliici), alcătuiți din metale diferite. În 1980, **m.** subacvatic satisface 18% din necesarul de consum de nichel, 50% de cobalt, 1,3% cupru. V. și *bogăție* [*mineri*].

**MINGINIE**, s.f. Grindă lată, destinată să susțină prin greutatea ei panourile și prelatele gurilor de magazii. Var. *minginee* [?].

**MÎNIU**, s.n. Oxid de plumb, insolubil în apă, de culoare roșiatică-portocalie, folosit pentru a proteja navele (carena, bordajul) împotriva ruginii [lat., fr. *minium*].

**MİRĂ**, s.f. Dispozitiv (riglă) cu diviziuni speciale folosit pentru marcarea nivelului pe care îl are o apă curgătoare. • **M. cu flotor** = **m.** care marchează nivelurile maxime și minime ale unei ape interioare (riu, lac etc.). Este alcătuită dintr-o riglă metalică zim-

țată, pe care culisează două floțoare, în funcție de nivelul apei care le susține. ● *M. hidrometrică* = bară gradată, fixată vertical, la mal, în apă. Gradația zero a *m.* coincide etiajului, adică nivelului mediu pe care l-au atins apele cele mai scăzute din ultimii 25—50 ani. Gradația 10 coincide nivelului maxim pe care l-au atins apele cele mai scăzute din ultimii 25—50 ani. Distanța 0—10 se împarte în zece părți numite *hidrograde*. Cum nivelurile minime și maxime nu au avut, de-a lungul vremii, aceleași valori pentru toate locurile de-a lungul fluviului, se înțelege că hidrogradul diferă de la un loc la altul. Pentru a converti hidrogradele în *cm.*, *m.* hidrometrică are un tabel. ● *M. în cutie* = *m.* pe care se marchează nivelul maxim atins de o apă interioară într-un interval de timp. Este alcătuită dintr-o cutie paralelipipedică perforată și prevăzută cu o riglă gradată; pereții interiori sînt acoperiți cu cretă sau cu vopsea ușor dizolvabilă. Dispozitivul este instalat la nivelul apei. Înălțimea pînă la care se dizolvă creta sau stratul de vopsea indică înălțimea maximă pînă la care s-a ridicat apa într-un anumit interval de timp [fr. *miré*].

„**MIRCEA**“, 1. (1882—1944). Navă românească tip bric, construită la Londra (Anglia); navă-școală cu vele. *Caracteristici*: L = 36 m; B = 7,6 m; T = 3,6 m; Δ = 360 t; propulsie mixtă = 14 vele, 900 m<sup>2</sup>; motor 160 CP; V = 10—15 Nd; armament = tu-

nuri 2 × 80 mm și 2 × 37 mm; mitralieră cu 10 țevi; echipaj = 80—110 persoane. *Jurnal de bord*: navigație cu vele în M. Nordului, Oc. Atlantic, M. Mediterană, M. Marmara, M. Neagră; voiaje în 20 de țări, escale în 100 de porturi; pregătirea a peste 50 de promoții de ofițeri; lucrări hidrografice; la 4 august 1944, în timpul unui bombardament asupra portului Galați, bricul este incendiat și se scufundă arzînd. 2. (1938). Navă românească tip bric cu artimon, construită la Hamburg (Germania); navă-școală cu vele. *Caracteristici*: L = 84,3 m; B = 12,5 m; T = 5,2 m; Δ = 1 630 t; propulsie mixtă = 23 vele, 1 750 m<sup>2</sup>, motor 1 100 CP; V = cca 10—12 Nd; autonomie = 5 000 Mm; echipaj = 223 persoane. *Jurnal de bord*: navigație în M. Neagră, M. Marmara, M. Mediterană, M. Nordului, Oc. Atlantic, M. Caraibilor; reparații (1946); modernizare (1965—1967); marș de instrucție Constanța-New York și retur, cu escale în 12 porturi (1976).

**MISSISSIPPI**, hidr. Fluviu în partea centrală a Americii de Nord. Unul dintre cele mai mari fluvii din lume — împreună cu afluenții săi Missouri are o lungime de 6 019 km. Suprafața bazinului 3 250 000 km<sup>2</sup>, iar debitul 20 000 m<sup>3</sup>/s. Suprafața deltei 30 000 km<sup>2</sup>. Izvorăște din apropierea Lacului Superior (S.U.A.) și se varsă în Golful Mexic. Principalii săi afluenți: Arkansas (2 333 km) și Kansas (1 000 km) pe dreapta și Ohio (1 578 km) pe

stinga. Porturi principale: New Orleans, Memphis, St. Louis și Baton Rouge. Navigație pe cea mai mare parte din lungimea sa. Aparține în întregime S.U.A.

**MIȘCĂRE**, s.f. *M. mării* = Totalitatea deplasărilor sau oscilațiilor maselor de apă datorită următorilor factori: vânturi, erupții vulcanice, seisme submarine, atracție Pământ-corpuri cerești apropiate, densitate apă, temperatură, hula, valuri [*mișca*].

**MÎL**, s.n. Noroi (nămol) care acoperă scoarța subacvatică sau care se depune lângă mal, pe terenuri inundabile sau chiar pe fundul unei ape. Este alcătuit din particule foarte mici de siliciu, calcar, argilă (provenite din sfărâmarea rocilor) amestecate cu particule rezultate din cochiliile de scoici, din foraminifere, radiolari, diatomee etc. Particulele, cu timpul, se depun, formând sedimente. În M. Neagră, stratul acestora depășește 10 m [cf. ucr. *mul*].

**MÎNĂ**, s.f. (fig.). Strat de pitură. • *M. peste m.* = A trage parîna, apucînd-o cînd cu o mînă, cînd cu cealaltă. • *A da... (pl.) m. de pîtură* = a da... straturi de pitură [lat. *manus*].

**MNEMOTÉHNICĂ**, s.f. Ansamblu de procedee pentru memorarea cunoștințelor pe baza unor asociații dirijate. De pildă, pentru a-i învăța pe ucenici regulile privind luminile de navigație, bătrînii marinari spuneau: „*verde-n verde, roș în roș / drumu-i bun din moși-strămoși*”, pentru că luminii verzi de la nava proprie îi

corespunde aceeași culoare la nava din apropiere, ceea ce înseamnă că drumurile lor nu se întîlnesc. Alt exemplu: „*o mîndă pentru tine (marinar), o mîndă pentru navă*”. Sin. *mnemotehnică* [fr. *mnémotechnique*].

**MOGADISCIO**, top. Port maritim, capitală a Republicii Democratice Somalia. Cel mai mare port și cel mai însemnat centru economic al Somaliei. Trafic de mărfuri 0,4 mil. t/1970. Prima mențiune documentară sec. IX. Așezarea a fost fondată în anul 900. Astăzi, denumirea are și variantele Mogadishu (în vorbirea localnicilor) sau Moga (în vorbirea curentă).

**MOL**, s.n. Dig de piatră construit în larg, la intrarea într-un bazin portuar, destinat să domolească apa și să formeze cheuri suplimentare [it. *molo*; fr. *môle*].

**MOLĂ**, vb. A da drumul unei parime. • *Molă!* = 1. Dă drumul parimei! Lasă liberă parima! 2. (arg.) Ești liber! Var. *molarisi* [ic. *molă*].

**MOLĂRE**, s.f. Desfacere a parimelor de legătură [*molă*].

**MOMBASA**, top. Cel mai mare port al Kenyei și important centru industrial, administrativ și financiar, situat la 1,5 km de coasta continentului cu care este unit prin două diguri și un pod. Sediul a peste 23 societăți de navigație. Trafic de mărfuri (1978) = 6,1 mil. t (asigură întregul trafic al țării). Anual este vizitat de peste 1 400 de nave. Important port

petrolier și pescăresc. Dispune de echipament modern pentru manipularea mărfurilor și mari spații de depozitare. Șantier pentru reparații navale.

**MOMÉNT**, s.n. • *M. de cârmă* = m. care tinde să readucă în axul navei o cârmă de un anumit unghi, pusă într-un bord; are valoare mică la cîrmele compensate.

• *M. de velatură* = m. care canarisește în bordul de sub vînt un velier în timpul navigației; depinde de forța și direcția vîntului, precum și de suprafața velaturii.

• *M. cuplului de stabilitate* = m. care tinde să readucă o navă bandată în poziția de echilibru; crește în valoare odată cu înălțimea metacentrică [lat. *momentum*; fr. *moment*; it. *momento*; germ. *Moment*].

**MONÁCO** (*Principatul M.*), top. Stat în sud-estul Franței, cu ieșire la M. Mediterană. Flotă maritimă comercială (1978) = 4 959 t.d.w. Porturi principale: Monaco, Fontvieille.

**MONGOLIA** (*Republica Populară M.*), top. Stat situat în Asia Centrală. Nu are ieșire la mare. Pescuit (1978) — 300 t. (în totalitate din apele interioare). Principala fluviu — Selenga (Selenge) — 1480 km lungime totală, 474 km navigabili pe teritoriul M; se varsă în lacul Baikal (pe teritoriul U.R.S.S.). Lacurile cele mai mari sînt: Uvs Nuur (3 300 km<sup>2</sup>, apă mineralizată); Havsugul Nur (3 400 km<sup>2</sup>, adîncime maximă 238 m apă dulce).

**MONITÓR**, s.n. Navă militară fluvială (uneori și maritimă), blindată, de tonaj mic, cu tunuri protejate cu turele și destinată luptei împotriva obiectivelor de pe mal, sprijinind astfel acțiunile trupelor de uscat pe fronturile de lîngă fluviu. Caracteristici pentru m. fluvial: L = 50—60 m; B = 7—10 m; T = 1,2—1,5 m; Δ = 500—1 000 t; V = 12—15 Nd; raza de acțiune 500—600 Mm; armament 3—4 tunuri de 100—200 mm, tunuri și mitraliere antiaeriene; cuirasă de 60—100 mm. Caracteristici pentru m. maritim: destinație, bombardarea obiectivelor din zona litoralului, paza unor obiective; L = 100—130 m; Δ = 3 000—9 000 t; V = 12 Nd; echipaj = 60—300 oameni; armament = tunuri de 240—381 mm și de 120—190 mm; cuirasă = 330 mm [fr. *monitor*].

**MONOXÍLĂ**, s.f. Barcă primitivă, făcută (neolitic) dintr-un singur trunchi de copac scobit [fr. *monoxyle*].

**MONROVIA**, top. Port, capitală a Republicii Liberia, situat pe coasta atlantică a Africii Ecuatoriale (Golful Guineea), la gurile riului Saint Paul. Principala centru economic, comercial și bancar al Liberiei. Important nod de transport maritim. Unul dintre cele mai mari porturi africane și port liber (singurul din Africa de vest). Trafic de mărfuri 12,5 ml.t/1976. Sediul a circa 133 companii de navigație străine, care își înregistrează navele sub pavilion libean datorită avantajelor fiscale favorizate de legile țării. Intrarea

în port se face printr-un canal cu adâncimi minime de 10,6 m. Anual portul este vizitat de peste 1 100 nave. Mărfurile sînt manipulate de echipament portuar modern și depozitate pe mari suprafețe și în hangare. Fondat în 1822 de foști sclavi negri originari din S.U.A. și numit astfel în cinstea președintelui nord-american James Monroe.

**MONTANT**, s.m. Pontil metalic destinat să întărească, la bord, pereți, parapetei etc. [fr. *montant*].

**MONTEVIDEO**, top. Port, capitală a Uruguayului, situat în partea central-estică a Americii de Sud, pe malul estuarului La Plata. Cel mai mare port, centru economic, financiar și comercial al țării (asigură 75% din producția industrială și realizează 90% din comerțul exterior). Principal nod de comunicații.

**MONTREAL**, top. Port (pe fluviul Sf. Laurențiu) în partea septentrională a Americii de Nord. Al cincilea port ca mărime și important centru economic și comercial al Canadei. Trafic de mărfuri 16,2 mil. t/1978. Lungimea cheurilor peste 17 km, iar adâncimea apei la dane este între 4 și 12 m. Dispune de mijloace moderne pentru manipularea mărfurilor (macarale de 120 t, benzi transportoare), spații de depozitare corespunzătoare traficului. Anual portul este vizitat de peste 6 500 de nave. Șantierul naval este specializat în reparații și dispune de un doc plutitor și trei docuri uscate

de dimensiuni mijlocii. Portul este înființat în anul 1642.

**MORMUGAS**, top. Port maritim în sudul Asiei. Unul din cele mai mari porturi ale Indiei. Trafic de mărfuri = circa 12 mil. t anual. Șantier de construcții și reparații de nave. Spații corespunzătoare și instalații suficiente pentru manipularea mărfurilor.

**MORSE**, s. invariabil. Sistem de puncte și linii, reprezentînd litere, cifre și semne de punctuație și de procedură care alcătuiesc codul telegrafic. Codul **M.** este destinat menținerii legăturii cu navele, prin stații radio și prin mijloace de semnalizare luminoasă (proiector, eclipsă etc.) [fr. *morse*; *Morse* — fizician american].

**MORT**, s.m. 1. Stilp înfipt pe mal și prevăzut cu zbir, la care se leagă nava sau parime pentru instalații de forță improvizate. 2. Bloc de beton la care se leagă diferite parime de tracțiune. 3. Contragreutate de manevră a bigii după decoțare; v. și *decoța* [lat. *mortuus*].

**MOTONĂVĂ**, s.f. Navă propulsată de motor (sau de motoare) cu ardere internă, care acționează o elice. Se apreciază că **m.** a apărut la mijlocul sec. XX [*moto* + *navă*; cf. it. *motonave*].

**MOTOR**, s.n. Elementul principal al instalației care generează forța necesară propulsiei unui mijloc de navigație (navă, ambarcațiune cu motor, șalupă etc.). • **M. auxiliar** = **1. M.** destinat să furnizeze energia electrică necesară bordu-

lui; **2. M.** destinat să acționeze diferite instalații auxiliare ale navei; **3.** (la veliere) **M.** destinat să propulseze nava în spații înguste sau pe cind lipsește vântul [fr. *moteur*, germ. *Motor*].

**MOTOVELIÉR**, s.n. Mijloc de navigație propulsat mixt: cu motor și cu vele. Viteza unui **m.** este de cca 8—12 Nd [*moto + velier*]

**MOZAMBIC**, (*Republica Populară M.*), top. Stat în sud-estul Africii. Are largă ieșire la Oc. Indian. Flota maritimă comercială (1978) = 35 606 tdw. Pescuit (1978) = 22 968 t. Porturi principale (mii t/1973): Maputo (9,8), Beira (2,2). Rîurile sînt numeroase și formează o rețea cu ridicat potențial energetic: Zambezi, Limpopo (1 600 km), Rovuma (640 km), Save (644 km), Umbezi. Principalul lac este Niassa (Malawi) de origine tectonică — suprafață 30 800 km<sup>2</sup>.

„**MUNDUS NOVUS**“, „Lumea Nouă“. Lucrare publicată în 1503, la Florența, de către navigatorul italian Amerigo Vespucci, unde prezintă călătoria lui în noile ținuturi. Inițial, acest continent era numit India, datorită unor repetate confuzii geografice. Ulterior, continentul a fost numit Lumea Nouă; mai târziu, numele de Amerigo stă la originea unui nou nume. **V.** și *America* [lat. *mundus = lume; novus = nouă*].

**MUNTE**, s.m. • **M. submarin** = formă de relief înălțată mai mult față de nivelul cîmpurilor submarine. Se apreciază că numai Oc.

Pacific are 200 asemenea forme de relief, numite *guto* [lat. *mons, -tem*; 1473].

**MURĂDĂ**, s.f. **1.** Stringher longitudinal montat pe traversele punții. **2.** Perete interior situat între două punți. **3.** Spațiu între două punți, sub traverse. **4.** Fișia îngustă de bordaj, care depășește nivelul punții principale [?].

**MURĂ**, s.f. **1.** Parimă care fixează colțul din vînt al unei vele (pentru veliere mari). **2.** Bucată mică de saulă destinată să fixeze colțul vellei fie la suportul straiului pentru vela din prova numită foc, fie la baza ghiului pentru vellele din pupa (de la ambarcațiuni). **3.** Parimă care întinde spre pupa colțul de jos al vellei. Această **m.** indică poziția velierului față de vînt. • **M. la tribord (babord)** = velierul primește vîntul din tribord (babord), în acest caz ghiul fiind în bordul opus [it. *mura*].

**MUREȘ**, hidr. Rîu în sud-estul părții centrale a Europei. Lungimea totală 803 km, din care 768 km pe teritoriul României. Izvorăște din Munții Hășmașul Mare (R.S. România) și este afluent al Tisei. Afluenți principali Tîrnava Mare și Tîrnava Mică. Aparține statelor R.S. România și R.P. Ungară.

**MURRAY**, hidr. Cel mai mare fluviu al Australiei. Debit mediu 1 900 m<sup>3</sup>/s. Lungimea 2 570 km. Suprafața bazinului 910 000 km<sup>2</sup>. Izvorăște din Munții Alpii Australieni și se varsă în marea Golf Australian. Principali afluenți sînt Darling și Lachlan. Port principal Mildura.

**MUS**, s.m. **1.** Elev marinar. **2.** „Secundul” timonierului (schipăru-lui), de la bordul unei ambarca-țiuni cu vele. La snaip, de pildă, **m.** ține și manevrează școtele fo-cului (vela mică) și derivorul, iar timonierul, ca sportiv mai expe-riimentat, manevrează cirna și școta randei (vela mare). La star, **m.** manevrează și patarașinele pe șine [fr. *mousse*].

**MUSÓN**, s.m. Vânt periodic și stabil, caracteristic pentru părțile sudice ale Asiei, care între un sezon și celălalt își inversează di-recția dominantă de pe conti-nent pe ocean. **M.** este cauzat de încălzirea (răcirea) mai puternică a uscatului față de mare, zona în care se manifestă **m.** este vastă: cca 100 Mm lățime și 5 000 Mm lungime. Încetarea **m.** precede ci-clonul. • **M. de iarnă** = vânt care bate în Oc. Indian din octom-brie până în martie, dinspre con-tinent spre ocean. • **M. de vară** = vânt de sud-vest, care bate în Oc.

Indian, din aprilie până în sep-tembrie, dinspre ocean spre con-tinent. Sin. **m. maritim** [fr. *mous-son*].

**MUSTĂȚĂ**, s.f. **1.** Parimă care susține bompresul, prinzându-l de marginea punții sau a bordajului din prova. **2.** Valul format în prova navei care înaintează cu viteză mare; acest val înspumat pare prins de otrava navei [lat. *\*mustacca*].

**MUȘCĂ**, vb. **1.** (Despre ghearele ancorei.) A se prinde de scoarța subacvatică, immobilizând astfel na-va. **2.** A încăleca spira unei parime peste spira anterioară, împiedicân-d-o să aluneca sau să se desfacă [?].

**MUZÉU**, s.n. • **M. Marinei Ro-mâne**, Instituție inaugurată la Constanța în 1969, destinată să popularizeze și să păstreze dovezi materiale privind istoria marinei în general și a marinei românești în special [lat. *muscum*, germ. *Museum*, fr. *musée*].



# N

**NADİR**, s.n. Punct imaginar de pe bolta cerească, situat la intersecția verticalei locului la care ne referim cu emisfera cerească inferioară, opus zenitului [fr. *nadir*].

**NAGOYA**, top. Port (la Oc. Pacific) în estul Asiei. Unul dintre cele mai mari porturi și un puternic centru industrial, comercial și bancar al Japoniei. Trafic de mărfuri 99,4 mil. t/1978. Portul este adăpostit prin diguri cu lungime totală de peste 13,5 km. Intrarea în port se face printr-un canal navigabil adânc de cca 10 m. Adâncimea apei de-a lungul numeroaselor cheuri este de peste 10 m. Mijloacele de manipulare a mărfurilor sînt moderne și variate, iar spațiile de depozitare corespunzătoare traficului portului. Posibilitate de acostare pentru nave de pasageri de 50 000 t și pentru nave cu containere. Anual, portul este vizitat de peste 21 000 nave. Mari șantiere de construcții navale.

**NĂRĂ**, s.f. Deschidere cilindrică, cu un capăt în punte, iar cu celălalt în bordaj, destinată să ghideze lanțul ancorei ori o parimă. Elementele **n.**: marginea deschiderii din zona bordajului se numește *buză*, partea cilindrică *manșon* sau *tub*, iar marginea deschiderii din zona punții *guler*. ● **N. de etravă** v. *inel de etravă*. ● **N. de remorcă** v. *remorcă*. ● (Despre navă) *A avea n. deschisă* = a avea la apă lanțurile de ancoră, fără a se încurca între ele, situație care ar bloca (închide) **n.** la virare. ● **N. în bordaj** = tunel în bordaj destinat să ghideze lanțul ancorei de la bord în afara bordajului și invers; **n. de bordaj**. ● **N. în punte** = tunel cilindric destinat să ghideze lanțul ancorei de pe punte în puțul lanțului și invers; **n. de punte**, **n. de puț** [lat. *naris*].

**NARVIK**, top. Port (la M. Norvegiei) în nord-vestul Europei. Cel mai mare port și important centru economic al Norvegiei. Trafic internațional de mărfuri 17,7 mil.

t/1978. Port accesibil celor mai mari nave oceanice. Are adâncimi de ancoraj de 25—29 m. Anual primește vizita a peste 2 500 de nave. Port tipic mineralier. Instalațiile de manipulare a mărfurilor sînt moderne, iar spațiile de depozitare corespund traficului portului. Șantier de construcții și reparații de nave.

**NAS**, s.n. Extremitatea proevei la nivelul punții [lat. *nasus*].

**NATĂȚIE**, s.f. Domeniu al sportului referitor la înot (înotul sportiv, polo pe apă, săritură în apă, înot de salvare și de traversare a apelor etc.) [fr. *natation*; lat. *natatio*, -onis].

**NATŪRĂ**, s.f. ● **N. scoarței subacvatice** = felul scoarței subacvatice (mîl, nisip, stînci etc.); însușirile caracteristice ale solului subacvatic, determinate fie interpretînd imaginile de pe ecranele oscilografelor electronice atașate sondelelor ultrason, fie analizînd probele de sol recoltate cu ajutorul unor instrumente cum ar fi: sonda de mînă, greiferul, tubul sau draga de fund. Prin cunoașterea **n. scoarței subacvatice** se obțin informații privind locul de ancoraj, deplasarea aluviunilor datorită curenților de fund, debitul solid, zona de navigație, posibilitățile submarinelor de a se așeza pe scoarța subacvatică etc. Pe hărți, **n. scoarței subacvatice** este trecută prin cuvinte abreviate; v. și *fund*. Sin. **n. fundului** [fr. *nature*; lat., it. *natura*].

**NAȚIONALITĂȚE**, s.f. ● *Certificat de n* = document care atestă apartenența națională a navei. ● **N. navei** = apartenența unei nave la statul al cărui pavilion este arborat la bord [fr. *nationalité*].

**NAUFRAGIĂ**, vb. (Despre navă.) A se accidenta, a suferi un naufragiu (prin scufundare, prin rupe sau prin eșare). Cuv. derivate. s.f. *naufragiere*, s.m., adj. *naufragiat*. [naufragiu; cf. lat. *naufragiere*; fr. *naufrager*].

**NAUFRĂGIU**, s.n. Accident nautic prin care o navă se scufundă, se rupe sau ajunge pe uscat (stînci, recifuri, bancuri de nisip). În 1974, numărul de nave naufragiate a ajuns la 311, totalizînd 0,87 mil. t [lat. *naufragium*; it. *naufragio*].

**NAUPATIE**, s.f. Rău de mare [fr. *naupathie*].

**NAŪTIC**, adj. Care se referă la navigație. ● *Expert n.* = persoană împuternicită și specializată să cerceteze cazurile de coliziune sau de accidente **n.**; după expertiză, această persoană pune dosarul de cercetare la dispoziția tribunalului maritim. ● *Semnalizare n.* = semnalizare pe timpul navigației [lat. *nauticus*, it. *nautico*, fr. *nautique*].

„**NAUTILUS**“ (1800). Submarin francez, proiectat în 1797 de către Robert Fulton și construit la Rouen (Franța); unul din cele mai reușite submarine din epoca de pionierat. *Caracteristici*: corp de formă cilindrică, asemănătoare peștelui; L = 6,48 m; ø = 1,94 m; i max. = 8 m; durata imer-

siunii = 3—4 ore; echipaj = 3 oameni.

**NAUOFÓN**, s.n. Aparat care produce semnale de ceață audibile pînă la 5 Mm. Se compune dintr-o membrană de metal fixată între poli unui electromagnet, care o determină să vibreze [fr. *nauto-phonc*].

**NAURU** (*Republica N.*), top. Stat insular în Oc. Pacific, la 3 000 km nord-est de Australia. Flotă maritimă comercială (1978) = 74 458 t.d.w. Port principal — Makwa.

**NAVÁL**, adj. Care se referă la nave  
 • *Bază n.* = port militar.  
 • *Bombardament n.* = bombardament executat cu artilerie de la bordul unei nave. • *Constructor n.* = persoană specializată în construcții de nave. Sin. *navalist*. • *Luptă n. v. bătălie*. • *Paradă n.* = 1. „Defilare“ a navelor cu prilejul unor sărbători naționale, vizite oficiale etc.; 2. Trecere în revistă a navelor grupate într-un acvatoriu (radă, port etc.). Echipajele navelor participante la paradă se aliniază pe punți, în borduri, iar la bord se arborează marile și micul pavoz. • *Șantier n. v. șantier* [fr. *naval*].

**NAVALIST**, s.m. v. *naval* [*naval* + suf. *-ist*].

**NAVĂ**, s.f. Mijloc de navigație utilizat pentru transport sau pentru alte servicii pe apă. Există **n.** maritime, fluviale sau de navigație interioară, inclusiv ambarcațiuni, aparate plutitoare, drăgi, elevatoare etc., cu sau fără propulsie. Fac parte din **n.** instala-

țiile, mașinile și motoarele de propulsie sau de acționare mecanică, mecanismele și mijloacele de transmitere a acestei acțiuni, toate obiectele necesare navigației, diferitelor manevre, siguranței **n.**, salvării vieții umane, igienei și exploatării (potrivit destinației **n.**), chiar și cînd acestea sînt debarcate vremelnic, precum și proviziile. Orice **n.** trebuie să aibă actele de bord cerute de lege și actele prevăzute în convențiile internaționale. • **N. gonește pe ancoră** = **n.** se rotește în jurul ancorei fundarisite. • **N. joacă** = **n.** saltă pe val și solicită brusc lanțul ancorei; pentru a micșora mișcările **n.**, cîrma se fixează în bordul opus ancorei fundarisite. • **N. aberdată v. aberda**. • **N. amagnetică** = **n.** construită din material amagnetic. • **N. ambardată v. ambaradă**. • **N. ambosată v. ambosă**. • **N. angajată** = **n.** pentru care s-a stabilit contractul de a transporta o încărcătură într-un anumit loc și în anumite condiții. • **N. antisubmarină** = **n.** militară destinată cîntării și nimicirii submarinelor. • **N. arctică** = **n.** rezistentă, destinată să se deplaseze în acvatorii cu ghețuri. • **N. ardentă** = **n.** care vine ușor cu prova în direcția din care bate vîntul. • **N. atomică** = **n.** propulsată cu ajutorul energiei furnizate de un reactor nuclear. Raza de acțiune și autonomia unei **n.** atomice sînt enorm de mari. • **N. auxiliară** = **n.** destinată unor acțiuni auxiliare; cazare echipaje; aprovizionare cu combustibil, cu apă, cu diferite materiale; salvare; lucrări hidrografice; remorcare; asigurare me-

dicală; asigurare de navigație (**n.-far**); reparații; instruirea marinarilor etc. Ex.: **n.-bază**, tancuri, **n.-școală**, **n.** de salvare, remorche, **n.-cablier**, **n. hidrografică**, **n.-spital**, **n.-atelier**, macarale plutitoare, elevator plutitoare, **n.-depozit**. ● **N. avarială sub linia de plutire** = **n.** care a suferit stricăciuni la carenă. ● **N. -barc** = corabie cu trei catarge, cu vele aurice la arborele artimon și pătrate la arborele mare și la trinchet. ● **N. cablier** = **n.** destinată acțiunilor de instalare, întreținere și reparare a cablurilor submarine. La bord, cablul este înfășurat pe tambururi aflate în cală. ● **N. carbonică** = **n.** destinată să transporte cărbuni, depozitați în magazii; mineralier-carbonier. ● **N. colectoare** = **n.-bază** pentru pescadoare. Acest tip de **n.** a apărut în a doua jumătate a sec. XIX. **N. colectoare** este destinată colectării, prelucrării inițiale și depozitării peștelui de la **n.** de pescuit, precum și aprovizionării cu combustibil și alimente a pescadoarelor. Astfel, echipajele pescadoarelor au posibilitatea să continue activitatea fără a mai consuma timp și moto-resurse pentru a ajunge și a descărca în port. ● **N. combinată** = **n.** amenajată să transporte alternativ (la ducere și la întoarcere) două categorii de mărfuri în vrac, evitând voiajul fără caric. Ex. **n.** pentru minereu-petrol, minereu-ce reale, minereu-cărbuni. ● **N. comercială** = **n.** care aparține unui armator (statul sau o persoană particulară) și care transportă mărfuri sau pasageri ori exploatează resurse ale Oc. Planetar. **N.**

comercială proprietate de stat are în porturi străine imunitate de jurisdicție; nu poate fi rechiziționată, sechestrată și nici confiscată. **N. proprietate particulară** nu se bucură de această imunitate. **N. comercială auxiliară** devine **n.** de război dacă: a) este plasată sub autoritatea directă, controlul imediat și sub responsabilitatea statului al cărui pavilion îl poartă; b) poartă semne exterioare caracteristice **n.** de război ale statelor beligerante; c) comandantul se află în serviciul statului și este legal autorizat de către autoritățile competente, iar numele lui figurează pe lista ofițerilor flotei militare; d) echipajul este supus regulilor disciplinei militare; e) **n.** respectă în operații legile și obiceiurile războiului; f) beligerantul a menționat transformarea **n.** comerciale auxiliare în **n.** de război și a înscris-o pe lista flotei militare. **N. comercială înarmată** care nu îndeplinește condițiile de mai sus este o **n. corsar**. ● **N. corsar** = **n.** armată, al cărui echipaj pe timp de război acționează sub pavilionul unui stat împotriva navelor inamice. ● **N. costieră** = **n.** care face curse de-a lungul țărmului. Sin. **n. de cabotaj**; **cabotier**. ● **N. cu aburi** = **n.** propulsată, cu mașini puse în funcțiune de aburi. În Oc. Atlantic, astfel de **n.** au apărut în 1818 și au fost generalizate în 1838. ● **N. cu aripi portante** = **n.** al cărui corp are pentru sustentație aripi imense, montate perechi la prova și la pupa. Când **n.** se deplasează, aripile rămân complet sau parțial în apă,

micșorînd forța de rezistență la înaintare. ● **N. cu pernă de aer** = n. care se deplasează pe o pernă de aer, creată sub carenă cu ajutorul unor ventilatoare puternice. Cîmele și elicele sînt aeriene. Viteza unei astfel de n. este de 100—200 km/h. Destinație: pa-tulare, pază, transport de mărfuri și de pasageri pe distanțe mici, în apropierea coastei. Sin. *hovercraft, naviplan*. ● **N. cu vele** = corable; velier. ● **N. cu zbaturi** = n. pentru apele interioare, propulsată cu ajutorul unor roți cu zbaturi (pale sau lopeți dreptunghiulare). ● **N. de agrement** = n. pentru plimbări pe apă. ● **N. de comerț** = n. aparținînd mării comerciale. ● **N. de cursă lungă** = n. comercială cu rază mare de acțiune. ● **N. de desant** = n. militară cu fund plat, destinată să transporte, pe timp de război, forțe umane și materiale la țărmlu inamic. Sin. n. de *debarcare*. ● **N. de linie** = 1. v. *lainer*; 2. N. militară cu deplasament pînă la 60 000 t, dotată cu artilerie grea și mijlocie. Are cuitasă puternică. ● **N. de mărfuri** v. *cargou*. ● **N. de pescuit** v. *pescador*. ● **N. de război** = v. n. *militară*. ● **N. de salubritate** = n. destinată curățirii bazinelor de apă din port. ● **N. de salvare** = n. dotată cu instalații pentru salvarea n. avariate și a echipajelor naufragiate. **N. de salvare** ține bine marea. ● **N.-far** = n. a cărei suprastructură are un turn-far prevăzut cu instalație de lumină, cu stații de emisie pentru radiogoniometrele de la bordul n. din zonă, precum și cu nautofon. N.-far este ancorată într-o

poziție ale cărei coordonate sînt trecute pe hartă și marchează un reper de navigație, pericole de navigație, intrări în porturi etc. ● **N. fluvială** = n. cu pescaj mic și fund plat, destinată să se deplaseze pe ape interioare. ● **N. frigorifică** = n. destinată să transporte produse alimentare în condiții speciale de temperatură. ● **N. hidrografică** = n. destinată cercetărilor hidrografice. Are la bord aparate, instalații și laboratoare corespunzătoare pentru a sonda apa, a lua probe de sol subacvatic, a face diferite măsurători. ● **N. inundată** = n. în care a pătruns apa, afundînd-o fără a se scufunda; este foarte periculoasă pentru navigație pe timp de noapte, pe mare agitată sau pe ceață. ● **N. logistică** = n. militară auxiliară, destinată să transporte rapid și la mare distanță forțe umane și materiale. Caracteristici:  $\Delta = 1\ 000 - 2\ 000$  t;  $V = 18 - 20$  Nd. ● **N. mamut** = n. gigant, al cărei deplasament depășește 200 000 tdw. ● **N. maritimă** = n. destinată navigației pe mare. ● **N. metanieră** = n. destinată să transporte gaz metan lichefiat. Are rezervoare din oțel special, stabilizatoare de ruluu, pentru a exclude agitația metanului de la bord. Sin. *metanier*. ● **N. meteorologică** = n. destinată observațiilor meteorologice. ● **N. militară** = n. aflată în cel puțin una din următoarele situații: a) aparține mării de război a unui stat; b) poartă semnele exterioare distinctive ale n. de război; c) comandantul este în serviciul statului și pe lista ofițerilor de flotă

militară; d) echipajul este supus jurisdicției militare. Sin. **n. de război și de lupă**. ● **N. moale** = **n.** care vine ușor cu pupa în vînt; **n.** care nu poate sta cu prova în vînt, abătîndu-se ușor în direcția lui. ● **N. monopuntată** = **n.** cu o singură punte continuă, numită punte principală, punte superioară sau punte de bord liber. ● **N. necomercială** = **n.** care aparține unui stat și care desfășoară activități cu specific marinăresc: salvarea naufragiaților, control vamal, cercetări științifice. ● **N. nepropulsată** = **n.** care nu are aparat (mijloc) de propulsie; **n.** remorcată sau trasă la edec. Ex. șlep, ceam, gabară etc. ● **N. nepuntată** = **n.** fără punte continuă. ● **N. oceanică** = **n.** destinată navigației pe drumuri maritime lungi, pe oceane. ● **N. oceanografică** = **n.** destinată cercetării Oc. Planetar: măsurarea adîncimii, a salinității, studierea curenților, a scoarței subacvatice etc. ● **N.-pirat** = **n.** al cărei echipaj jefuiește, capturează sau scufundă **n.** înțînite în larg. ● **N.-pompierv** = **n.** rapidă, dotată cu instalații de pompe care să poată trimite mai multe jeturi de apă pînă la 100 m către o **n.** incendiată. ● **N.-remorcher** v. *remorcher*. ● **N. Ro-Ro** = **n.** destinată transportului de vehicule sau remorci încărcate cu mărfuri. Este prevăzută în prova sau în borduri cu rampă rabatabilă; vehiculele sau remorcile rulează de la bord pe cheu sau invers, iar de aici la destinatar, diminuîndu-se considerabil timpul de încărcare-descărcare. ● **N. q** = navă-capcană. ● **N.-spital** = **n.**

amenajată să asigure asistența sanitară pentru răniți, bolnavi și naufragiați; **n.-spital** nu poate fi atacată, nici capturată. Pentru a fi protejată prin normele dreptului internațional, trebuie comunicate părților beligerante cu cel puțin zece zile înainte de folosirea ei: numele și caracteristicile **n.**, tonajul brut înregistrat, lungimea, numărul de catarge, numărul de coșuri. **N.-spital**, în vremea războiului maritim, poate fi beligerantă (**n.** militară sau particulară) ori neutră. Ea trebuie să arboreze pavilion național și pavilion alb cu cruce roșie, iar pe bordaj și punte să aibă cite o cruce roșie; în plus, **n.-spital** particulară trebuie să aibă pe bordaj o bandă orizontală roșie. ● **N.-școală** = **n.** destinată pregătirii practice a elevilor din școli și din instituțiile de învățămînt cu specific marinăresc. ● **N. tehnică** = **n.** autopropulsată sau nepropulsată, destinată unor lucrări în zona porturilor. Ex. drăgi, șalande, sonete plutitoare. ● **N.-tramp** = **n.** care transportă ocazional mărfuri generale și în vrac; nu are un anumit itinerar. ● **Dispariții de n.** = fenomene greu de explicat plauzibil, care fac să dispară **n.** în largul Oc. Planetar. Numai în 1972 au dispărut 188 **n.**, totalizînd 1,05 mil. t. Cauze probabile: explozii și incendii (93 **n.**), eșuări (48 **n.**), fenomene hidro-meteo violente (44 **n.**), abordaje (23 **n.**), uzură file corp (40**n.**). ● **Identificarea n.** = determinarea identității navei în funcție de tipul navei, de caracteristicile ei (siluetă, număr și

poziție a catargelor și coșurilor, greement, poziția suprastructurii, culoare, pavilionul arborat, însemnele înscrise pe bordaj și pe coș, seria de pavilioane sau de litere care alcătuiesc numirea etc.). ● *A înnebuni n.* = *n.* răspunde greu la cârmă, din cauza vitezei mici de deplasare, comparativ cu viteza valurilor sau a curentului acvatic. [fr., it. *nave*; lat. *navis*].

**NAVEAM**, abr. Aviz urgent pentru navigatorii din M. Mediterană și estul Oc. Atlantic [?].

**NAVICERT**, abr. Document nautic prin care, în timpul celor două războaie mondiale, se atesta faptul că nava nu are la bord marfă pentru adversar [engl. *Navigation Certificate*].

**NAVIGĂ**, vb. 1. (Despre nave) A pluti pe apă, urmînd un drum determinat. 2. A face practică în domeniul navigației. 3. A călători pe apă. ● *A n. în formație* = a acționa cu nava militară într-o formație. ● *A n. în volte* = a schimba sistematic drumul, alternativ în ambele borduri, manevrînd cîrma un număr egal de grade față de drumul general, pentru a înainta mai ușor contra vîntului sau pentru a evita loviturile navelor inamice. Sin. *a n. în zigzag*. ● *A n. în zigzag* = a evolua cu nava astfel încît drumul urmat de ea să semene cu mai multe litere Z puse cap la cap. Se recurge la această manevră pentru a nu permite inamicului să repereze ușor nava, pentru a o lovi. În trecut, navigația în zigzag era specifică velierelor, cînd navi-

gau împotriva vîntului; acestea trebuiau să schimbe periodic drumul, întorcînd alternativ într-un bord și în celălalt, astfel încît drumul general, trasat pe mijlocul fișei de zigzag, să fie opus direcției din care bătea vîntul. ● (flv.) *A n. pentru aștec* = a manevra astfel încît înfîlțirea cu o altă navă să se realizeze prin aștec; *v. și aștec*. ● *A n. pentru dreapta* = a manevra nava astfel la înfîlțirea cu o altă navă, încît fiecare să aibă malul în tribord [lat., it. *navigare*; fr. *naviguer*].

**NAVIGĂBIL**, adj. Propice navigației. ● *Apă n.* = apă pe care se pot deplasa mijloace de navigație [fr. *navigable*; it. *navigabile*].

**NAVIGABILITĂTE**, s.f. Ansamblu de calități (tehnice, de construcție, de încadrare, de dotare, de aprovizionare etc.) pe care le are o navă, bună să fie trimisă în călătoria stabilită [fr. *navigabilité*].

**NAVIGATÓR**, s.m. 1. Persoană pregătită și numită să determine punctul navei și să asigure deplasarea navei pe apă în condiții de securitate și de eficiență. 2. Persoană din echipajul navei [fr. *navigateur*; it. *navigatore*].

**NAVIGAȚIE**, s.f. 1. Domeniu al marinăriei care se ocupă cu procedeele și metodele de determinare a punctului (poziției) și a drumului navei cu ajutorul aparatelor, instrumentelor și hărților. 2. Deplasare pe calea apelor. ● *N. astronomică* = *n.* în care determinarea punctului navei se face cu ajutorul observațiilor la corpuri

ceresti, folosindu-se în acest scop sextantul și cronometrul. ● **N. civilă** = activitate referitoare la: transporturile publice (de călători și de mărfuri) pe apă; prestațiile auxiliare transporturilor navale în apele naționale — navlosiri, agenturări, aprovizionări ale navelor, supravegherea și controlul **n.** etc. Decretul nr. 443/1972, privind **n. civilă**, stabilește că transporturile navale în apele naționale ale R.S.R. se desfășoară prin unități economice și prin instituții de stat subordonate Ministerului Transporturilor și Telecomunicațiilor, prin organizații cooperatiste și prin alte organizații obștești, prin persoane juridice și prin persoane fizice, pentru satisfacerea unor cerințe proprii de transport pe apă, sport sau agrement. Documentul reglementează totodată regimul juridic al mijloacelor de **n.** și al personalului navigant, operațiunile ce se efectuează cu aceste mijloace, normele privind supravegherea și controlul **n.** în porturi și în apele naționale, prevederile dreptului penal aplicat la **n. civilă** pentru cazurile de încălcări grave privind siguranța **n.**, disciplina și ordinea la bordul navei. ● **N. costieră** = **n.** în apropierea coastei, folosind repere costiere de navigație. ● **N. estimată** = **n.** pe distanțe mari, în larg; punctul navei se determină cu ajutorul lochului și compasului. ● **N. fluvială** = **n.** pe fluviu și râuri; punctul navei se determină cu ajutorul reperelor și semnalelor de pe maluri și de pe apă. ● **N. hiperbolică** = **n.** modernă, pe distanțe mari, în care punctul navei

se determină prin curbe numite hiperbole, cu ajutorul impulsurilor radio. Sisteme pentru **n.** hiperbolică: Loran, Decca, Gee, Consol, Rana, Vor, Omega etc.

● **N. interioară** = **n.** pe ape interioare: râuri, lacuri, canale. ● **N. în volte** = **n.** în zigzag; v. *naviga.*

● **N. loxodromică** = **n.** estimată — pentru traversade — în care punctul navei se determină prin calcul trigonometric sau cu ajutorul unor table speciale, în funcție de drumul și distanța parcursă de navă într-un interval de timp.

● **N. maritimă** = **n.** pe mare, în care punctul navei se determină costier, estimat, astronomic, radioelectronic sau cu ajutorul sateliților. ● **N. oceanică** = **n.** în Oc. Planetar, pe distanțe mari, între continente; punctul navei se determină cu ajutorul ortodromiei.

● **N. ortodromică** = **n.** pe ortodromă; v. *ortodromă*. ● **N. tramp** = **n.** cu navă-tramp; v. *navă-tramp*. ● **Regim de n.** = ansamblu de norme, restricții și reglementări privind **n.** într-un acvatoriu [fr. *navigation*; lat. *navigatio*; it. *navigazione*].

**NAVIPLĂN**, s.n. v. *navă cu pernă de aer*. Cel mai mare **n.** din lume „Naviplane-50” (Franța—1976): **L** = 50 m, transport 400 pasageri și 45 autoturisme [fr. *naviplane*].

**NAVISFĒRĂ**, s.f. Instrument de navigație, folosit pentru a identifica aștrii, precum și pentru a determina orele când culminează și când apun aștrii asupra cărora navigatorii fac observații. Se compune dintr-o sferă cerească



redușă la scară, pe care sînt marcate stelele de la mărimea 1 la 4. Pe suprafața sferei cerești sînt trasate ecuatorul, meridianele și paralelele [*navi + sferă*].

**NAVLOSÍ**, vb. v. *afretá* [ngr. *enavlosa*].

**NAVLOSÍRE**, s.f. v. *afretare* [*navlosi*].

**NAVLOSÍTÓR**, s.m. Persoană fizică sau juridică, împuternicită să închirieze de la armator, pe bază de contract, o navă sau o parte din capacitatea ei de încărcare [*navlosi + suf. -tor*].

**NÁVLU**, s.n. Costul pentru transportul unor mărfuri cu o navă, în conformitate cu prevederile documentului numit *conosament*. ● **N. forfetar** = preț plătit pentru navosirea întregii nave sau a întregii capacități de încărcare. Sin. **n. global**. ● **N. mort** = **n.** care urmează a fi achitat, deși marfa nu a putut fi încărcată, din vina persoanei care a închiriat nava; v. și *chirie* [ngr. *návlon*].

**NAVOMODÉL**, s.n. Model al unui mijloc de navigație, care are dimensiunile reduse la scară [*navo + model*].

**NAVOMODELÍSM**, s.n. Sport prin care sînt construite navomodele nepropulsate, teleghidate, autopropulsate, istorice etc. [*navo-model + suf. -ism*].

**NAVRÓM**, abr. Unitate economică complexă, destinată să folosească navele românești pentru a transporta pe calea apelor mărfuri și pasageri; întreprinderea de ex-

ploatare a flotei maritime. [abr. *Navigația română*].

**NEBULOZITÁTE**, s.f. Grad de înnorare a bolții cerești. Raport dintre suprafața ocupată de nori și suprafața totală a bolții cerești, împărțită imaginari în zece părți egale. ● **N. zero** = cer senin (fără nori sau cu nori subțiri). ● **N. 1** = cer acoperit în proporție de 1/8 cu nori. ● **N. 2** = cer acoperit în proporție de 2/8 cu nori. ● **N. 3** = cer acoperit în proporție de 3/8 cu nori... ● **N. 5** = cer jumătate acoperit cu nori... ● **N. 10** = cer complet acoperit cu nori [lat. *nebulositas*; fr. *nébulosité*].

**NEFOSCÓP**, s.n. Aparat destinat să măsoare diferite elemente referitoare la nori: înălțime, nebulozitate, viteză. [?]

**NEMEDRI**, abr. Aviz pentru navigatori privind situația minelor marine rămase după război în Mediterana și nordul Oc. Atlantic, precum și drumurile de evitare a zonelor în cauză [engl. *North European and Mediterranean Routing Instructions*].

**NENAVIGABILITÁTE**, 1. Condiții de securitate scăzută pe mare agitată, flotabilitate deficitară, manevrabilitate redusă etc. În caz de **n.** nava este oprită din navigație. 2. Calitatea unei ape de a nu permite navigația [*ne + navigabilitate*].

**NEPAL** (*Regatul N.*), top. Stat în sudul Asiei, în Munții Himalaya. Nu are ieșire la mare. Pescuit (1978) = 2 500 t (în întregime din ape interioare). Hidrografie: Kar-

nali, Gandaki (643 km), Sapt-Kosi — afluenți ai Gangelui.

„NEPTUN“ (1976). Navă românească tip cargou, construită la Gdansk (R.P. Polonă); navă-școală. *Caracteristici*: L = 122,09 m; B = 17 m; T = 7,38 m;  $\Delta$  = 5 530 tdw; propulsie mecanică = 5 500 CP; V = 15,7 Nd; săli de curs, simulatoare pentru cart la navigație și la motoare, bibliotecă, sală de sport, compartimente pentru asistență medicală, brutărie. Echipaj = 218 persoane (168 elevi). *Journal de bord*: marșuri de instrucție și transport de mărfuri în M. Neagră, M. Marmara, M. Mediterană, Oc. Atlantic, M. Nordului; escale în porturi din M. Mediterană, N-V Africii, precum și în porturi nordice.

**NESCUFUNDABILITĂTE**, s.f. Calitate a navei de a pluti încă, după ce a fost inundat unul sau mai multe compartimente [*nescufundabil* + suf. -itate].

**NEW YORK**, top. Port (la Oc. Atlantic) în partea central-estică a Americii de Nord. Cel mai mare complex portuar și primul centru industrial, imens centru financiar și comercial al S.U.A. Unul din cele mai mari porturi ale lumii. Vaste șantiere navale de construcții și reparații. Numeroase docuri uscate pe plutitoare. Portul este așezat pe trei importante insule și în zona de vărsare a fluviului Hudson în Oc. Atlantic. Legătura între insule și partea continentală a portului se face prin poduri (peste 60 la număr), tunele submarine (peste 15), feriboturi (peste

250). Lungimea cheurilor (peste 800 la număr) și a canalelor depășește 1 500 km. Adâncimea fluviului Hudson la vărsare este de 90 m, iar în imediata apropiere a cheurilor de 20 m și chiar mai mult. Pot ancora în complexul portuar peste 1 000 de nave simultan. Posibilitate de intrare pentru marile transatlantice, pentru superpetroliere și pentru nave oceanice de diferite capacități. Trafic de mărfuri 179 mil. t/1977. Portul dispune de utilaje complexe pentru manipularea și transportarea tuturor categoriilor de mărfuri (zeci de macarale plutitoare de 300 t și chiar mai mult). Instalațiile de depozitare sînt foarte numeroase și moderne. Portul asigură aproape 35% din volumul total de mărfuri traficate anual în porturile S.U.A. Traficul internațional al portului este realizat de peste 17 000 de nave. Important port de pasageri: anual trec prin el peste un milion de călători. Descoperit de navigatorul italian Giovanni de Verrazano, în 1521; navigatorii olandezi au înființat în 1626 prima așezare stabilă.

**NEW ORLEANS**, top. Port fluvial (pe Mississippi) în partea central-vestică a Americii de Nord. Al doilea port ca mărime (după New York) al S.U.A. și unul din marile porturi ale lumii. Situat la o distanță de 145 km de gura de vărsare a fluviului Mississippi în Oc. Atlantic. Important centru economic, comercial și financiar al S.U.A. Port obligatoriu de transbordare pentru navigația în amonte pe fluviu. Lungimea che-

urilor (peste 180 la număr) din lungul fluviului și al lacurilor Pontchartrain și Borgue este de peste 346 km. Pe fluviu există un canal dragat lung de 152 km și adânc de 11,5 m. La nivelul portului, fluviul are lățimea minimă de 650 m, iar adâncimea de 11,5—53 m. Mari șantiere de construcții și reparații de nave (cale de lansare, docuri plutitoare). Utilaje foarte moderne pentru manipulare și importante spații pentru depozitarea mărfurilor. Anual portul este vizitat de peste 8 000 de nave. Trafic de mărfuri 156 mil. t/1977. Fondat în anul 1717 și numit astfel în onoarea ducelui d'Orléans.

**NEWCASTLE**, top. Port la Oc. Pacific. Al doilea mare port și important centru economic și comercial al Australiei. Situat în partea de sud-est a țării, în estuarul fluviului Hunter. Trafic de mărfuri 17,5 mil. t/1978. Anual este vizitat de peste 2 000 de nave. Adâncimile apei în port sînt cuprinse între 8 și 10 m. În incinta portului există un siloz, două macarale plutitoare de mare capacitate, un doc plutitor de 15 000 t. Șantier de construcții și reparații navale.

**NICARÁGUA** (*Republica N.*), top. Stat în America Centrală. Are largă ieșire la M. Caraibilor și Oc. Pacific. Flotă maritimă comercială (1978) = 48 026 t.d.w. Pescuit (1978) = 22 248 t pește. Porturi principale: Carinto, San Juan del Sur (la Oc. Pacific), El Bluff, Puerto Cabezas (la M. Caraibilor). Rîurile sînt numeroase, dar scurte:

Rio Coco (749 km), Rio Grande (321 km), Rio San Juan (198 km), Rio Escondido (104 km).

**NIGER**, 1. (hidr.) Fluviu în vestul Africii. Al treilea ca mărime din Africa. Lungime totală 4 180 km. Debit mediu 15 000 m<sup>3</sup>/sec. Suprafața bazinului 2 092 000 km<sup>2</sup>. Suprafața deltei 24 000 km<sup>2</sup>. Izvorăște din Munții Nimba, de pe teritoriul Guineei, și se varsă în Oc. Atlantic (Golful Guineei). Afluenți principali: Bani, Benué (1 400 km), Kaduna și Sokoto. Porturi principale: Bamako (capitala Republicii Mali), Niamey și Port-Harcourt. Aproape în întregime navigabil. Aparține statelor Guineea, Mali (1 782 km), Niger (298 km), Nigeria și Benin.

2. top. (*Republica N.*) Stat în partea central-nordică a Africii. Nu are ieșire la mare. Pescuit (1978) = 12 500 t, în totalitate din ape interioare. Dintre fluvii se remarcă fluviul N. (298 km pe teritoriul țării) care este și navigabil, iar dintre lacuri Ciad (la granița cu statele Nigeria și Ciad).

**NIGÉRIA**, top. (*Republica Federală a N.*). Stat în partea central-vestică a Africii, în nordul Golfului Guineei. Are ieșire la Oc. Atlantic. Flota maritimă comercială (1978) = 503 996 t.d.w. Pescuit (1978) = 518 567 t (din care mare parte din ape interioare). Porturi principale (mil. t/1971): Bonny (54,9), Burutu (13,3), Lagos-Apapa (5,9). Navigație interioară pe fluviile Niger și Benué. Alte cursuri de apă importante: Sokoto și Kaduna.

**NIL**, hidr. Fluviu în nord-estul Africii. Cel mai lung fluviu din lume: 6 670 km. Suprafața bazinului 2 803 000 km<sup>2</sup>. Suprafața deltei 22 000 km<sup>2</sup>. Debit mediu 3 800 m<sup>3</sup>/s. În timpul revărsării (mai-septembrie) nivelul său crește cu cca 8—10 m. Cursul fluviului se desparte în mai multe brațe, navigabile fiind Damietta și Rosetta, care închid o imensă deltă la nord de Cairo, înainte de vărsarea în M. Mediterană. Izvorăște din Munții Lunii de pe teritoriul Rwandei. Afluenți principali: Atbara, Bahr el Arab, Nilul Albastru și Sobat. Este navigabil. Porturi principale: Cairo, Khartoum, Assuan, Wadi Halfa, Atbara și Omdurman. Fluviul aparține statelor Egipt, Etiopia, Burundi, Rwanda, Sudan, Uganda. Bazinul cuprinde și Kenia și Zair.

**NILĂS**, s.n. Strat de gheață gros de cel mult 10 cm, elastic și opac. Se ondulează sub acțiunea valurilor [?].

**NILUL ALBASTRU** (ABBAI), hidr. Fluviu în estul Africii. Lungimea 1 367 km. Izvorăște din lacul Tana (Etiopia) și este afluent al Nilului. Port principal Khartoum. Aparține statelor Etiopia și Sudan.

**NÍMBUS**, s.n. v. *nor* [fr. *nimbus*].

**NÍPER**, s.m. Dispozitiv cu ajutorul căruia se filează și se voltează remorca. Are două făci pe un arc manevrat de un volan (stea) [germ. *Nipper*].

„**NIPPON MARU**” (1930). Navă niponă construită în Japonia; na-

vă-școală cu vele. *Caracteristici*: L = 97,1 m; B = 13 m; T = 6,9 m; Δ = 2 257,7 t; propulsie mixtă = vele 2 396,8 m<sup>2</sup>, motor 1 200 CP; arboradă = 4 catarge; echipaj = 27 ofițeri, 48 marinari, 120 clevi. *Jurnal de bord*: navigație cu vele în Oc. Pacific și în Oc. Atlantic; modernizare (1976).

**NIPRU**, hidr. Fluviu în estul Europei. Lungime 2 285 km. Suprafața bazinului 593 000 km<sup>2</sup>. Debit mediu 700 m<sup>3</sup>/s. Izvorăște din Podișul Valdai și se varsă în M. Neagră. Afluenți principali: Pripet și Desna. Navigabil pe cursul inferior și mijlociu. Porturi principale: Kiev, Dnepropetrovsk, Kremenciug. Aparține în întregime U.R.S.S.

**NISÍP**, s.n. Aglomerare de particule fine de n., staționară sau mobilă. ● *Banc de n.* = grămadă de n. acumulat în anumite zone ale apei, periclitând navigația [bg. *nasiŭ*].

**NIVÉL**, s.n. 1. Linia de contact a suprafeței de apă fluviială cu malurile. 2. Media înălțimilor și depresiunilor pe care le înregistrează suprafața mării sau a oceanului. ● *N. mediu al marcei v. marce.* ● *N. mediu al mării* = media aritmetică a mai multor niveluri medii anuale. Servește ca plan de referință pentru măsurarea adâncimilor apei și a înălțimilor costiere. Sin. *n. zero.* ● *N. mediu zilnic* = medie aritmetică a nivelurilor apei de mare, timp de o zi; se calculează în mările fără marce, pentru 2—4 observații executate la ore fixe, iar în

mărire cu marea, pentru toate cele 24 de observații executate la fiecare oră [*nivelă*; fr. *niveleur*].

**NOD**, s.n. 1. Unitate de măsură a vitezei unei nave, a unor curenți marini. 1 Nd = 1 Mm/h = 1 852 m/h = 0,5144 m/s. Relația de transformare aproximativă Nd — m/s — cab./min. este următoarea:

$$XNd = \frac{X}{2} / \text{m/s} = \frac{X}{6} / \text{cab./min.}$$

2. Legătură făcută cu o parimă sau cu mai multe, pentru a le împreuna sau pentru a le lega de un obiect (inel, școndu, cavilă, cirlig etc.). ● *Nava are 10 Nd* = nava parcurge 10 Mm (18,52 km) într-o oră. ● *N. de ancoră v. n. de pescar*. ● *N. de foarfecă* = n. folosit pentru a împreuna două parime, precum și pentru a lega o parimă la un școndu. ● *N. de pavilion* = n. folosit pentru a lega o parimă la gașa altei parime; se desface ușor, chiar când parima este umedă. Sin. n. de școtă dublu.

● *N. de pescar* = n. folosit pentru a lega o parimă de ancorot, de inelul ancorei sau al geamandurii. Sin. n. de ancoră. ● *N. de sart* = n. folosit pentru a lega la întinzător o parimă a greementului. ● *N. de școtă dublu v. n. de pavilion*. ● *N. de școtă simplu* = n. folosit frecvent la bord pentru a lega o parimă la o gașă sau la un ochi, precum și pentru a prinde scotele și a lega saulele pavilioanelor de semnalizare. ● *N. de terțarolă v. n. lat.* ● *N. de turban* = n. folosit la atîrnătorii bărcilor și la lucrări de ornamentație. ● *N. lat* = n. folosit frecvent la terțarolă, precum și pentru a înnădi două

parime subțiri și de aceeași grosime; se dezleagă greu. Sin. n. de terțarolă. ● *N. în opt* = n. folosit pentru a lega capetele nepatronate a două parime, prevenind astfel destrămarea lor. Principalele n. marinărești au denumiri care se referă la: a) asemănarea dintre conturul n. și forme întilnite în jur (n. jumătate de ochi, jumătate de ochi întors, lat, opt, foarfecă, foarfecă dublă, picior de ciine, gură de lup); b) destinația pe care o are n. (legarea școndurii, a scotei, a scaunului de lucru în arboradă ori în afara bordului, sugrumarea gurii de la sacul marinarului, împreunarea a două parime, legarea navei la „trei cazici” — adică la țărșuși înșipti în malul apei curgătoare); c) îndeletniciri pentru care sînt specifice anumite n. (văcar, pescar). „Jumătate de n.” are acest nume fiindcă este abia la început (făcut pe jumătate), iar „lațul” este preluat de la uscat [lat. *nodus*; fr. *noeud*, it. *nodo*].

**NODŪL**, s.m. Bulgăre (bulb) din grămezile de conglomerate minerale care se formează pe scoarța subacvatică a Oc. Planetar. Mărimea unui n. variază între mărimea unei nuci și a unei mingi de fotbal. S-a constatat că n. este alcătuit din oxizi de fier, mangan, nichel, cupru, titan, cobalt etc., a căror depunere a fost provocată de bacterii. Aceste concrețiuni se formează într-un ritm mai mare decît ritmul de creștere al consumului mondial de metale. Cantitatea de n. a fost apreciată la 200 miliarde t. În 1990, producția

mondială de **n.** va fi de 25 miliarde t, suficientă pentru a asigura următoarele consumuri la nivel planetar: 100% cobalt; 93% mangan; 25% nichel, 2% cupru (fr. *nodule*; lat. *nodulus*).

**NÔR**, s.m. Aglomerare de vapori de apă, picături sau cristale de gheață, condensată în văzduh. *Tipuri de n.:* a) *allocúmulus* = **n.** mijlocii (2–6 km), de forma unor valuri paralele, în care există benzi luminoase; sint alcătuiți din picături de apă și produc precipitații care nu ajung la suprafața mării; b) *altostrátus* = **n.** mijlocii (2–6 km), de forma unor draperii gri, compacte, prin care transpare Soarele; sint alcătuiți din picături de apă și produc precipitații care nu ajung la suprafața mării; c) *círocúmulus* = **n.** superiori (6–12 km), de forma unor bulgări mici, stratificați, asemănători brazdelor proaspete pe o arătură; sint alcătuiți din cristale de gheață și nu produc averse; d) *círostrátus* = **n.** superiori (6–12 km), de forma unor draperii albe și subțiri, care acoperă uneori toată bolta; sint alcătuiți din cristale de gheață și nu produc averse; e) *círus* = **n.** superiori (6–10 km), de forma unor fișii singuratiche, albe strălucitoare și lungi; sint alcătuiți din cristale de gheață și nu produc averse; f) *cúmulonímbus* = **n.** inferiori (50m–6 km), de forma unor grămezi cu vârful albe și temelii de culoare închisă; sint alcătuiți din picături mari de apă și produc pe mare furtună, ploii torențiale, grindină sau ninsoare bogată; g) *cúmulus* = **n.** inferiori

(50 m–6 km), de forma unor grămezi de bulgări albi; sint alcătuiți din picături mici de apă și nu produc averse, ci anunță vreme bună; h) *nímbostrátus* (*nímbus*) = **n.** mijlocii (50 m–2 km), de forma unor valuri uniforme gri-închis; sint alcătuiți din picături de apă și produc averse continue; i) *strátocúmulus* = **n.** mijlocii (50 m–20 km), fie de forma unor valuri stratificate, fie de forma unor sfere cenușii; sint alcătuiți din picături de apă și nu produc averse; j) *strátus* = **n.** inferiori (50 m–2 km), de forma unui val uniform, gri; sint alcătuiți din picături de apă și produc averse slabe; vara, burniță; iarna, zăpadă mărunță. Cunoașterea **n.** permite navigatorilor să se edifice asupra stării vremii în zona de navigație și să stabilească prognoza pentru perioada imediat următoare [lat. *nubilum*].

**NORD**, s.n. 1. Unul din cele patru puncte cardinale aflat în direcția Stelei polare. 2. Reper în funcție de care contează direcțiile pe mare: drumuri, relevmente. Sin. punct cardinal **n.** 3. Vânt care bate din direcția **n.** (*bate n.*) [cf. fr. *nord*, germ. *Nord*].

„NORMANDIE” (1935–1942). Navă franceză tip *pacetbot*, construită la Loire (Franța); prima navă din lume cu bulb la prova. *Caracteristici:* L = 313,7 m; B = 35,9 m; T = 11,2 m; Δ = 83 423 t; propulsie mecanică = mașini 16 000 CP; V = 30 Nd; echipaj = 1 345 persoane, pasageri 1 964 persoane. *Jurnal de bord:* traversarea Oc. Atlantic;

„Panglica albastră“ (1935, 1937) acordată celei mai rapide nave transatlantice; un incendiu distruge nava la New York în 1942.

**NORVEGIA**, (*Regatul N.*). 1. top. Stat în nord-vestul Europei, în Peninsula Scandinavă. Are ieșire la Oc. Atlantic (M. Norvegiei și M. Nordului) Oc. Înghețat de Nord (M. Barents). Flota maritimă comercială (1978) = 46 388 860 t.d.w. Pescuit (1978) = 3,5 mil. t (locul VI pe glob); 33 balene capturate (1971/1972). Porturi principale (mil. t/1978): Narvik (17,7), Egersund (7), Oslo (5,2/1979), Porsgrunn (4), Stavanger (3,5), Kirkenes (2,4), Bergen (1,5). Are lacuri numeroase și adânci: Hornindal (cel mai adânc din Europa = 514 m), Mjøsa (390 km<sup>2</sup>), Røa. Râurile sînt scurte și cu multe praguri și cascade — cel mai important Glomma (611 km). În cadrul transporturilor, predomină cele maritime, flota fiind puternică și modernă (locul IV pe glob). Construcții navale (1979): 349 000 t.r.b. 2. hidr. *Marea N.* = mare a Oc. Atlantic, între Islanda și Peninsula Scandinavă. Caracteristici: suprafață 1 383 000 km<sup>2</sup>; adîncime maximă 4 487 m; temperatura apei la suprafață ajunge iarna la +2°C, iar vara la +12°C; salinitatea 34–35‰; amplitudinea mării ajunge la 3,3 m. Porturi principale: Tromsø, Trondheim, Narvik. Au ieșire la mare Norvegia, Islanda.

**NOSTRÔM**, s.m. 1. Marinar experimentat, în ale cărui atribuțiuni intră instruirea echipajului în

executarea unor lucrări marinărești, de întreținere a velaturii, punții, arboradei, parîmelor etc. 2. (fig.) Cel mai experimentat marinar de la bord. Sin. (flv.) *lostrom*; *boțman*, *șef de echipaj* [it. *nostromô*].

**NOUA GUINEE**, top. Insulă în Oceania. Suprafața = 831 000 km<sup>2</sup>. Apartenență: Papua-N.G. Vecini: M. Arafura, M. Coralilor, Oc. Pacific.

**NOUA ZEELANDĂ**, top. Stat în sudul Oc. Pacific și sud-estul Australiei, de care este despărțită prin M. Tasman. Flotă maritimă comercială (1978) = 226 520 t.d.w. Pescuit (1973) = 110 000 t pește. Porturi principale (mil.t/1978): Whangarei (6,8), Auckland (5,4), Wellington (5,2), Tauranga (3,2), Lyttleton (1,8). Trafic total de mărfuri (1978) = 35,1 mil.t. Rețeaua hidrografică este bogată, dar râurile sînt scurte, mai importante fiind Waikato (425 km), Clutha (322 km), Arthur (cu cascada Sutherland). Numeroase lacuri glaciare (Te Anau, Manapouri, Wakatipu) și vulcanice (Taupo).

**NOVOROSSIISK**, top. Port pe coasta de nord-est a M. Negre. Unul din marile porturi și importante centru economic al U.R.S.S. Adîncimea apei în imediata apropiere a cheurilor este de 9–10 m. Cel mai mare port petrolier al U.R.S.S. Port de mărfuri generale și port de pasageri. Echipament modern pentru manipularea mărfurilor. Spații corespunzătoare

re pentru depozitare. Mari șau-tiere navale.

**NŪCĂ**, s.f. 1. Proeminență pe parina numită atimător. 2. Parte superioară a unui arbore gabier sau arboret care are diametrul mai mare decât partea de jos a arborelui și susține capelatura [lat. *nux*, *-cis*].

**NŪMĂR**, s.n. • **N. de concurs** = cifră de pe vela fiecărei ambarcațiuni înscrise într-un concurs (regată). • **N. de rechemare** = pavilion de saulă semnificând o cifră care corespunde cu numărul velierului contravenient la regulile stabilite pentru cursă (regată); echipajul respectivului velier este obligat să se întoarcă și să treacă din nou printre balizele care marchează linia de plecare. • **N. pe bordaj** = cifră sau cifre piturate pe bordajul unei nave militare. • **N. lui Beufort** = cifră corespunzătoare fiecărui grad de tărie a vântului, conform scării Beufort; v. și *scară*. • **N. tactic** = 1. **N.** stabilit pentru fiecare navă, înscris pe bordaj; 2. **N.** stabilit pentru fiecare navă militară dintr-o formație, navei comandant fiindu-i atribuit nr. 1. [lat. *numerus*].

**NŪME**, s.n. • **N. de navă** = cuvânt sau cuvinte prin care i se acordă navei o identitate, de regulă după ce se desfășoară *bolezul navei*. **N.** ales și înscris la prova și, uneori, la pupa, este din diferite domenii. În istoria navigației românești se cunosc **n.** de nave provenite din: a)

**n.** de localități: *Alba Iulia, Constanța, Iași, Callatis, Tomis, Tur-nu Severin, Galați, Brașov*; b) **n.** de riuri: *Jiu, Oltul, Siretul, Dunărea, Bistrița, Prutul, Vedea, Argeșul, Prahova, Ialomița*; c) munți: *Caraiman, Carpați, Bucegi*; d) **n.** unor oameni de seamă: *Ștefan cel Mare, Mircea (cel Bătrîn), (Professor dr.) Cantacuzino, Mihai Viteazul, Tudor Vladimirescu, Radu Negru, Mihai Bravu* etc.; e) **n.** de ținuturi istorice: *Transilvania, Oltenia, Ardeal, Dacia, Dobrogea, Bucovina, Muntenia*; f) **n.** de eroi: (maior) *Sonfa*, (căpitan) *Dumitrescu*, (locotenent-comandor) *Stihi*; g) **n.** de localități unde armata română a obținut victorii în lupta pentru neafirmare: *Grișta, Opanez, Mărăști, Mărășești, Rakova, Smir-dan*; h) **n.** de misiuni sau destinații ale navei: *Sântincla, Pote-rașul, Veghetorul, Sanitara, Pandurul*; i) **n.** de calități: *Voinicul, Viteazul*; j) **n.** de personaje legendare și mitice: *Zmeul, Noe, Naluca* etc.; k) **n.** de fenomene ale naturii: *Viforul, Fulgerul, Virtejul, Taifunul, Zborul*; l) **n.** de obiecte: *Săgeata, Pașucul*; m) **n.** semnificând apartenența navei: *România, Marina (șlep)*; n) **n.** simboluri ale puterii: *Urania, Titan, Hercules*; o) **n.** semnificând evenimente naționale: *Independența*; p) **n.** de păsări: *Pescărușul, Pinguinul, Rîndunica*; r) **n.** de animale acrotice: *Delfinul, Meduza, Aterina, Rechinul, Marsuinul*; s) **n.** de corpuri cerești: *Luceafărul, Sirius*. Sin. **n.** de navă [lat. *nomen*].



**NUMIRE**, s.f. • *N. navei* = semnal alcătuit din patru litere (transmise prin pavilioane de saulă, prin pavilioane de brațe sau prin alfabetul Morse), destinate să asigure identificarea navei. Prima literă indică naționa-

litatea navei. • *A transmite n.* = a comunica literele repartizate navei respective, folosindu-se în acest scop pavilioanele de brațe sau de saulă, proiectorul sau stația radio [*numi*].

**NYASSA**, hidr. v. *Malawi*.

# O

**OBI**, hidr. Fluviu în nordul Asiei (Siberia). Lungime 4 070 km. Suprafața bazinului 2 425 000 km<sup>2</sup>. Debit mediu 11 000 m<sup>3</sup>/s. Izvoarăște din munții Altai și se varsă în M. Kara. Afluenți principali: Gulin și Irtiș. Mare hidrocentrală la Novosibirsk. Port principal: Salehard. Navigabil pe cursul inferior și mijlociu. Aparține în întregime U.R.S.S.

**OBICÉI**, s.n. • **O. marinăresc** = **o.** referitor la diferite aspecte ale activității marinărești. Ex.: a) *botezul navei* (v.); b) *călărirea rechinilor* = **o.** în insulele Bahamas: rechinul este ademenit sau forțat să ajungă într-o zonă unde apa este mică și unde nu îl mai poate ataca fulgerător pe om. Aici, un „călăreț” îi sare în spă-nare, strânge bine picioarele și se străduiește să-și mențină echilibrul, împotriva încercărilor pe care le face animalul de a se des-cotorosi de om, zvirlindu-l sau izbîndu-l de recif. Nu sînt prea mulți amatori pentru această

„distracție”; c) *construirea ambar-cașunilor la papuași* = **o.** (ritual) prilejuit de construirea lun-trilor: un „vrăjitor”, urmat de bărbați, pleacă în pădure și caută copaci; din cînd în cînd, vrăjito-rul așază urechea pe cîte un co-pac și izbește în el; cînd sunetul este bun, vrăjitorul comunică bărbaților că acesta este arborele potrivit, pentru că nu are în el „duhuri” rele. Copacul este doborît, retezat, cioplit și trans-format într-o pirogă. Femeile rămase acasă caută anumite ier-buri, le fierb și obțin o soluție pe care bărbații o vor folosi pentru a impregna și colora lemnul băr-cii; d) *înmormîntarea în larg* = **o.** prin care persoana decedată la bord este „înmormîntată” sub apă, cînd nava se află la mare distanță de țăr-m. În al doilea război mondial, ceremonialul în-mormîntării în flota engleză se desfășura astfel: mașinile erau stopate, decedatul era pus în-tr-un sac, dus la pupa și acoperit cu pavilionul navei, comandau-

tul îi prezenta meritele în fața echipajului adunat, apoi rostea: „sunt rediștăm adîncului trupul lui“. Sacul era lăsat în apă, se fluiera din sîllei, comandantul saluta, echipajul prezenta onorul. În jurnalul de bord era trecut numele mortului, precum și coordonatele punctului în care s-a desfășurat ceremonialul înmormîntării; e) *înzățarea marinăriei* = o. aleutin prin care băieții deprind marinăria de la șase ani; aceștia sînt învățați să repare și să întrefină bărci, să folosească harponul, să înjghebeze o *bî-darkas* (barcă pentru 15—20 persoane), apoi să o manevreze pe viut puternic, să se salveze din situații periculoase. Cînd îi croște barba, băiatul are voie să se însoare. La moarte, în loc de sîeriu, este folosită o barcă; i) *primirea oaspeților* = o. prin care eschimoșii din Alaska își arată ospitalitatea: cînd caiacul cu oaspeți se apropie de mal, gazdele sar în apă, prind caiacul, îl trag la mal și joacă pe lingă el în semn de „bun venit“. Apoi oaspeții sînt purtați pe sus, cu barcă cu tot, pînă în casa de ceremonie. Alte o. marinărești presupun respectarea unor reguli transmise prin tradiție: „salută cu sirena cînd pleci din port“, „să eviți nava aflată în probe de viteză, sau cu unelte lăstate în afara bordului“, „să nu treci prin formație de nave militare“, „salută tu înții cînd întîlnești o navă militară“, „nu te așeza în capul mesei la bord, să acolo este locul comandantului“ etc. Asemenea reguli, chiar

dacă nu sînt scrise, sînt uneori luate în discuție în instanța tribunalelor maritime [bg. *običaj*].

**OBO**, abr. Navă destinată să transporte mărfuri diferite: petrol, marfă în vrac, minerale [engl. *Oil-Bulke-Orç*].

**OBRAZ**, s.m. Zonă a bordajului de deasupra liniei de plutire [sl. *obraz*].

**OBSERVÁ**, vb. A măsura cu sextantul înălțimea sau relevamentul unui reper de navigație (astru, far etc.), pentru a determina punctul navei [fr. *observer*; lat. *observare*].

**OBSERVÁȚIE**, s.f. 1. ● O. *continuu* = metodă de cercetare oceanografică a elementelor variabile zilnic (valuri, marea, temperatură) și care necesită volum mare de calcul. ● O. *periodice* = metodă de cercetare oceanografică a elementelor hidrometeorologice, la anumite intervale de timp, astfel încît să se obțină informații privind variațiile elementelor cercetate. ● O. *simultane* = metodă de cercetare oceanografică a unuia sau mai multor elemente hidrometeorologice într-un acvatoriu vast; pentru o. simultane se folosesc nave și rețele hidrometeorologice [fr. *observation*; germ. *Observation*; lat. *observatio*, -onis].

**OBSTÁCOL**, s.n. ● O. *de navigație* = 1. Element situat într-un acvatoriu la adîncimi mai mici de 18 m, care pune în pericol navigația: bancuri, epave, prăguri etc. 2. Loc periculos pentru

navigație: anafor, coturi bruște, curenți acvatici puternici etc. Pe hartă, **o.** de navigație este marcat prin semne convenționale [fr. *obstacle*; lat. *obstaculum*; it. *ostacolo*].

**OBTURĂRE**, s.f. 1. Activitate prin care, la bord, se închid iublouri, tambuchiuri, spiraiuri, pentru a întuneca nava. 2. Rezultatul activității de **o.** [fr. *obturer*].

**OBTURĂTOR**, s.n. Capac care presează asupra iubloului, măbind siguranța obturării [*obtură* + suf. *-tor*; fr. *obturateur*].

**OCEÂN**, s.n. Vast bazin de apă, delimitat de țărmul continentelor sau prin linii imaginare. Pe planeta noastră sînt patru mari **o.**, care comunică între ele: Arctic, Atlantic, Indian și Pacific. ● **O. Arctic (O. Ursului)** = *v. Arctic*. ● **O. Atlantic (O. lui Atlas)** = *v. Atlantic*. ● **O. Indian (O. Indiei)** = *v. Indian*. ● **O. Pacific (O. liniștit)** = *v. Pacific*. ● **O. Planetar** = totalitate a apei mărilor și **o.** de pe glob, care ocupă cca 71% din suprafața acestuia. Suprafața = 362 mil. km<sup>2</sup>, masa 1, 4 mil. t, salinitatea medie 35‰, temperatura la suprafață +37°C (G. Persic) și 0°C (Oc. Înghețat), adîncime medie 3794 m, adîncime maximă măsurată 11516 m [lat. *oceanus*; fr. *océan*].

**OCEANOGRAFIE**, s.f. Ramură a hidrologiei care studiază fenomenele fizice și chimice specifice Oc. Planetar, relieful și structura scoarței subacvatice etc. ●

**O. biologică** = știință care studiază viața ființelor marine, dezvoltarea și înmulțirea, migrația și interdependența lor, evoluția vieții acvatice. ● **O. fizică** = știință care studiază proprietățile fizice și chimice ale mediului acvatic, mișcări ale apei și schimbul de energie ocean-atmosferă [fr. *océanographie*].

**OCHÉT**, s.m. Inel fixat pe marginea velei, tendei, capotului etc., pentru a garnisi și a întări orificiile practicate, precum și pentru a se prinde la el saule, parime de legare sau manevrare. Este alcătuit din două părți — „bărbat“ și „femeie“ — îmbinate cu nicozala și dormul; *v. mai jos*. ● **Nicozală de (pl.) o.** = piesă metalică, prevăzută cu o deschidere centrală pe care se fixează **o.** la vela, tendă, capot etc., cu ajutorul unui dorn [*ochi* + suf. *-et* < lat. *oc(u)lus*].

**OCHI**, s.n. 1. Inel de parimă format cu ajutorul parimei de grandee și destinat să permită legarea capetelor de parime care servesc la întinderea, la terțarolarea sau la stringerea unei vele. Ex.: **o.** de invergare, **o.** de mură, **o.** de terțarolă. 2. Inel făcut la capătul unei parime sau la marginea unei vele și întărit cu o rodanță. Sin. **o.** cu rodanță. Ex.: **o.** de grandee. ● **O. de cioară** = **o.** pe marginea unei vele, pentru a o lega de ghin, de vergă sau de pic, cu ajutorul saulei. ● **O. de fungă** = **o.** format la colțul de fungă al unei vele (randă sau foc), pentru a întinde sau a stringe vela. ● **O. de șotă** = **o.** fixat

la colțul de școtă al velei, pentru a lega manevra curentă care întinde vela spre extremitatea vergii. **3.** Spațiu de apă liniștită, formată în cîmpurile de gheață plutitoare. Sin. **o. de apă.** **4.** Ocean. **5.** Inel metalic fixat pe un postament pentru a agăța cîrlige sau a lega lanțuri; v. și **o. de punte.** • „**O. de pește**” = perlă (în antichitate). • **O. de punte** = geam gros, prismatic, fixat în punte și destinat iluminării naturale a compartimentelor. **6.** Zonă rotundă, senină, formată deasupra centrului unui ciclon tropical. Sin. **o. furtunii.** • **O. lui Nelson** = buclă a tresei de la mînecele uniforme de ofițer din marină. • **O. navei** = zonă a teugii, lingă etravă, unde veghează omul din prova navei [lat. *oc(u)lus*].

**OCOLÍ**, vb. v. a evita [bg.; rus. *okol*; v. *ocol* + suf. -i].

**OCTĂNT**, s.n. Instrument arhaic de navigație maritimă, folosit la bord pentru a măsura înălțimea astrilor și distanțele lor unghiulare. Are limbul de 45° (a opta parte din cerc) [fr. *octant*; lat. *octans*].

**OCULTĂȚIE**, s.f. **1.** (La far) Sclipire de durată mai mică decît durata întunericului. Sin. *lumină cu o.* **2.** Acoperire vremelnică a luminii farului cu ajutorul unui ecran [fr. *occultation*; lat. *occultatio*].

**ODER**, hidr. Fluviu în nordul Europei Centrale. Lungime 848 km. Suprafața bazinului 115 000 km<sup>2</sup>. Izvoraște din Munții Jeseni-

ki (R.S. Cehoslovacă). Formează o parte din granița R.D. Germane cu R.P. Polonă și se varsă în M. Baltică (Golful Szczezin). Principalul său afluent Warta (808 km). Este unit cu fluviile Vistula și Elba prin canale navigabile. Porturi principale: Wrocław, Szczezin. Importantă arteră de navigație. Îngheață iarna timp de 80 de zile. Aparține statelor R.S. Cehoslovacă, R.P. Polonă și R.D. Germană.

**ODESSA**, top. Port pe coasta nordică a M. Negre, nu departe de limanul Nistrului. Unul din marile porturi și centru industrial important al U.R.S.S. Principala poartă maritimă deschisă comerțului sovietic cu țările din bazinele M. Negre și M. Mediterane. Rada exterioară a portului are adîncimi de cca 13 m, iar rada interioară de 10,5—12 m. Moderne instalații de manipulare a mărfurilor (macarale electrice, macarale plutitoare, elevatoare). Spațiile de depozitare sînt corespunzătoare unui trafic portuar intens. Important port de pasageri. Mari șantiere de construcții și reparații navale.

**OFIȚER**, s.m. Membru al echipei unei nave, specializat în marinărie. Sin. **o. de marină.** La bordul navei comerciale, sînt **o. de punte**, **o. mecanici** și **o. radiotelegrafiști**. În rîndul **o. intră** și intențenții, precum și medicii de la bord. Numărul **o. de la bord** este stabilit prin norme de stat, corespunzător tonajului și destinației navei. Funcțiile **o. de la bord** sînt reglementate prin rolul de

echipaj. • **O. cu navigația** = **o.** de punte, specializat și brevetat în navigație. El păstrează hărțile și instrumentele de navigație, pe care le pregătește pentru cursa navei și le folosește pe timpul navigației. • **O. de cart** = **o.** de punte care răspunde de conducerea navei într-un interval de timp (cîteva ore). • **O. de punte** = persoană brevetată și instruită să execute serviciul de cart și serviciul de gardă pe punte, precum și să ajute pe comandant în conducerea navei (navigație, manevre, încărcare-descărcare etc.). În echipaj, **o.** de punte poate avea unul din următoarele grade: **o. I** (secundul); **o. II** (cu navigația) și **o. III**. • **O. mecanic** = persoană brevetată și instruită să asigure vitalitatea navei, exploatarea și întreținerea aparatului propulsor și a instalațiilor de la bord. În echipaj, **o. mecanic** poate avea unul din următoarele grade: șef mecanic, mecanic I, mecanic II, mecanic III. **v.** și **mecanic**. • **O. radiotelegrafist** = persoană brevetată și instruită să stabilească și să mențină legăturile radio ale navei. În echipaj, acesta poate avea unul din următoarele grade: **o.** radiotelegrafist clasa I, **o.** radiotelegrafist clasa II și **o.** radiotelegrafist clasa III. • **O. secund** = **v. secund** [pol. *oficer*; rus. *офицер*; fr. *officier*].

**OFTO**, s.n. (flv.) Manevră bruscă a cîrmei dintr-un bord în celălalt [?].

**OGLINDĂ**, s.f. •, **O. marinarului** = atlas marin, alcătuit din hărți de navigație referitoare la zona Zuydersee și Cadix (coastăatlan-

tică de est), întocmite în 1580 de către navigatorul Lucas Janszwaghenar. • **O. navei** = **v. izbloul navei** [oglinďi < sl. *oglendiati*, derivat regresiv].

**OHIO**, hidr. Fluviu în partea centrală a Americii de Nord. Lungime 1 578 km. Izvorăște de la poalele munților Apalași (S.U.A.), fiind afluent al fluviului Mississippi. Afluenți principali: Cumberland și Wabash. Porturi principale: Cincinnati, Evansville și Louisville. Navigație pe cursul mijlociu și inferior. Aparține în întregime S.U.A.

**OHOTSK**, hidr. • **Marea O.** = mare a Oc. Pacific, în nord-estul Asiei. Suprafață 159 000 km<sup>2</sup>. Adîncimea maximă 3 372 m, adîncime medie 1 500 m. Temperatura ape la suprafață ajunge iarna la -1°C, iar vara la +15°C. Salinitatea 27-32‰. Amplitudinea mării ajunge la 13 m. La M. O. are ieșire U.R.S.S.

**OLANDA** (*Regatul Țărilor de Jos*), top. Stat în vestul Europei, pe cursul inferior al Rinului. Are ieșire la M. Nordului. Flota comercială maritimă (1979) = 7 926 136 t; flota fluvială (1973) = 7 100 000 t. Pescuit (1978) = 324 436 t pește, din care 1 858 t din ape interioare; Porturi principale (mil. t/1974) = Rotterdam (264,1 - locul II pe glob), Amsterdam (17,1), Yjmuiden (11,7), Terneusem (7), Vlissingen (6,4), Vlaardingen (5,4), Delfzijl (2,5). Trafic internațional de mărfuri (1978) = 319,5 mil. t. Căi de transport fluvial 4 802 km (3 492 km canale).

Fluviile Rhin (1 125 km), Maas (925 km), Schelde (400 km), Waal și Lek au debit bogat ce permite desfășurarea unui intens trafic de mărfuri și pasageri și curg strinse în diguri deasupra cimpilor. Rețeaua căilor de comunicație (densă și bine întreținută), precum și poziția la gurile Rinului au transformat **O.** într-o adevărată poartă de acces a Europei Occidentale. Construcții navale 211 000 t.r.b./1979.

**OLANDÉZ**, s.m. și adj. ● **O.** *zburător*. 1. Căpitanul **o.** Van Der Straten, despre care legendele marinărești din sec. al XV-lea spun că plutește tot timpul cu corabia în largul oceanului; la bord, echipajul ar fi alcătuit din sufletele marinarilor morți. De aici, și numele de Vas Fantomă dat acestei corăbii. 2. V. *F.D.*

**OLTENIȚA**, top. Port fluvial (pe Dunăre) al R.S. România. Port de pasageri. Șantier de construcții și reparații de nave înființat în anul 1940. Realizează în prezent cargouri de 2 000—2 500 t.d.w, motonave fluviale de 5 000 t.d.w, motonave de 2 150 t.d.w, pentru fluzii și lacuri, remorchere de 2 × 1 200 CP, drăgi maritime de 400 m<sup>3</sup> și de 760 m<sup>3</sup>, drăgi absorbante-refulante de 1 600 m<sup>3</sup>, pasagere de 200 de locuri cu grad de confort sporit, gabare basculante de 500 m<sup>3</sup> etc.

**OM**, s.m. ● **O.** *de veghe* = marinar care execută la bord serviciul de observare și de supraveghere a zonei de navigație, când navea se

deplasează sau staționează în radă:  
● **O.** *în prova* = marinar în prova băreii; minimizește cangea, manevrează barbeta și execută observa-re și semnalizare nautică. ● **O.** *la pupa* = marinar în pupa șalupei; minimizește cangea pe timpul manevrelor. ● **O.** *la apă* = **o.** căzut în apă; ● „**O.** *la apă*“ = semnal dat de cel care observă primul că a căzut o persoană de la bord în apă. După acest semnal, navea este întoarsă, iar echipajul pescuiește **o.** căzut. V. și *curbă* [lat. *homō*].

**OMAN** (*Sultanatul O.*), top. Stat în Asia de sud-vest, în partea de sud-est a Peninsulei Arabia. Are largă ieșire la M. Arabiei, la Golful Persic și Golful Oman. Flota maritimă comercială (1978) — 7 868 t.d.w. Pescuit (1978) — 197 984 t pește. Porturi principale: Matrah, Masqat, As Sohar, Al Khabura, Sur.

**OMÉGA**, s. Sistem de navigație hiperbolică, asemănător sistemului Decca. Frecvențe de lucru cca 10,2 kHz. Este alcătuit din emițătoare fixe și receptoare mobile [litera grecească Ω].

**ONEGA**, hidr. Lac în partea central-nordică a Europei. Suprafață 9 610 km<sup>2</sup>. Adâncime maximă 110 m. Aparține în întregime U.R.S.S.

**ONTARIO**, hidr. Lac de origine glaciară în partea septentrională a Americii de Nord. Face parte din Marile Lacuri americane. Suprafață 18 760 km<sup>2</sup>; adevărată mare interioară cu un remarcabil

trafic de mărfuri. Adâncime maximă 237 m. Porturi principale: Toronto (trafic de mărfuri 4,08 mil. t anual) și Syracuse. Aparține S.U.A. și Canadei.

**OPACINĂ**, s.f. Vislă pescărească. Sin. *babaică* [?].

**OPERĂ**, s.f. ● **O. moartă** = parte a corpului navei de deasupra liniei de plutire; se numește astfel deoarece pe bordajul din această zonă nu trăiesc (nu se depun) alge și nici scoici sau alte viețuitoare.

● **O. vie** = parte a corpului navei de sub linia de plutire; se numește astfel deoarece pe bordajul din această zonă trăiesc (se depun) alge și scoici sau alte viețuitoare. Sin. *carcă* [lat., it. *opera*].

**ORANGE**, hidr. Fluviu în sudul Africii. Lungime totală 1 860 km. Suprafața bazinului 960 000 km<sup>2</sup>. Izvorăște din Munții Scorpii și se varsă în Oc. Atlantic. Afluenți principali Modder și Vaal (1 125 km). Porturi principale: Upington, Douglas și Hopetown. Aparține Republicii Africa de Sud și Namibiei. Are debit relativ bogat în tot timpul anului. Cursul său este presărat de cascade.

**ORĂ**, s.f. ● **O. bordului** = o. indicată de ceasul bordului; în jurnalul de bord activitățile echipajului au ca punct cronologic de referință tocmai această o. ● **O. cotidală** = timp lunar la Greenwich, determinat prin diferența dintre o. trecerii lunii prin meridianul Greenwich și o. mării înalte. ● **O. cronometrului** = o.

indicată de cronometrul navei și convertită în timp mediu la Greenwich; adunând cifrele, rezultă starea absolută a cronometrului. ●

**O. culminației** = o. la care un astru are înălțime maximă față de observator; o. culminației se folosește pentru a calcula latitudinea din valoarea înălțimii meridianae. ● **O. legală** = o. diferită de aceea a fusului, care se fixează prin lege, corespunzător intereselor statului. ● **O. marci înalte** = o. în care nivelul mării ajunge la înălțimea maximă datorită fenomenului de maree. Tabelele de maree indică o. mării înalte din fiecare zi pentru porturile principale. ● **O. marci joase** = o. în care nivelul mării ajunge la înălțimea minimă, datorită fenomenului de maree. Tabelele de maree indică o. mării joase din fiecare zi pentru porturile principale [lat. *hora*; it. *ora*; fr. *heure*].

**ORDIN**, s.n. ● **O. de ambarcare** = v. *ambarcare* [lat. *ordo*, -inis].

**ORGÂN**, s.n. ● **O. de clasificare a navelor** = persoană sau comisie specializată să clasifice nave și să calculeze bordul liber, precum și să elibereze certificatele de rigoare. ● **O. de propulsie** = motor sau mașină, care asigură deplasarea navei [ngr. *organon*; it. *organo*; lat. *organum*; fr. *organe*].

**ORIENTĂ**, vb. ● **A o. velele** = a stabili velor poziția dorită. ● **A se o. pe mare** = a determina cu mijloacele bordului poziția navei, folosind compasul sau informațiile obținute prin măsurători la diferite repere de navigație: aștri,



<sup>S</sup>ateliți planete, faruri etc. [fr. *orienter*; it. *orientare*].

**ORINOCCO**, hidr. Fluviu în nord-vestul Americii de Sud. Lungime 2 736 km. Suprafața bazinului 944 000 km<sup>2</sup>. Suprafața deltei 20 000 km<sup>2</sup>. Debit mediu 14 000 m<sup>3</sup>/sec. Izvorăște din Podișul Guyanelor și se varsă în Oc. Atlantic printr-o deltă cu 25 de brațe. Afluenți principali: Apure, Arauca (1 000 km), Meta, Guaviare (1 350 km) și Meta. Port principal Ciudad Bolivar. Navigabil pe 700 km. Comunică, în cursul său superior, cu fluviul Amazon prin riul navigabil Casiquiare. Aparține în întregime Venezuelei (afluenții sînt și pe teritoriul Columbiei).

**ORIZONT**, s.n. • **O. mării** = cerc mic determinat de intersecția aparentă a suprafeței mării cu sfera cerească. Sin. **o. vizibil**, **o. marin**. • **O.-radar** = cerc imaginar descris de raza de acțiune maximă a radarului de la bord. Valoarea acestei raze este exprimată prin relația:  $r = 2,2 (\sqrt{h_a} + \sqrt{h})$ , unde  $h_a$  este înălțimea antenei, iar  $h$  — înălțimea obiectului observat. Sin. **o. de radiolocație**. • „**Orizonturi marine**” = revistă editată de Institutul de marină „Mircea cel Bătrîn”, începînd din anul 1968. Publicația cuprinde aspecte privind instruirea și educarea viitorilor ofițeri de marină, evoluția și perspectivele mijloacelor de navigație, terminologia marinărească etc. [lat. gr. *horizon*, -ntis; ngr. *orizont*; it. *orizzonte*; fr. *horizon*].

**ORȘOVA**, top. Port fluvial al R.S. România. Situat în amonte de complexul hidrotehnic și de navigație „Porțile de Fier”. Port de pasageri. Șantier de construcții și reparații de nave.

**ORTODRÔMĂ**, s.f. Cel mai scurt drum dintre două puncte. Nava urmează **o.** cînd drumul nu trece prin zone periculoase de navigație [germ. *Orthodrome*].

**OSAKA**, top. Port al Japoniei situat pe tîrmul golfului omouim, în delta râului Yodo, care se varsă în Oc. Pacific. Important centru industrial și administrativ al Japoniei. Orașul-port este brădat de peste 1 400 de canale prin care se face legătura între numeroasele și marile întreprinderi industriale. Portul are o radă bine protejată de valuri, vinturi și curenți, lungimea digurilor depășind 16 km. Cheurile, în lungime de peste 7 km, pot găzdui nave de mare tonaj. Dispune de echipament modern pentru manipularea mărfurilor (macarale fixe și plutitoare de mare capacitate). Mari șantiere de construcții și reparații navale. Trafic de mărfuri (1978) = 74,8 mil. t. Anual este vizitat de peste 9 700 nave.

**OSATŪRĂ**, s.f. Parte de rezistență a corpului navei alcătuită din elemente longitudinale (chilă, carlingă, etravă, etambou, curenți și stringheri) și transversale (coaste, traverse, varange), pe care se fixează bordajul. Sin. *scheletul navei* [fr. *ossature*; it. *ossatura*].

**OSCILĂȚIE**, s.f. **1.** Mișcare periodică alternativă a navei în jurul

axului longitudinal (tangaj) și a celui transversal (rulu), precum și înălțarea — coborîrea navei pe verticală. ● *Perioada o.* = durata între două mișcări succesive ale navei. ● *O. lină* = o. cu perioadă de 10—14 secunde. 2. Variație a nivelului apei într-o perioadă de timp. ● *O. ale nivelului mării* = schimbări ale nivelului mării în raport cu o anumită poziție a acestui nivel. Există o. constante, variabile progresiv, periodice și aperiodice. ● *O. custalică* = creștere-descreștere de durată a nivelului mării, datorită topirii ghețurilor (în fazele interglaciare, când mari cantități de apă revin în Oc. Planetar), precum și trecerii apei din stare lichidă în stare solidă (în fazele glaciare). ● *O. aperiodice* = schimbări alternative, simetrice și întimplătoare ale nivelului mării, determinate de factori hidrometeorologici, cum sînt vînturile, presiunea atmosferică, densitatea apei marine etc. ● *O. constantă a nivelului mării* = supraînălțare a nivelului mării în zona țărniurilor. Se apreciază că este cauzată de atracția exercitată de masele continentale asupra maselor de apă ale mării. Valoarea ei diferă pentru fiecare punct în parte, dar este constantă în timp pentru același punct. ● *O. periodice* = schimbări periodice și simetrice ale nivelului mării, datorită mareelor și variațiilor privind bilanțul apei (variații cauzate îndeosebi de creșterile din primăvară ale debitelor fluviale). ● *O. variabile progresive* = schimbări de lungă durată și cu ritm diferit de la o

zonă la alta ale nivelului mării într-un singur sens (fie înălțare, fie coborîre), generate atît de variația maselor de apă în fazele glaciare și interglaciare, cît și de mișcările tectonice ale scoarței subacvatice și de acumulările mari de material sedimentar [fr. *oscillation*; lat. *oscillatio*].

**OSLO**, top. Port (la M. Nordului), capitală a Norvegiei. Situat la extremitatea fiordului omonim. Cel mai mare centru economic și al treilea port ca mărime al Norvegiei (după Narvik și Tønsberg). Trafic internațional de mărfuri circa 4 mil. t/annual. Sediul a 16 societăți de navigație. Portul oferă spații excelente de ancoraj, precum și adîncimi corespunzătoare (18—45 m). Adîncimea apei în interiorul portului ajunge pînă la 17 m. Anual, este vizitat de peste 30 000 de nave. Lungimea cheurilor depășește 12,5 km. Echipamentul portuar de manipulare a mărfurilor cuprinde numeroase macarale de diverse capacități, între care și macarale-plutoare de 100 t. și alte mijloace. Spațiile de depozitare au o suprafață de peste 25 ha. Realizează 50% din importuri și 20% din exporturile țării. Șantier de construcții de nave maritime. Important nod de transport. Fondat în 1048 de regele Harald III Haardraade.

**ÓSTIE**, s.f. Lance cu mai multe vîrfuri, folosită la pescuitul prin harponare [sl. *ostj*].

**OSTRÓV**, s.n. Insulă fluvială. Pămînt udat din toate părțile de

apă. ● *Capul o.* = partea **o.** dinspre amonte. ● *Coada o.* = partea **o.** dinspre *aval* [sl. *ostrovă*].

**OUBANGUI**, hidr. Fluviu în Africa Ecuatorială. Lungime 2 350 km. Suprafața bazinului 760 000 km<sup>2</sup>. Principalul afluent al fluviului Congo. Izvorăște de la poalele Munților Marra. Are în general o vale adâncă, bine împădurită și presărată cu multe cascade. Afluent principal Uele. Port principal

Bangui (capitala Republicii Centrafricane). Apartine statelor Republica Centrafricană, Zair, Congo.

**OUTRIGGER**, s.n. Ambarcațiune sportivă lungă și îngustă, guvernată cu rame sprijinite pe portfurcheți. **O.** face parte din categoria schifurilor și este destinat navigației (concurs, agrement) pe apele interioare liniștite [cuv. engl.].

# P

**PACHÉBOT**, s.n. Navă care transportă pasageri, precum și mărfuri de valoare în cantități reduse [fr. *paquebot*].

**PACIFIC**, hidr. Cel mai mare ocean al planetei, urmat de Oc. Atlantic, Oc. Indian și Oc. Arctic. *Limite*: Pen. Kanciatica și Alaska la nord, Antarctica la sud, coastele Americii la est, coastele Asiei și Australiei la vest. *Caracteristici*: formă aproximativ eliptică; S = 179 800 000 km<sup>2</sup>; i. med. 4 028 m; i. max. 11 034 m; salinitate max. 36,5‰ la φ 20° S și λ 110°–140° W, 33,5‰ la φ 30° N și 140° E–155° W; salinitate min. 31‰ în M. Bering; temperatura medie –1,5°C și 9°C în M. Ohotsk, 27–28°C în M. Chinei de Sud, M. Chinei de Est, M. Banda, M. Sulawesi (Celebes) și M. Sulu; valuri de 75 m (max. 230 m). L. marea dinne în nord de max. 14,0 m la Fitzroy River (Australia); *Curenți*: Cr. ecuatoriali, Cr. Japoniei (Kuro-Șizo, curent cald),

Cr. Pacificului de Nord, Cr. Californiei, Oya Șizo (curent rece) Cr. Australian de est. Relieful subacvatic vulcanic (la est, nord și vest „Cercul de foc al Pacificului”); gropi abisale numeroase (Mariane 11 034 m, Tonga 10 882 m, Filipine 10 789 m, Japoniei 10 553 m, Kermadec 9 427 m, Kurile 8 576 m, Aleutine 7 678 m, Atacama 7 634 m, Guatemala 6 488 m); insule numeroase și relativ mici. *Mări*: M. Arafura, M. Banda, M. Bering, M. Chinei de Est, M. Chinei de Sud, M. Coralilor, M. Galbenă, M. Japoniei, M. Jawa, M. Maluku (Moluce), M. Ohotsk, M. Sulawesi (Celebes), M. Sulu, M. Tasman. *Golfuri*: G. Californiei. *Porturi*: v. port. *Navigație* foarte intensă.

**PAD** (PO), hidr. Fluviu în Europa de Sud. Lungime 652 km. Suprafața bazinului 71 100 km<sup>2</sup>. Suprafața deltei 2 500 km<sup>2</sup>. Debit mediu 1 720 m<sup>3</sup>/sec. Izvorăște din Apenini și se varsă în M. Adriatică. Afluenți principali:

Dora Baltea, Ticina, Mincio și Oglio. Porturi principale: Ferrara și Piacenza. Aparține în întregime Italiei.

**PADĒLĂ**, s.f. Vislă de formă specială, cu două pale, folosită pentru propulsia și guvernarea unor ambarcațiuni sportive (caiace), pentru înaintarea rapidă pe apă. Sportivul minuieste **p.** alternativ, în borduri, fără să o sprijine pe bordaj sau pe vreun dispozitiv [germ. *Paddel*].

**PADRÃO**, s.n. (inv.) Bornă de hotar, înfiptă de navigatorii portughezi, din loc în loc, de-a lungul țărmurilor la care acostau, marcând astfel instituirea stăpînirii portugheze în acele teritorii. Bornă era, de fapt, un stîlp de piatră pe care se sculpta stema Portugaliei și pe care se gravau inscripții în limba latină și în limba portugheză, iar mai tirziu și în limba arabă [cuv. port].

**PAGĂIE**, s.f. Vislă scurtă, cu o singură pală, folosită pentru propulsia și guvernarea unor ambarcațiuni sportive (canoc), minuită cu ambele mâini, fără să fie sprijinită de ambarcațiune. Sin. *vislă scurtă* [fr.  *pagaie*; it.  *pagaia*].

**PAIJÄNNE**, hidr. Lac în nordul Europei. Al doilea ca mărime al Finlandei. Suprafață 1 090 km<sup>2</sup>. Port principal Iyvaskylä.

**PAIËT**, s.n. 1. Împletitură dreptunghiulară sau pătrată, care se fixează în afara bordului, pe lângă bordaj, în dreptul unei spărturi a navei pe care trebuie să o astupe temporar, pînă este astu-

pată din interior de către echipaj. 2. Împletitură folosită să protejeze și să separe mărfuri etc. [fr. *paillet*; it. *paglietta*].

**PAIÓL**, s.n. 1. Panou sprijinit pe bordajul interior al carenei unor mijloace de navigație. Este destinat să protejeze filele de bordaj. 2. Totalitatea baloturilor sau a butoaielor de pe un rînd. În magazii, asemenea mărfuri se așază pe mai multe (pl.) **p.** Var. *paniol* [rus *paiol*].

**PAKISTAN**, (*Republica Islamică P.*), top. Stat în sudul Asiei. Are ieșire la Oc. Indian (M. Arabiei). Flota maritimă comercială (1978) = 583 941 tdw. Pescuit (1978) = 293 029 t din care 35 223 din ape interioare. Port principal (mil. t/1978): Karachi (11,8). Cel mai important fluviu, Indusul (3180 km) este navigabil și se varsă în M. Arabiei printr-o întinsă deltă. Alte fluvii importante: Sutlej (1 448 km), Beas (500 km), Chenab (949 km), Jhelum (724 km). Construcții navale (1973) = 9 338 t.r.b.

**PALÂNC**, s.n. Dispozitiv destinat să ajute echipajul la manevrarea greutăților (mărfuri, bărci, vergi, vele) sau la schimbarea direcției pe care o are forța de acționare; este alcătuit din două macarale cu unul sau mai multe raiuri cu parime; multiplică de cîteva ori (2—7) forța de acționare. Parima de care se trage este numită *curent trăgător*. ● *Grad de multiplicare al p.* = valoare aproximativ egală cu produsul cîntre forța de acționare

(aplicată la capătul trăgător) și numărul raiurilor (scripeților); fenomenul de frecare determină scăderea acestei valori cu 10—50%. • **P. diferențial** = **p.** cu doi scripeți, care au diametre diferite, și un scripete mobil, toți antrenati printr-un lanț fără sfârșit. • **P. exponențial** = **p.** cu scripeți mobili. • **P. obișnuit** = **p.** cu scripeți care au axele paralele. • **P. de distanțare** = parimă de legătură între două bigi care sînt manevrate „în telefon”. Sin. **p. american.** • **Raport de multiplicare al p.** = raportul dintre forța de acționare și greutatea care urmează a fi manevrată la bord. Var. *palan* [fr. *palan*; it. *palanco*].

**PĂLĂ**, s.f. Element component activ al elicei, fixat sau încastrat la unul din capete pe butuc împreună cu alte **p.**, care se rotește în apă și realizează forța de propulsie a navei [fr. *pale*; it. *palla*].

**PALÉTĂ**, s.f. Panou-grătar pe care se stivuiesc unele categorii de mărfuri pentru a fi transportate în incinta portului și la bord. Pentru a manevra **p.** se folosesc autostivuitoare [fr. *palette*].

**PALETIZĂRE**, s.f. Manipulare mecanizată și transport de mărfuri cu ajutorul paletelor; se reduce astfel timpul de încărcare-descărcare, mărfurile își păstrează forma, greutatea și integritatea. [*paletiza*; cf. fr. *palettisation*].

**PALONIÉR**, s.n. Dispozitiv alcătuit dintr-o pîrghie articulată la mijloc, cu două pedale la extremități, de care se fixează pi-

cioarele sportivului care vislește [fr. *palonnier*].

**PANAMA.** (*Republica P.*) 1. Stat în partea de sud a Americii Centrale istmice. Are largă ieșire la Oc. Atlantic (M. Caraibilor) și la Oc. Pacific. Flota maritimă comercială (1978) = 33 610 313 tdw. Pescuit (1978) = 228 113 t; pescuit de perle. Porturi principale (mil.t/1978) = Bahía las Minas (2,7), Almirante (0,4), Puerto Armuelles (0,4), Balboa (0,2), Cristóbal (0,2), Aguadulce (0,1). Transporturile panameze sînt dominate de cele maritime (una din cele mai mari flote comerciale din lume — locul 12 în 1974 și locul 7 în 1978). Rîuri numeroase, cel mai important — Chagres — fiind barat în vederea formării lacului artificial Gatún (424 km<sup>2</sup>), ce reprezintă o parte a sistemului de navigație a Canalului **P.** 2. (*Canalul P.*) Canal care face legătura între Oc. Atlantic și Oc. Pacific, scurtînd de cîteva ori vechiul drum care ocolea prin sudul continentului. Are lungimea de 81,3 km, lățimea 91—300 m, adîncimea minimă 12,5 m; 6 perechi de ecluze. Durata trecerii prin ecluze este de trei ore, iar prin canal 10—12 ore. Diferența de nivel între intrarea și ieșirea din canal = 26 m. A fost inaugurat la 15 august 1914.

**PĂNĂ**, s.f. 1. Element din compunerea diferitelor dispozitive și instalații de la bord. 2. Poziție a unei nave care nu înaintează, avînd velele desfășurate și orientate invers; efectul vîntului asu-

pra velilor se anulează, cele din prova fiind în vînt, cele din pupa sub vînt. **3.** Bucată de lemn lată, ascuțită la un capăt, destinată să fixeze catargul în etambou sau diferite materiale de vitalitate în locul unde se astupă o gaură de apă; *v. și gaură de apă.* **4. v. ramă.** **5. v. cîrmă.** • **P. cîrmei** = partea lată a cîrmei care se află total sau parțial în apă. • **P. de cavaleț** = lemn tare (stejar, frasin etc.), sub formă de **p.**, folosit pe timpul lansării navei de pe cală, în faza de ridicare de pe cavaleți și de așezare pe căruciorul de lansare. • **P. de etambou** = piesă de lemn care fixează arborele în deschizătura din punte numită *etambou*. • **P. de lemn** = **1.** Bucată de lemn moale (brad, tei) sub formă conică, întrebuințată la astuparea găurilor mici. **2.** Bucată de lemn întrebuințată pentru a fixa mărfurile stivuite [lat. *pinna*; it. *panna*]

**PANFÎLĂ**, s.f. Galeră venețiană (evul mediu), grea și lată, destinată să transporte trupe și negustori spre Bizanț, Anglia sau Flandra. **P.** avea armament pentru apărarea împotriva piraților[?]

**PĂNGLICĂ**, s.f. • **P. albastră** = trofeu instituit în 1830 de compania engleză „Cunard White Star Line” pentru cel mai rapid transatlantic. Nava cîștigătoare primește **p.** albastră și un glob din argint, pe care sînt înscrise numele tuturor navelor care au deținut recordul de viteză la traversarea Oc. Atlantic. După primul război mondial au cucerit

**p.** albastră navele *Mauritania* (Anglia),  $\Delta = 36\ 000$  t, anul 1927,  $V = 27$  Nd; *Europa* (Germania),  $\Delta = 51\ 860$  t, anul 1929,  $V = 27$  Nd; *Rex* (Italia),  $\Delta = 50\ 000$  t, anul 1932;  $V = 28,9$  Nd; *Normandie* (Franța),  $\Delta = 68\ 500$ t, anul 1935,  $V = 29,7$  Nd; *Queen Mary* (Anglia),  $\Delta = 75\ 000$ t, anul 1936,  $V = 31,7$  Nd; *United States* (S.U.A.),  $\Delta = 59\ 140$  t, anul 1932,  $V = 35,6$  Nd [magh. *pántlika*].

**PANÓU**, s.n. • **P. de bocaport** = capac pentru deschizătura bocaportului. • **P. de santină** = platformă montată deasupra santinei, care se ridică periodic pentru a se controla starea santinei. • **P. de vitalitate** = *v. vitalitate* [fr. *panneau*].

**PANTALÓNI**, s.n. **1.** Tub metalic în care se rotește axul elicei de la unele nave, protejîndu-l împotriva loviturilor și blocărilor datorate unor obiecte aflate în semimersiune. **2.** Tubulatură de legătură între căldarea și coșul navei [fr. *pantalon*].

**PÂNȚĂ**, s.f. **1.** Înclinare a abției unei ape curgătoare, față de planul orizontal; se exprimă în cm/km sau mm/km, printr-un raport care are la numărător diferența de nivel dintre punctele între care se calculează **p.**, iar la numitor distanța dintre puncte. Sin. **p. ape**. **2.** Înclinare a platformei continentale față de planul orizontal. **3.** Unghiul format între suprafața valului într-un punct oarecare și planul orizontal. • **P. continentală** = zonă a

scoarței subacvatice cuprinsă între 200 m și 2 000—4 000 m; poviriș sau abrupt continental. Se estimează că **p.** continentală ocupă 43,6 mil. km<sup>2</sup>, adică 12,1% din suprafața Oc. Planetar. Inițial, **p.** continentală este abruptă, apoi mai lină și ușor ondulată [fr. *penle*].

**PAPAGĂL**, s.n. • Cioc de **p.** = cîrlig alcătuit dintr-o za alungită, o za mai scurtă, un cioc rabatabil (terminat cu un orificiu pentru splinele de siguranță) și un inel de închidere care fixează ciocul de zona alungită. Cu cioc de **p.** se fixează capătul unui lanț, se boțează lanțul ancorei, se leagă un lanț la o parimă etc. [ngr. *pap(p)aghál(l)os*; it. *pap-pagallo*].

**PAPIONĂ**, vb. A deplasa în zigzag draga de excavat, cu ajutorul unor vinciuri care trag pe rînd cele două lanțuri de ancoraj, pentru a schimba frontul de lucru. Cuv. derivate: s.f. *papionare*, adj. *papionat* [fr. *papillonar*].

**PAPIONĂRE**, s.f. 1. Manevra de a *papionă*. 2. Rezultatul manevrei de a *papiona* [*papionă*]- suf. -re; engl., fr. *papillonage*].

**PĂPUA** — (*Noua Guinee*), top. Stat în vestul Oc. Pacific, la 150 km de Australia; ocupă jumătatea de est a insulei Noua Guinee (a doua ca mărime pe glob, după insula Groenlanda) și numeroase insule vulcanice din apropiere. Flota maritimă comercială (1978) = 16 572 t.d.w. Pescuit (1978) = 74 186 t pește. Port principal: Port Moresby. Întreaga rețea

hidrografică reprezintă un ridicat potențial energetic, râurile sînt scurte și cu debit bogat; Fly (800 km), Purari și Sepik.

**PAPÚC**, s.m. 1. Ambarcațiune sportivă cu motor în afara bordului, la pupa. Are corpul foarte ușor și dezvoltă o mare viteză.

2. Armătură metalică fixată la capătul unor parime de metal, pentru a preveni destrămarea lor [tc. *pașuc*; magh. *pașucs*].

**PARABŪCLĂ**, s.f. Parimă-dubluu fixată de un pînten și folosită pentru a manevra butoaiete, rostogolindu-le [?].

**PARĂDĂ**, s.f. **P.** navală r. *naval* [fr. *parade*; sp. *parada*].

**PARAGĂT**, s.n. Dispozitiv pentru pescuit marin, alcătuit dintr-o saulă (ană), pe care sînt legate mai multe cîrlige (1 000—4 000 în țările nordice) [tc. *paragat*].

**PARAGUAY** (*Republica P.*) 1. top. Stat în partea centrală a Americii de Sud. Nu are ieșire la mare. Flota fluvială (1978) = 23 610 t. Pescuit (1978) = 2 700 t. din ape interioare. Rețeaua hidrografică este dominată de două mari fluvii: Paraná (3 288 km) și Paraguay (2 500 km), care au un ridicat potențial energetic și sînt navigabile. Port principal: Asunción (pe fluviul Paraguay). 2. hidr. Fluviu în sud-estul Americii de Sud. Lungime 2 600 km. Izvorăște din platourile argentine și se varsă în Oc. Atlantic, fiind afluent al fluviului Paraná. Port principal: Asunción (capătala Paraguayului). Aparține sta-



telor Argentina, Paraguay și Brazilia. Are un ridicat potențial energetic.

**PARALÉLĂ**, s.n. Linie imaginară, reprezentată pe glob și pe hartă, care unește punctele suprafeței pământului cu un plan paralel cu planul ecuatorului. Se exprimă în grade (0–90°). Var. *paralel*. Sin. *latitudine* [lat. gr. *parallelus*; it. *parallelo*; fr. *parallèle*].

**PARANÁ**, hidr. Fluviu în partea de est a Americii de Sud. Lungimea totală 4 700 km. Suprafața bazinului 288 000 km<sup>2</sup>. Debit mediu 40 000 m<sup>3</sup>/s. Se formează prin unirea râurilor Paransiha și Rio Grande. Se varsă în Oc. Atlantic, formînd marele estuar La Plata. Afluenți principali: Bermejo, Paraguay, Pilcomayo și Rio Salado. Porturi principale: Buenos Aires, Rosario, Santa Fé, Corrientes. Aparține statelor Brazilia, Argentina, Paraguay. Navigabil pe cursul inferior. Are un ridicat potențial energetic.

**PARAPÉT**, s.m. 1. Prelungire a bordajului deasupra punții superioare, înălțată 80–150 cm la nave și 20–60 cm la unele ambarcațiuni. **P.** poate fi plin (întreg, neîntrerupt) sau crenelat (întrerupt din loc în loc). 2. Perete construit pe coama unui dig sau spargeval, pentru a apăra construcția împotriva valurilor. ● **P. damelor** = suport pentru ramele de pe rîndul superior al dierelor grecești (sec. VII î.e.n.); grindă longitudinală, sprijinită pe capetele unora dintre bancurile

prelungite în afara bordului. Pe această grindă erau practicate din loc în loc orificii (dame) prin care treceau ramele (vislele) [it. *parapetto*; fr. *parapet*].

**PARAȘÛTĂ**, s.f. 1. Husă (tendă) improvizată, destinată să acopere temporar gura unui tambuchi defect sau a unei magazii. 2. Dispozitiv alcătuit din două sau patru **p.** din dotarea unor nave mari; **p.** se lansează la apă pentru a frîna mai repede și a întoarce mai ușor nava. Sin. **p. subacvatică** [fr. *parachute*].

**PĂRĂ**, s.f. 1. Piesă de lemn, în formă de **p.**, din compunerea bandulei. De **p.** se prinde saula. 2. Piesă de legătură între un lanț și o parimă; are forma de **p.** cu șanț pe margine pentru parimă și un orificiu orizontal pentru prima za a lanțului [lat. *p̄ira*].

**PARIS**, top. Capitală-port a Republicii Franceze. Situat în vestul Europei, pe fluviul Sena, în aval de confluența acestuia cu Marna. Important nod de comunicații, centru economic, comercial și financiar al Europei. Trafic de mărfuri peste 18 mil.t. anual (din care 75% reprezintă intrările în port). Lungimea pe care se întinde portul pe Sena și pe canalele navigabile alăturate este de peste 75 km, unde există cheuri și debarcadere neîntrerupte pe ambele maluri. Unele cheuri sînt specializate pe categorii de produse. Utilajele pentru manipularea mărfurilor sînt foarte moderne. Șantiere de construcții și reparații de nave.

**PARIMĂ**, s.f. Frînghie sau cablu din material vegetal (în, cînepă, cocos, sizal, bumbac, iută, manila), sintetic (nailon, relon) sau din metal (oțel, alamă, cupru), răsucit sau împletit, folosit la bordul unei nave pentru a sprîjini arborada, pentru a manevra vele, vergi, bigi, tangoane etc., pentru a lega nava, precum și pentru diferite lucrări marinărești. O **p.** trebuie să fie rezistentă, flexibilă, manevrabilă. **P. de cînepă** este mai grea și mai puțin rezistentă decît **p.** din fibre de manila, nu prea elastică; **p. de cocos** este mai ușoară și mai elastică decît **p.** de cînepă și decît **p.** de manila, dar este mai puțin rezistentă decît aceasta; **p. de iută** este cea mai slabă, fapt pentru care se folosește în combinație cu cînepa; **p. de manila** este albă, flexibilă, cu 25% mai ușoară și cu 70% mai rezistentă decît celelalte **p.** (cînd se udă, devine mai rezistentă); **p. de sizal** nu rezistă la uzură și la apă de mare, iar cînd este udă, devine mai puțin flexibilă; **p. de trestie** (trestie calamus) este rezistentă la uzură, dar mai puțin rezistentă la tracțiune decît **p.** de cînepă; **p. metalică** poate fi rigidă, flexibilă sau foarte flexibilă și este rezistentă la tracțiune și la uzură (cu condiția să fie foarte bine întreținută). *Fabricarea p. metalice* presupune un ciclu de operațiuni prin care 7, 12, 19, 24, 30, 37 sau 61 de fire metalice sînt răsucite și formează o *viță*; șase vițe sînt răsucite în jurul unei inimi vegetale (din cînepă sau din iută

îmbibată în ulei special) și formează o *lanțană*, iar 6 lanțane împletite formează un *garlin*. *Fabricarea p. vegetale* presupune un ciclu de operațiuni prin care mai multe fibre vegetale (în, cînepă, sizal etc.) sînt răsucite spre dreapta și formează o *sfilăță*; mai multe sfilățe sînt răsucite spre stînga și formează o *șuviță* sau un *toron*, 3—4 șuvițe (toroane) sînt răsucite spre dreapta și formează *parima*, *lanțana* sau *cordoanul*, iar 3 lanțane (parime sau cordoane) sînt răsucite spre stînga și formează *garlinul*. Acestea sînt și tipurile principale de **p.** • **P. albă** = **p.** necătrănită. • **P. de halaj** = **p.** destinată operațiunii de halaj. • **P. de rezervă** = **p.** păstrată la bord pentru a fi folosită la nevoie; **p.** suplimentară de manevră sau de remorcaj. • **P. mixtă** = **p.** din metal și din fibre vegetale, alcătuită din 4—6 șuvițe și 7—19 fire metalice răsucite în jurul unei inimi vegetale și înfășurate cu o cămașă vegetală de protecție. • *Tipuri de p. vegetale*: *manevră* (180 mm circumferință); *șocar* (maximum 80 mm circumferință); *saulă* obișnuită sau împletită (15—35 mm circumferință); *comandă*; *lusin*; *merlin*. • *A da p.* = a face să ajungă **p.** la altă navă, la geamandură, la mal. [tc. *parima*].

**PĂS**, s.n. 1. Document personal cu valabilitate temporară, dat persoanelor pe timpul escalei. Cuprinde: numele și prenumele, vîrsta, numărul și seria livretului de marinar sau pașaportului, funcția în echipaj, numele navei. Sin.

permis de ieșire în oraș; permis de debarcare. **2.** Distanță de înaintare a unui punct de pe elice la o rotație completă a acesteia în apă. Valoarea **p.** se măsoară pe o direcție paralelă cu axul elicei. O elice, prin construcție, poate avea fie **p.** constant, fie **p.** variabil. ● **P. variabil** =: **p.** a cărui valoare variază de la un punct la altul al suprafeței elicei [1. germ. *Pass*; fr. *pas*; 2. lat. *passus*].

**PASAGER**, s.m. **1.** Navă de pasageri. Ex. „**P.** de Sulina pleacă la orele...” **2.** Oricare dintre persoanele care se află la bord, pe baza unui bilet de călătorie, exceptând echipajul (comandant, ofițeri, marinari), armatorul și familia lui. Toți **p.** sunt obligați să respecte cu strictețe regulile de comportare la bord, să se ambarce la ora stabilită. Comandantul are dreptul să nu primească la bord **p.** care suferă de o boală contagioasă. ● **P. clandestin** =: **p.** aflat la bord fără bilet sau fără știrea comandantului. ● **P. de clasă** =: **p.** repartizat într-o cabină cu 1—2 cușete (**p.** de clasa I și a II-a) sau cu 4—10 cușete (**p.** de clasa a III-a). ● **P. tolerat** =: **p.** ambarcat fără bilet de călătorie, dar cu știrea comandantului. Sin. *călător* [fr. *passager*].

**PASĂJ**, s.n. ● **P. inofensiv** =: trecere a unei nave comerciale străine prin apele teritoriale ale unui stat, reglementată prin Convenția asupra dreptului mării (Geneva, 1958). Statul respectiv asigură și garantează **p.** inofensiv, iar echipajul navei în cauză

este obligat să respecte legislația maritimă în general și pe aceea stabilită pentru zona respectivă, în special [fr. *passage*; it. *passagio*].

**PASARĂLĂ**, s.f. Punte îngustă care face legătura a) între navă și cheu, b) între elementele suprastructurii; are balustradă și se sprijină pe pontili [fr. *passerelle*; it. *passarellu*].

**PĂSĂ**, s.f. **1.** Culoar delimitat, în care navigația este ferită de stinci, epave, bancuri de nisip etc. Ex. **p.** de intrare în port sau pe canal, **p.** de nord (sud, est, vest), **p.** nr... etc. Drumul navigabil pe **p.** este marcat prin mijloace fixe plutitoare sau prin aliniamente de pe țărm. Sin. *canal navigabil*. ● **P. balizată** =: **p.** care are marcate limitele, axa și locurile de întoarcere. Navigând din larg spre țărm, mijloacele de asigurare a navigației piturate în roșu indică limita stîngă a **p.**, iar cele piturate în negru partea dreaptă. ● **P. de acces** =: **p.** dragată, creată într-un raion minat, pentru a permite intrarea-ieșirea în siguranță a navelor în (din) port. ● **P. principă** =: **p.** care garantează navelor cele mai mari adâncimi sub chilă, precum și condiții optime de navigație. **2.** Porțiune de apă în care s-au dragat minele marine. Sin. **p. de dragaj** [fr. *passé*; engl. *pass*].

**PASTELCĂ**, s.f. Pânză de formă triunghiulară, prinsă la baza vergii, între marginea de învergare și cea de cadere a velei, pentru a ține burta velei desfășurate sau pentru a înzeli vela strînsă și

înfășurată. **P.** este manevrată cu ajutorul susmantei. Var. *pestelcă* [bg. *prestilka*].

**PASTICĂ**, s.f. Macara simplă, care are una din fețe rabatabilă sau care are o deschizătură pentru a introduce un curent de parimă pe rai; **p.** este fixată la un cârlig cu țișină [it. *pasticca*; fr. *pasteque*].

**PATARĂȚĂ**, s.f. 1. Sculă de forma unui topor, folosită la călăfănit. 2. Patarățioă mobilă [it. *patarazzo*].

**PATARĂȚINĂ**, s.f. Parimă care susține câtagul spre pupa [fr. *pataros*].

**PATRONĂ**, vb. A înfășura cu ață de velă sau cu merlin capătul unei parme, pentru a evita despletirea, destrămarea sau uzarea [fr. *patronner*].

**PATRONĂRE**, s.f. Acțiunea de a *patrona* și rezultatul ei. Lucrare de matelotaj [*patrona*].

**PATROLĂ**, vb. A naviga pe mare sau pe fluviu, cu scopul de a cerceta și de a supraveghea un acvatoriu [germ. *Patrulle*; fr. *patrouiller*].

**PATROLĂRE**, s.f. Misiunea de a *patrolă*. • *Navă de p.* = navă destinată să îndeplinească misiunea de a *patrolă*; o astfel de navă este mică, rapidă și manevrieră [*patrolă*].

**PATRUZÉCI**, numeral. • **P.** *mugitoare* = zonă de navigație în Oc. Austral, pe latitudinile de 40°S, unde valurile ajung în me-

die la 236 m lungime și, rar, la 360—390 m.

**PAVILIÓN**, s.n. 1. Drapel din astar, de diferite forme și culori, arborat la pupa, destinat fie să indice naționalitatea navei, funcția unei personalități aflate la bord, compania sau societatea proprietară a navei, fie să semnalizeze anumite situații în care se găsește nava conform Codului Internațional de Semnalizare. La **p.** se disting: *vîrful* (partea de sus), *fundul* (partea de jos), *vidicătura* (partea de la saulă), *fluturătura* (partea din vînt), *teaca* (întăritura de pe marginea prinsă la saulă), *peștii* (cîrligele de la capetele saulei). 2. Unul din cele două fanioane mici, ținute în mînă de un marinar pentru a semnaliza conform codului. Sin. **p. de brațe**. • **P. de carantină** = **p.** dreptunghiular, galben, arborat fie cînd nava intră în port și nu a primit „liberă practică“, fie cînd nava este în carantină, fie cînd are la bord un caz de boală contagioasă. • **P. de companie** = **p.** arborat la pupa navei comerciale, pentru a marca apartenența navei la o anumită companie de navigație. • **P. de complezență** = **p.** al unei țări care acordă armatorilor următoarele condiții pentru înmatriculări: impozit mult mai scăzut decît în alte țări; salarii mici pentru echipaj (implicit, beneficii mari pentru armator); fonduri mici necesare întreținerii sau amenajării navei; taxe de înregistrare foarte mici, uncori simbolice doar. Se înțelege că starea echipajelor

de la bordul navelor cu **p.** de complezență se deosebește de a celorlalte echipaje: sînt ignorate regulile de securitate a construcției navei și de igienă; lipsesc asigurările de îmbolnăviri (marinarul bolnav este debarcat la prima escală), nu sînt alocate indemnizații de șomaj și nu se beneficiază de pensii. Se apreciază că 25% din flota lumii și 80% din flota S.U.A. uzează de această strategie a înmatriculării, arborînd **p.** unor țări cum ar fi Panama (din anul 1930), Liberia (din anul 1948), Liban, Cipru, Singapore, Honduras, Oman. În 1974, 28% din tonajul mondial al petrolierelor era înregistrat sub **p.** liberian, ceea ce a adus țării redevențe de 7 miliarde dolari. În martie 1977, flota Liberiei se compunea din 2 700 de nave (cca 1 000 petroliere); capitalul american controla 90% din această flotă. Sin. **p. de conveniență.** • **P. de invingător** = **p.** arborat la velierul situat pe primele trei locuri într-o regată; I — are forma de ghidon și culorile clubului sau ale proprietarului; II — flamură de culoare albastră; III — flamură de culoare roșie. • **P. de plecare** = v. **p.** „Papa” • **P. de primejdie** = oricui dreptunghiular deasupra sau dedesubtul căruia se ridică o bulă. • **P. de protest** = **p.** „Bravo”, arborat în tribordul unui velier care participă la o regată, semnalizîndu-se organizatorilor că s-a încălcat regulamentul regatei. • **P. de regată** = **p.** arborat la un velier participant la o regată. Sin. **p. de concurs.** •

**P. în bernă** = **p.** național arborat la jumătatea înălțimii la care se arborează de obicei; astfel, se semnalizează fie că la bord se află un decedat, sau că nava aparține unei țări aflate în doliu național, fie că echipajul este în curs de salvare a unei persoane căzute în apă. • **P. național** = **p.** specific fiecărui stat; se arborează de la începutul și pînă la răsăritul Soarelui, pentru a indica naționalitatea navei; în apele teritoriale ale unui stat străin, nava arborează și **p.** aceluia stat, arătînd astfel curtoazie și intenții pașnice. *Semnificații ale p. de saulă conform CIS:* ALFA = Am scafandru la apă. Stați la distanță și manevrați încet!; BRAVO = Ambarc (debarc) sau transport materiale periculoase (explozive, inflamabile etc.); CHARLIE = Da! Răspuns afirmativ; DELTA = Mențineți-vă la distanță față de mine. Manevrez cu greutate! ECHO = Vin la tribord; FOX-TROT == Sînt avariat! Luați legătura cu mine; GOLF = Am nevoie de pilot. Ridic plasele (la pescadoare); HOTEL = Am pilot la bord; INDIA = Întorc spre babord; JULIETT = Transmit un semnal cu pavilionul de brațe. Țineți-vă la distanță față de mine. Am incendiu la bord. Transport materiale periculoase; KILO = Doresc să comunic cu dv.; LIMA = Stopați imediat; MIKE = Nava mea este stopată și nu înaintează; NOVEMBER = Nu; OSCAR = Om la apă; PAPA = Adunarea echipajului la bord, nava este gata de plecare (în port). Luminile mele ard

slab sau sint acoperite. Traulul s-a agățat de un obstacol (pe mare); QUEBEC = Cer liberă practică. Nu sint boli infecțioase la bord; ROMEO = Litera R; SIERRA = Mașinile mele merg înapoi; TANGO = Nu îmi treceti prin prova. Sint angajat în depășire. Mențineți-vă la distanță față de mine. Fac traulare; UNIFORM = Drumul dv. duce spre pericol; VICTOR = Am nevoie de ajutor; WHISKEY = Am nevoie de asistență medicală; X-ray = Intrerupeți activitatea și fiți atenți la semnalele mele; YANKEE = Virez ancora. Ancora mea derapează; ZULU = Am nevoie de remorcher. Lansez traulul. Întind năvoadele. ● *A ridică p.* = sin. *a arbora p.* ● *A arătu p.* = a arbora p., național. ● *A coborî p.* = 1. A da jos p., din locul unde este arborat; 2. A preda nava; 3. (arg.) A renunța la ceva, a ceda. ● *Abuz de p.* = arborarea unui p. național la care nava nu are dreptul. ● *Ancheta p.* = verificarea documentelor unei nave civile de către o navă militară, pentru a constata apartenența și concordanța dintre documente și p. arborat. ● *Gardă la p.!* = semnal prin care la bordul navei militare, cu cinci minute înainte de ridicarea sau coborîrea p., garda alcătuită din marinari înarmați este anunțată să vină la pupa. ● *Cheșon de (pl.) p.* = dulap cu locașuri (casete) pentru introducerea (pl.) p. de saulă. ● *Ofițer de p.* = amiral, întrucît are drept însemn distinctiv marca, reprezentată prin

p. ● *Ridicarea p.* = festivitate tradițională care se desfășoară zilnic la navele militare și în instituțiile de învățămînt ale marinei, astfel: după momentul GARDA LA P. (v. mai sus), cu un minut înainte de orele 08.00 (în zilele de lucru) și de orele 09.00 (în zilele de duminică și de sărbători legale), semnalizatorul de cart anunță ATENȚIUNE!, iar echipajului i se comandă DREPT!. La orele 08.00 (09.00) fix, semnalizatorul de cart anunță ESTE ORA; ofițerul de gardă ordonă GARDA LA P. Și GEAC, PREZENTAȚI ARM!, apoi P., GEACUL, SUS!, apoi se comandă ECHIPAJ!, LA P. și GEAC, DREPT!, ofițerii salută, se întonează cu sifleea sau se sună cu goarna onorul pentru p., în timp ce un marinar ridică solemn p., iar altul geacul. ● *Serie de (pl.) p.* = combinație de mai multe p. de saulă, așezate conform CIS, pentru a face scurte comunicații navă-navă sau navă-uscat [fr. *pa-villon*; germ. *Pavillon*].

**PAVOÁZ**, s.n. Șir multicolor de pavilioane sau de lumini, prins de la prova, la vîrfurile catargelor și la pupa, cu ocazia unor evenimente (vizite ale unor personalități, sărbători naționale). ● *Marele p.* = p. alcătuit din pavilioanele CIS. ● *Micul p.* = p. alcătuit din pavilioane naționale, arborate la prova, la pupa și la catarge. ● *P. electric* = ghirlandă de lumini înșirate de la prova la pupa, conturînd arborada și elemente de suprastructură [fr. *pavois*; it. *pivese*].

**PAVOAZĂ**, vb. A instala la bord pavoazul (fr. *pavoiser*; it. *pavosare*).

**PAVOAZĂRE**, s.f. 1. Activitatea de a pavoază. 2. Rezultatul activității de a pavoază [pavoază].

**PĂZNIC**, s.m. ● **P.** de fur = per-soană care întreține un far și-l asigură funcționarea [pa-ză + suf. -nic < sl. *pasiti*].

**PĂIANJEN**, s.m. Bucată de merlin matisată la mijlocul alteia, mai lungă, pentru a forma apoi un nod de nucă, de turban etc. ● *Picioare de p.* = 1. Saule prinse la capetele hamacului, pentru a-l fixa la post; 2. Tije de susținere a sferei giroscopului [?].

**PĂLÂNCÊL**, s.m. Palanc mic, folosit la terfătorii [palanc + suf. -cl].

**PĂLĂRIE**, s.f. 1. V. *chilă*. 2. V. *cabestan* [?].

**PĂMÎNT**, s.n. 1. Planetă a sistemului solar, considerată în navigație, pentru a ușura calculule, drept o sferă, fără a micșora mult precizia. 2. Uscat, fărâ. Se estimează că din suprafața **P.** trei sferturi sînt ocupate de apă. ● **P.!** = cuvînt prin care, odinioară, marinarii de veghe vesteau că a văzut uscat la orizont. În anumite flote, se obișnuia ca primului marinar care zărea **P.** să i se dea o recompensă [lat. *pavimentum*].

**PELAGIAL**, adj. De larg; din largul mării, *pelagial* [germ. *Pelagial*].

**PELÔTĂ**, s.f. Barcă din piele, cusută și etanșată cu seu de focă;

se folosește pentru deplasări pe apele interioare ale Americii de Sud [sp. *pelota*; fr. *pelote*].

**PENÎNSULĂ**, s.f. Fișic de uscat care înaintează mult în mare. Zona de legătură a **p.** cu continentul se numește *istm.* Ex. **p.** Indochina; **p.** Labrador etc. [lat. *peninsula*; fr. *péninsule*].

**PENTACONTÉRĂ**, s.f. Navă cu cincizeci de rame lungi (25 în fiecare bord), construită de cartaginezi [cuz. gr.].

**PENTÉRĂ**, s.f. Navă militară grecească, din lemn, cu cinci rînduri de rame. Primele **p.** sînt atestate în anul 398 î.e.n. la Siracuză și Sicilia, iar în 471 î.e.n. în arhipelagul grecesc [fr. *pentère*; gr. *penteres*].

**PERÊTE**, s.m. ● **P.** de coliziune = **p.** transversal, etanș, între bordajul carenei și puntea superioară, situat înapoia etravei, la o distanță de minimum 5% din lungimea navei între perpendiculare. Are rolul de a delimita primul dintre compartimentele etanșe (picul prova sau forpicul), care nu permite apei, în caz de coliziune, să treacă în compartimentele vecine. ● **P.** de compartimentare = **p.** care separă două compartimente alăturate sau care delimitează spațiile de la bord; poate fi transversal sau longitudinal, etanș sau neetanș. Sin. **p.** despărțitor. ● **P.** despărțitor transversal sau longitudinal = **p.** etanș, situat în planul transversal sau longitudinal. ● **P.** etanș = **p.** destinat să mărească rezistența corpului de navă, să localizeze și să limiteze inundarea navei. ● **P.**

*neclanș* = **p.** care nu asigură izolarea completă a compartimentului; în caz de inundare, apa pătrunde și în compartimentele vecine. Sin. *bulmea*. ● **P. tip A** = **p.** din oțel, care nu permite focului să treacă în compartimentul vecin. ● **P. tip B** = **p.** care întârzie un timp trecerea focului în compartimentele vecine. ● **P. dunetei** = **p.** transversal deasupra căruia se află duneta, iar dedesubt puntea prin cipală [lat. *paries*, *-tis*].

**PERĒU**, s.m. Taluz (perete) de piatră sau beton armat, care captește malul unei ape; se împiedică astfel surparea și eroziunea [fr. *feré*].

**PERIBŌINĂ**, s.f. (În deltă). 1. Gîrlă artificială în cordonul litoral. 2. Depresiune naturală produsă sub acțiunea valurilor mării, care separă marea de un lac litoral și prin care apele mării se mînesc cu ale lacului [fr. *périboiné*].

**PERÍCŌL**, s.n. ● **P. de navigație** = obstacol, obiect sau condiții hidrometeorologice care împiedică sau care pun în pericol securitatea eclupajului navei sau a încărcăturii. Ex.: stîncă, întinsură, piatră, bară, recif, banc, fund mic, epavă, aisberg, mină în derivă, furtună, gren, ciclon, ceață, tsunami, dig distrus sau scufundat, geamandură etc. Pentru siguranța navigației, **p. de navigație** sînt marcate pe hărți sau semnalate prin avize pentru navigatori. ● **P. nou** = **p. de navigație** recent, ne-reprezentat încă pe hărțile marine [lat. *periculum*; it. *pericoló*].

**PERIOĂDĂ**, s.f. ● **P. luminii** = durată de timp în care se produce o fază a luminii unui mijloc de asigurare a navigației (iar, geamandură luminoasă etc.). Fiecare fază a o anumită **p. a luminii**. Valoarea **p. luminii** este trecută în *Cartea farurilor* și permite navigatorilor să recunoască mai ușor farul sau geamandura luminoasă.

● **P. valului** = **v. val**. ● **P. de ruliu** = **v. ruliu**. ● **P. de exploatare a pescadorului** = diferență dintre timpul total anual cit trebuie să fie nava în eficiență și timpul mediu consumat pentru reparații. **P. de exploatare a pescadorului** însumează timpul consumat pentru pescuit, timpul de deplasare în zona de pescuit și înapoi. Așadar, depinde, printre alți factori, și de autonomia de navigație [lat. *periodus*; gr. *períodos*; fr. *période*].

**PERĪM**, top. „Piază rea”. Insulă în mijlocul Strîmtoării Bab-el-Mandeb. În strîmtoarea Bab-el-Mandeb (Poarta Lacrimilor), după navigația grea printre sînci, la mijlocul ei răsare din apă o insulă care prezvestește parcă naufragiul; de aici și numele dat insulei de către navigatorii de odinioară.

**PERISCŌP**, s.n. Aparat optic prevăzut cu prisme și cu oglinzi, prin care se privește afară de la bordul submarinului aflat în imersiune [fr. *périscopé*; gr. *periskopéin*].

**PĒRLĂ**, s.f. Piatră de podobă, sferică și argintie, care se formează între valvele unor scoici, pe durata câtorva ani. Scoici perliere trăiesc în anumite zone ale



G. Persic și în apropierea unor insule japoneze. ● *Insula P.* (Japonia) = insula în apele căreia sînt amenajate crescătorii de scoici perliere [fr. *perle*; it. *perla*; germ. *Perle*].

**PERMEABILITĂTE**, s.f. Mărime egală cu raportul dintre volumul liber al unui compartiment etanș și volumul total al compartimentului. Valoarea **p.** este luată în considerație în calcule de compartimentare și de nescufundare. S-a stabilit ca **p.** să fie de 0,6 pentru magazinele de mărfuri, 0,85 pentru compartimentul mașinii și 0,95 pentru încăperile de locuit [fr. *perméabilité*].

**PERMIS**, s.n. ● **P. de cabotaj** = document nautic (formular tip) în care comandantul navei descrie mărfurile de la bord. Duplicatul **p.** de cabotaj este trimis la vama portului și are valoare de declarație vamală. ● **P. de debarcare** = v. *pas*. ● **P. de descărcare** = document nautic emis de vama portului pentru a se permite descărcarea mărfurilor în acel port. ● **P. de intrare (ieșire)** = v. *pas*. ● **P. de încărcare** = document nautic în care exportatorul descrie marfa. La vamă, **p.** de încărcare este semnat și ștampilat, după care se începe încărcarea. ● **P. de navigație** = document nautic prin care mijloacele de navigație mici sînt autorizate să se deplaseze pe apă. ● **P. de plecare** = document nautic care atestă că nava s-a conformat formalităților legale și poate pleca din port. ● **P. vamal** = document nautic care atestă dreptul de a se încărca-des-

cărca mărfurile la (de la) bord [fr. *permis*].

**PERPENDICULARĂ**, s.f. ● **P. -prova** = verticală, în prova, la intersecția bordajului cu linia de contact dintre apă și carenă, trasată paralel cu linia de intersecție a planului de bază cu planul diametral în plină încărcare a navei.

● **P. -pupa** = verticală trasată la pupa, în punctul de intersecție al planului diametral cu linia de contact dintre apă și carenă. ● **Lungime între p.** (pl.) = v. *lungime* [lat. *perpendicularis*; germ. *Perpendikular*; fr. *perpendiculaire*].

**PERSIC**, top. ● **Golful P.** = golf situat în sud-vestul Asiei (Oc. Indian). *Caracteristici*: suprafața 239 000 km<sup>2</sup>; lungimea maximă 500 Mm; adîncimea maximă 150 m; adîncimea medie 25 m; temperatura apei la suprafață +21°C în februarie și +33°C în august; salinitatea = 35-40‰. Țări limitrofe: Kuwait, Irak, Arabia Saudită, Iran, și Oman, Qatar. Porturi principale: Abadan, Basra, Al Kuwait și Kharg. Cel mai bogat bazin submarin în petrol din lume, cu o productivitate de peste 300 000 t/sondă/an. Din totalul de 20 miliarde t petrol submarin, 12,4 milioane t se află aici.

**PERU (Republica P.)**, top. Stat pe coasta de vest a Americii de Sud. Are largă ieșire la Oc. Pacific. Flota maritimă comercială (1978) = 714 410 t.d.w. Pescuit (1978) = 3 364 843 t pește din care 9 795 t din ape interioare, circa 1 800 balene capturate anual (locul III pe glob). Porturi prin-

cipale (mil. t/1978): San Nicolás (5,1), Callao (4,8), Talara (2,6), Chimbote (1), Soloverry (0,8), Iquitos (0,5), Pisco (0,4). Căi navigabile interne (Ucayali, Marañón) = 5 807 km. În sud-estul **P.**, la granița cu Bolivia, se află lacul Titicaca (8 430 km<sup>2</sup>), cel mai mare din America de Sud și cel mai înalt lac navigabil de pe glob (altitudine 3 812 m). Construcții navale (1978) = 1 000 t.r.b.

**PESCA DÓR**, s.n. Navă maritimă de pescuit. Caracteristici: autonomie mare de navigație, durată lungă de păstrare a produselor (unele **p.**), folosire eficientă a capacității compartimentelor. Ex.: *sciner*, *trawler*, *drifter*. Eficiența **p.** se calculează în funcție de următoarele elemente: producție anuală de pește, cheltuieli pentru exploatarea navei, preț de cost al unei unități de produs realizat, venit, amortizare a investiției, productivitate a unui membru din echipaj. Pentru a determina aceste elemente, se iau în considerație unitatea de timp de pescuit, durata cursei **p.**, perioada de exploatare, numărul operațiunilor de pescuit timp de o zi etc. [fr. sp. *pescador*].

**PESCÁJ**, s.n. Distanță verticală între linia de plutire și chilă; adâncimea cu care se afundă nava în apă. Se disting **p.-prova**, **p.-pupa**, **p. mediu**, **p. maxim**. • **P. de bord liber** = **p.** corespunzător liniilor mărcii de bord liber. • **P. de calcul** = **p.** navei măsurat la cuplu maestru, între fața superioară a chilei și planul liniei de plutire la plină încărcare; se notează cu litera **T**

și are drept unități de măsură **cm** și **piciorul** (0,305 cm). • **P. de plină încărcare** = **p.** pe care înare nava la plină încărcare; pe marca de bord liber este indicată de linia de încărcare maximă, pe timp de vară, pentru apă de mare.

• **P. maxim** = valoare maximă a distanței verticale dintre linia de plutire și partea cea mai de jos a carenei. • **P. mediu** = **p.** măsurat la mijlocul lungimii navei.

• **P.-prova** = **p.** măsurat la prova navei. • **P.-pupa** = **p.** măsurat la pupa navei. • Indicator de **p.** = v. *indicator* [it. *pescaggio*].

**PE SCUÍT**, s.n. Acțiunea de prindere a peștelui, moluștelor, broaștelor țestoase, mamiferelor acvatice, crustaceilor etc., cu ajutorul unor cirlige, plase, capcane etc. • **Flota de p.** = totalitate a pescadorean și a navelor colectoare pe care le are un stat. • **Intensitatea p.** = cantitate de material pescuit timp de un an. A ceașta cantitate a evoluat pe plan mondial astfel: 9 mil. t/1913; 19 mil. t/1938; 19,6 mil. t/1948; 28,9 mil. t/1955; 40,2 mil. t/1960; 53,2 mil. t/1965; 68,2 mil. t/1970; 68,5 mil. t/1971; 64,2 mil. t/1972; 65,9 mil. t/1973; 68,9 mil. t/1974; 68,6 mil. t/1975; 72,1 mil. t/1976; 71,9 mil. t/1977; 72,4 mil. t/1978. Pescuitul în apele interioare (fluvii lacuri): 6,2 mil. t/1970; 6,5 mil. t/1971; 6,7 mil. t/1972; 6,9 mil. t/1973; 7 mil. t/1974; 7,4 mil. t/1975; 7,3 mil. t/1976; 7,5 mil. t/1977; 7,4 mil. t/1978. Pondere marilor bazine în producția mondială de pește în 1971 a fost următoarea: Oc. Pacific 51%; Oc.

Atlantic 32%; Oc. Indian 4%; M. Mediterană și M. Nordului 2%; ape interioare 11%. În 1978 s-au înregistrat cele mai mari producții de pește (mil. t) la următoarele state: Japonia (10,8), U.R.S.S. (8,9), R. P. Chineză (4,7), S.U.A. (3,5), Peru (3,4), Norvegia (2,6), India (2,4), Coreea de Sud (2,4), Thailanda (2,3), Danemarca (1,7), România (0,137). Se estimează că producția de pește se dublează la fiecare 20-25 ani. **P.** irațional însă afectează echilibrul biologic marin; 33 specii de pești au dispărut în primii 1800 de ani ai e.n., 33 în sec. XIX, peste 40 în sec. XX (până în prezent), iar alte 60 sînt pe cale de dispariție. ● **Marele p.** = **p.** departe de bază, cu flote alcătuite din pescadoare și nave-colectoare. ● **Micul p.** = **p.** executat în larg sau lângă țarm, aproape de baza pescadoarelor. ● **P. activ** = **p.** cu unelte de pescuit mobile, care fie se remorchează, fie se tirăsc pe suprafața subacvatică, fie împreunăiesc zona de pescuit, fie se lansează în apă. ● **P. aruncat** = **p.** cu undița, prin lansarea ei. ● **P. costier** = **p.** cu cîrlige, plase etc., în zona cuprinsă între țarm și 40 Mm spre larg; se pescuiesc pești, crabii, midii, homari, stridii, creveți etc. Jurisdicția statului riveran se exercită în această zonă numai pînă la limita apelor teritoriale. ● **P. cu „hidrolocator“ biologic** (în M. Galbenă, M. Chinei, arhipelagul Malaysia) = **p.** desfășurat de pescari care se deplasează cu progi, joci sau sampance de la țarm spre larg. Din cînd în cînd, unul dintre ei, cu auzul foarte fin

și selectiv, se afundă la 30-40 cm, ascultă atent, iese din apă și face un semn: acolo! Cei mai iscusiți „ascultători de sunete“ sînt în stare să deslușească nu numai ce pești s-au strîns într-un loc, dar și ce anume fac aceștia: se hrănesc, se deplasează în cutare direcție, se pregătesc să depună icrele etc. **P.** este de obicei bogat. Față de ceilalți pescari, acești „specialiști“ primesc, de obicei, cantitate dublă de pește. ● **P. cu plasă derivantă** = **p.** cu plasă remorcată sau suspendată cu floatoare și lăsată în derivă; v. și *derivă*. ● **P. cu setci derivante** = **p.** de scrumbii albastre și de stavrizi cu ajutorul a 60-100 setci remorcate, fiecare de 25-30 m lungime și 6-10 m înălțime, cu ochiuri de 25-32 mm.

● **P. cu traul** = **p.** practicat de peste o jumătate de mileniu, cu ajutorul unor plase speciale numite *traule*, remorcate de nave numite *traulere*. Operațiuni pentru **p.** cu traulul: lansarea traulului, navigația cu traulul la apă, ridicarea traulului pe puntea de lucru, sortarea materialului **p.** ● **P. de necesitate** = **p.** prin care se urmărește capturarea întregii cantități de pește dintr-o zonă, în caz de calamitate sau de epidemie. ● **P. de delfini** (sudul Oc. Pacific) = **p.** costier, desfășurat astfel: un grup de oameni plեսnesc apa cu palmele, se scufundă în apă pînă la briu și ingînă un cîntec monoton. Momiți, delfinii se apropie, oamenii îi ajută să treacă peste pragurile de nisip din apropierea țărmaului, apoi îi scot la mal. ● **P. de rechini** (în apele Noii Guinee) = **p.** desfășurat astfel: un om în-

vîrtește deasupra capului o saulă din fire de bambus, la al cărei capăt liber sînt legate patru scoici, care se izbesc între ele și produc sunete deosebite. Rechinii sînt atrași de aceste zgomote, dau tîrcoale și, cînd ajung suficient de aproape, intră în acțiune vîntătorii de rechini. ● **P. electric** = **p.** nocturn, la 20—70 m adîncime, aproape de țărîm, cu ajutorul unei plase conice, suspendate, lungă de cea 4 m, în gura căreia este montată sursa de lumină (cea 1 000 w). ● **P. experimental** = **p.** organizat pentru a captura exemplare puține, în diferite scopuri: control sanitar, hrănire, marcarea, verificarea maturității etc. ● **P. industrial** = **p.** sistematic, organizat cu instalații de mare randament în diferite scopuri: comercializare, repopulare, industrializare etc. ● **P. îngurit** = **p.** cu două năvoade în tandem. ● **P. pasiv** = **p.** organizat cu instalații fixe, în zone bogate în pește; ex. taliene, setci, cuști etc. ● **P. sportiv** = **p.** cu undița, în cantități mici și în anumite zone [*pescui* < lat. *piscis*; pește].

**PESCUITÖR**, s.m. ● **P. de perle** = persoană pricepută să pescuiască scoici perliifere. Pînă nu de mult, singurele accesorii ale **p.** de perle erau mănușile de piele, o clemă pentru nări, dopuri de ceară și pumnal [*pescui* + suf. *-tor*].

**PESTÉLCĂ**, s.f. v. *pastelcă*.

**PÊȘTE**, s.m. 1. Viețuitoare acvatică, cu corp hidrodinamic, acoperit cu solzi; pentru deplasare se folosește de aripioare-inotătoare.

2. v. *pacilion*. 3. Piesă de lemn în formă de **p.**; are un șant exterior pentru a se prinde la el ochiul unei saule. ● **P. congelat** = **p.** conservat prin congelare și menținut la temperaturi mai scăzute de  $-8^{\circ}\text{C}$ . ● **P. de apă dulce** = **p.** care trăiește în ape dulci. ● „**P. de fier**” = busolă arabă, al cărei ac magnetic în formă de **p.**, pus pe apă, se orienta cu capul spre nord, iar cu coada spre sud, după cum se afirmă în periplusul apărut la Alexandria în 1242. ● **P. litoral** = **p.** care trăiește aproape de țărîm, pînă la 20 m adîncime. ● **P. policiclic** = **p.** apt de mai multe reproduceri. ● **P. monociclic** = **p.** care moare după reproducere; ex. Anghila, *Oncorhynchus*. ● (arg.) *A da la p.* = a aveau rău de mare [lat. *piscis*].

**PETRÖL**, s.n. ● **P. subacvatic** = hidrocarburi obținute prin extracție din scoarța subacvatică. Căutătatea de **p.** subacvatic: 190 mil. t/1965, 469 mil. t/1975, 550 mil. t/1978 și 1 420 mil. t/1980 (circa 20% din totalul extracției mondiale). În prezent, aproximativ 80 de state ale lumii, printre care și România, sînt angajate în exploatarea petrolului subacvatic. Se află în stare de funcționare circa 3 000 de platforme de exploatare subacvatică, la care se adaugă cea 400 de instalații mobile de foraj pentru cercetări, marea lor majoritate, exploatînd petrolul de sub ape cu adîncime sub 30 m. Prețul **p.** subacvatic este de 2—5 ori mai mare în comparație cu cel al petrolului extras de pe uscat, iar cheltuielile de exploatare cresc

în raport cu grosimea stratului de apă sub care se lucrează, dublându-se la fiecare 60 m. Cele mai importante bazine de **p.** subacvatic sînt: Golful Persic, Golful Mexic, M. Nordului, Golful Guinee, zona de litoral a U.R.S.S. (M. Caspică și M. Obotsk), zona R.P. Chineze (M. Galbenă, la adîncimi de peste 3000 m) și zona Venezuelei (apele Golfului Maracaibo).

**PETROLIER**, s.n. Navă destinată să transporte lichide inflamabile în 10–40 încăperi special amenajate, numite *tancuri* sau *cisterne*. Primele **p.** au fost construite în a doua jumătate a secolului trecut; pînă atunci mărfurile lichide erau transportate, pe apă, în butoaie îmbarcate la bordul cargourilor. Caracteristici:  $\Delta =$  de la 2 000 t la 500 000 t și chiar mai mult; perspective = 1 mil t; compartimentul mașini și încăperile de locuit sînt la pupa; înălțimea bordului liber este mică; guri de încărcare perfect etanșe; rețea de conducte și sorburi pentru fiecare tanc; pericol mare de explozie. Peste 40% din tonajul mondial îl reprezintă cel al **p.** • **P. de produse albe** = navă destinată să transporte produse petroliere albe (benzină, petrol etc.). • **P. de produse negre** = navă destinată să transporte produse petroliere negre: țiței, motorină, păcură, gudron. În 1914, numărul **p.** era de 500, în 1956 de 2 800 (din totalul de 10 000 nave), iar în 1974 — cca 41,6% din numărul navelor. Din totalul **p.**, în 1974 28% navigau sub pavilion liberian. • **Supertancuri p.** = **p.** de dimensiuni

impresionante:  $\Delta = 200\ 000$ – $500\ 000$  tdw;  $T = 15$ – $20$  m. La mijlocul anului 1974, majoritatea supertancurilor **p.** aveau  $\Delta = 0,3$ – $0,5$  mil. tdw fiecare, iar 11 aveau deplasament mai mare de 0,5 mil. tdw. Mărirea deplasamentelor pentru supertancuri **p.** se justifică prin eficiența economică a acestora: pentru distanța G. Persic — Le Hâvre, prețul de cost al țițeiului transportat cu supertancul **p.** de 0,2 mil. tdw este cu 6–7 franci/tonă mai mic decît prețul țițeiului transportat cu **p.** de 0,1 mil. tdw. Sin. *tanc* (*petrolier*) [fr. *pétrolier*, it. *petroliero*].

**PHILADELPHIA**, top. Port fluvial în partea centrală a Americii de Nord, situat la 153 km de Oc. Atlantic, pe fluviul Delaware. Unul dintre cele mai mari porturi și important centru economic, comercial și bancar al S.U.A. Lungimea totală a cheurilor (peste 330 la număr) depășește 40 km. Echipamentul de manipulare a mărfurilor și spațiile de depozitare sînt foarte moderne. Trafic de mărfuri 48,9 mil. t/1977. Mari șantiere de construcții și reparații de nave. Întemeiat în 1682 de Arthur Penn.

**PIĂTRĂ**, s.f. • **P. de briciu** = gresie fină folosită la bord pentru bricuirca punților (curățirea cu nisip și cu apă) [lat. *petra*].

**PIC**. s.n. 1. Bară oblică, fixată de catarg cu un capăt. La **p.** se invergează marginea superioară a unei vele aurice sau se ridică pavilionul navei. La capătul liber, **p.** este susținut de o balansiuă și

are o macara pentru saula pavilionului pe timpul navigației. **2.** Compartiment între etravă și perețele de coliziune. Sin. **p.** *prova* sau *forpic*. **3.** Compartiment între etambreu și ultimul perete etanș din pupa navei. Sin. **p.** *pupa* sau *afterpic*. • **La p.** = poziție a navei față de ancoră, când lanțul este gata să se smulgă. • **Pavilion la p.** = pavilion arborat la **p.**, când nava se află în marș. • **P.** *prova* = v. *compartiment de coliziune*. Sin. *forpic* [fr. *pic*; it. *picco*].

**PICIÓR**, s.n. **1.** Unitate de măsură aproximativ egală cu 0,305 (12 țoli). Cu ajutorul **p.**, se exprimă unele dimensiuni ale navei (L, B, T), adâncimi ale apei etc. **2.** Parte componentă a unor elemente de la bord (manevră curentă, etravă, lanț etc.). **3.** v. **p. de arbore**. **4.** Nod marinăresc. • **P. de arbore** = parte a catargului între călcii (extremitatea inferioară) și puntea superioară. • **P. de cîine** = v. articolul cu noduri marinărești **P. de etravă** = loc de îmbinare a etravei cu chila; porțiune cu care etrava despică apa. • **P. de ulei** = dispozitiv (riglă, cilindru) gradat destinat să măsoare nivelul lichidului dintr-un tanc de la bord.

• **P. etamboului** = partea etamboului din zona de îmbinare cu chila. • **P. cîrabei** = partea etravei din zona de îmbinare cu chila. • **P. pilotului** = rezervă de adîncime considerată între chilă și scoarța subacvatică. • **Ancoră sub p.** = ancoră cu puțin lanț la apă [lat. *petiolus*].

**PICNISÓNDĂ**, s.f. Aparat cu ajutorul căruia se determină densitatea apei marine la diferite adîncimi. Este compus din două tuburi de sticlă diferite ca diametru și unite în partea de sus, un rezervor cu flotoare colorate, un clapet pentru accesul apei de mare, cablu de susținere a aparatului în plan vertical [fr. *pycnisonde*].

**PILOT**, s.m. **1.** Persoană specializată și autorizată să conducă nava în zone dificile de navigație: intrări-ieșiri în (din) port, canale, pase. Există **p. de bară**, **p. de caracter**, **p. de port**, **p. fluvial**, **p. pe Dunărea maritimă**. **2.** Stilp pe malul apei, destinat formării estacadei, consolidării digului etc. **3.** Aparat care menține automat drumul navei. Sin. *pilot automat*. • **Carte p.** = v. *instrucțiuni nautice și cartc.* • **A chema p.** = a solicita **p.** să vină la bord, pentru a conduce nava în port, la locul stabilit. Pentru a chema **p.**, se folosec proiectorul, stația radio, pavilioane de brațe sau pavilionul „Golf” din CIS • **Chemarea p.** = acțiunea de a chema **p.** la bord cu ajutorul pavilioanelor sau prin stația radio [fr. *pilote*; it. *pilota*].

**PILOTĂ**, vb. A conduce un mijloc de navigație în zone dificile: intrări-ieșiri în (din) porturi, manevre în apropierea coastei sau în bazine portuare, pe canale etc., unde conducerea navei este exercitată de către o persoană specializată, experimentată și autorizată [fr. *piloter*].

**PILOTĂJ**, s.n. **1.** Activitatea de a pilota. **2.** Rezultatul activității

de a pilota. **3.** Formă de navigație în anumite acvatorii: intrări-ieșiri în (din) porturi, canale etc.

**4.** Navigație costieră. ● **P. orb** == **p.** în care informațiile privind situația din apropierea navei provin de la radar, sondă, ultrason etc. ● *Serviciu de p.* == serviciu organizat de stat sau de o asociație (companie), asigurat cu nave și persoane competente să execute **p.** [fr. *pilotage*; it. *pilotaggio*].

**PILOTINĂ**, s.f. Navă mică, destinată să transporte pilotul la (de la) bordul unei nave sau să conducă nave care intră sau ies din port [fr. *pilotin*].

**PINASĂ**, s.f. Velier olandez din sec. XV--XVII, destinat să patrulzeze și să escorteze navele comerciale lipsite de apărare. Caracteristici: arboradă din trei catarge înalte și subțiri; pescaj mic; velatură triunghiulară [cur. ol.].

**PIRĂT**, s.m. Persoană care se ocupă cu pirateria: jefuiește, capturează sau scufundă intenționat un mijloc de navigație. Actele **p.** sînt considerate de dreptul internațional crime. ● *Navă-p.* == navă al cărei echipaj săvârșește acte de violență pe mare, jefuiește, capturează sau scufundă nave. Sin. *corsar, filibuster, brigand* [fr. *pirate*; it. *pirata*].

**PIRATERIE**, s.f. Faptă prin care echipajul unui vas capturează prin violență un alt vas, bunurile ori persoanele aflate la bordul acestuia [fr. *piraterie*].

**PIREU**, top. Al treilea port al Greciei după Eleusis și Salonic.

Este situat în G. Saronikos din M. Egee, la 10 km de Atena. Puținic centru industrial, locul a numeroase și mari șantiere navale. Lungimea totală a cheurilor depășește 18 km, suprafața peste 195 ha, iar adâncimea circa 5--10 m, ajungînd uneori chiar la 27 m. Dispune de echipament modern pentru manipularea mărfurilor (macarale fixe și plutitoare, benzi transportoare, autostivuitoare, șlepurii, remorhere etc.). Magaziile și remizele asigură depozitarea unor mari cantități de materiale. Anual, portul este vizitat de peste 22 000 nave.

**PIRÔGĂ**, s.f. Barcă rudimentară din piele sau din lemn, lungă și îngustă, propulsată cu rame și cu vele, destinată mai ales pescuitului în Oc. Pacific. ● **P. cu flotor de stabilitate** == **p.** de care este fixat un corp plutitor, care îi mărește stabilitatea la valuri mari. Pentru a propulsa această **p.** pescarii din Oceania se folosesc de rame scurte asemănătoare pagaiei. ● **P. dublă** == două **p.** paralele, distanțate cu traverse și propulsate cu vele. Într-una din **p.** pescarii ambarcă apă, materiale pentru pescuit și lemne pe care le folosesc să mențină focul la bord [fr. *pirogue*; it. *piroga*; sp. *piragua*].

**PISCICOL**, adj. Care se referă la pește. ● *Fond p.* == totalitatea peștelui dintr-o baltă, dintr-un lac, dintr-o mare etc. În mediul acvatic natural, fondul **p.** (K) se calculează cu ajutorul relației:  $K = (M + Cf + Cs)$ . S, unde *M* == media cantităților pescuite la ha, *Cf* == cantitatea probabilă

de pește rămasă după pescuit, **Cs** == cantitatea de pește pierdută din uneltele de pescuit, **S** == suprafața acvatorului. ● **Amenajări p.** == ansamblul de lucrări artificiale și de iazuri, bazine, heleștee naturale, destinat creșterii peștelui. Suprafața acestor amenajări din resortul centralei „Delta Dunării” este de 45 000 ha în 1979, 50 000 ha în 1980 și 62 540 ha în 1985, contribuind la creșterea producției de pește a României cu 30 000 t în 1979, 40 250 t în 1980 și 100 000 t în 1985 [fr. *fond*; fr. *piscicole*].

**PISCINĂ**, s.f. 1. Bazin în care se cresc pești. 2. Bazin de înot [fr. *piscine*; lat. *piscina*].

**PISTÓL**, s.n. ● **P. de bandulă** == p. cu țevă lungă și largă, destinat să arunce la cca 200 m bandula de care se prind parime pentru a lega sau a apropia nava. Sin. *rachetă portbandulă*. ● **P. de semnalizare** == p. cu care se trag rachete pentru a semnaliza pe mare [ngr. *pistolî*; germ. *Pistol*; fr. *pistolé*].

**PITURĂ**, vb. A acoperi cu pitură sau cu lac suprafețe sau obiecte ale unui mijloc de navigație, pentru a le proteja împotriva coroziei și a le da un aspect exterior plăcut. Sin. *a vopsi* [it. *pitturare*].

**PITURĂRE**, s.f. Acțiunea de a *pitura* și rezultatul ei.

**PITURĂ**, s.f. Vopsea sau lac folosit pentru a proteja suprafețe sau obiecte de la bord fie împotriva oxidării sau putrezirii, fie împotriva depunerii florei acvatice (alge, indeosebi), care ar forma

„barba navei” și ar micșora viteza de navigație, precum și pentru a masca sau a înfrumuseța nava. **P.** se obține din ulei de in fiert, vopsea, diferite adaosuri. Există **p.** anticorozivă (pe bază de miniu de plumb), antivegetativă (pe bază de adaosuri toxice, care împiedică formarea bărbii; v. și *barbă*), **P.** cu plută (amestecată cu bucăți foarte mici de plută și folosită pentru a realiza izolația unor pereți de la bord). ● **Magazie de p.** == compartiment unde se păstrează **p.** și alte materiale pentru întreținerea navei [it. *pittura*].

**PİCLĂ**, s.f. Negură subțire care micșorează vizibilitatea; **p.** apare pe timp secetos, când lumina este refractată inegal în straturile de aer, neuniform încălzite, sau când praful și fumul s-au acumulat în straturi care plutesc la orizont. Datorită **p.**, obiectele par albastrii, soarele roșu-portocaliu, iar vizibilitatea scade la 0,6—5 Mm (grad 4 de vizibilitate). Sin. *ceață ușoară* [sl. *piclă*].

**PÎNZĂR**, s.m. Velier moldovenesc, fluvial și maritim, binecunoscut pe vremea lui Alexandru cel Bun și a lui Ștefan cel Mare. Caracteristici: extremități încovoiate; arboradă dintr-un catarg și o vergă; velă trapezoidală; viteză mare; manevrabilitate bună; guvernare cu ramă-cîrmă sprijinită de pupa [*pînză* + suf. *-ar*].

**PÎNZĂ**, s.f. ● **P. de vele** == p. groasă și rezistentă, cu urzeală deasă (dublă) din cânepă, în sau bumbac, precum și din fire sin-



tetice. Rezistența **p.** de vele se apreciază prin cifre de la 0 la 7; ultima cifră exprimă rezistența maximă. Grosimea **p.** de vele se apreciază prin cifre de la 0 la 12; prima cifră exprimă grosimea maximă. Din **p.** de vele se confecționează vele, capoate, tende, prelate etc. [?].

**PLĂCĂ**, s.f. **1.** **P.** metalică în formă de triunghi sau trapez, cu colturile rotunjite, prevăzută cu orificiu (ochi) pentru cheie; este destinată să întărească, la vele, colțul de fungă. Sin. **p. de fungă**. **2.** **P.** metalică prevăzută cu 3—4 orificii (ochi) prin care se introduc chei de legătură pentru lanțuri sau părime de greement. Sin. **p. de unire** [fr. *plaque*; it. *placca*].

**PLAFÓN**, s. n. **1.** Altitudinea la care se află norii compacți, acoperind cerul. **2.** Partea dublului fund, care constituie plafonul acestuia [fr. *plafond*].

**PLĂJĂ**, s.f. **1.** Fișe de țărniță, joasă, scăldată de valuri și cu pantă lină, alcătuită din aluviuni: nisip, cochilii, pietriș, alge uscate. **2.** Partea liberă (fără mecanisme, instalații etc.) a punții prova sau pupa. Există **p. prova** și **p. pupa** [fr. *plage*].

**PLAN**, s. n. • „**P. Albastru**” = program de protecție a mării împotriva poluării, început în 1975. Acest **p.** se referă în special la cele 18 state riverane mediteraneene și are următoarele direcții de acțiune: prezervarea mediului până în anul 2000, protejarea surselor de apă potabilă, evitarea poluării apei marine, excluderea efectelor

negative provocate de turism asupra mării, crearea rețelei internaționale de rezerve a biosferei pentru a salvagarda zonele naturale existente și rezervele lor genetice. Esența „**P. Albastru**” este să conserve ecologic Mediterana, pe țărmurile căreia trăiesc cca 300 mil. oameni. • **P. de andocare** = **p.** întocmit pentru andocarea navei. **P.** de andocare prezintă pereții despărțitori transversali, formele carenei, provei și pupei, dimensiunile principale, poziția compartimentelor etc. Pe baza lui se pregătește cala (docul) pentru andocarea navei. • **P. de forme** = reprezentare grafică a carenei, construită cu ajutorul a trei **p.** principale de proiecție: **p.** liniilor longitudinale, **p.** vertical-transversal (**p.** cuplelor) și **p.** liniilor de apă (perpendicular celorlalte două). • **P. de încărcare** = reprezentare grafică realizată pe **p.** capacității de încărcare, indicându-se repartizarea caricului la bord, felul mărfurilor, cantitatea, portul de descărcare. Cerințele **p.** de încărcare: asigurarea stabilității și asietei navei; descărcarea lesnicioasă și conform itinerarului; garantarea conservării și protejării caricului; folosirea eficientă a magaziiilor și a punții. Sin. *cargo-plan*. • **P. de velatură** = schemă cu locul și cu suprafața velurilor, precum și cu poziția centrului velic. • **P. diametral** = **p.** longitudinal-vertical, care trece prin chilă, prin etravă și prin etambou, împărțind nava egal și simetric în două părți: tribord (dreapta) și babord (stinga). • **P. capacității de încărcare** = reprezentare gra-

fică a secțiunii longitudinale diametrale a navei. **P.** capacității de încărcare prezintă profilul și capacitatea compartimentelor de mărfuri, de provizii, de combustibil și de apă. ● **P. cuplelor** = **p.** rezultate prin intersecția suprafeței corpului cu **p.** verticale transversale; **p.** cuplelor conține liniile care dau conturul secțiunii maestre și al altor secțiuni transversale. ● **P. liniei de plutire** = **p.** orizontal situat la intersecțarea bordajului cu suprafața apei, împărțind bordajul în două părți: opera vie (sub linia de plutire) și opera moartă (deasupra liniei de plutire). ● **P. liniilor longitudinale** = **p.** care cuprinde principalele linii și contururi longitudinale necesare trasajului naval: conturul suprastructurii, conturul secțiunii longitudinale centrale, selatura (curbura punților), proiecțiile liniilor de apă etc.). ● **P. vertical-transversal** = **v. p. cuplelor** [fr. *plan*; lat. *planus*].

**PLANISFERĂ**, s.f. *v. navisferă* [fr. *planisphère*; lat. *planus* + gr. *sphaira*].

**PLĂSĂ**, s.f. 1. Împletitură vegetală destinată să asigure securitatea oamenilor aflați în arboradă, ambarcarea și debarcarea materialelor. 2. Împletitură din diferite fire (cînepă, bumbac, in, mătase, fire sintetice), folosită pentru confecționarea uneltelor de pescuit: năvod, talian, setcă, traul etc. 3. Împletitură de metal, foarte rezistentă, destinată să așeze navele și construcțiile din port sau din anumite acvatorii împotriva submarinelor și navelor mi-

litare inamice. **P.** se închide și deschide la ore cunoscute de puțini militari. Din loc în loc, de ochiurile **p.** sînt prinse încărcături explozive și flotoare care se ridică la suprafața apei cînd **p.** a fost lovită de un submarin. Sin **p. antisubmarină**. ● **P. contra torpilelor** = **p.** de metal, alcătuită din ochiuri de 30—40 cm, prinsă în jurul navelor care staționează, protejindu-le contra torpilelor.

● **P. costieră** = unealtă pentru pescuit în apropierea coastei; ex. năvod, talian, setcă, prostovol.

● **P. cu sac** = unealtă de pescuit prevăzută cu sac-capcană pentru pește; ex. traul, năvod, alaman.

● **P. de abordaj** = **p.** care împrejmuiau corăbiile deasupra parapetului, pentru a nu permite sosirea inamicului la bord după executarea manevrei de abordaj.

● **P. în derivă** = *v. derivă*. ● **P. de balustradă** = **p.** vegetală prinsă de balustradă pentru a se evita căderea unor obiecte de la bord în apă. ● **P. de bompres** = **p.** vegetală montată sub bompres pentru a proteja marinarii care lucrează la bompres. **P. de încărcare**

= **p.** vegetală sau metalică, în care se încarcă-descarcă mărfuri.

● **P. de salvare** = **p.** vegetală folosită la salvarea naufragiaților; o margine a **p.** este prinsă la bordul navei, iar cealaltă este lăsată la apă aproape de naufragiați. Sînt și **p. de salvare** care se coboară din elicopter, iar după pescuirea naufragiaților se trag la bordul aleeștiua.

● **P. pelagică** = sac conic pentru recoltarea organismelor acvatice mici: alge, peștișori plancton. ● **P.-punghă** = unealtă

pentru pescuit la larg; **p.** dreptunghiulară, lungă de cca 450—900 m și lată de 50—100 m, menținută vertical în apă; după ce bancul de pești a fost înconjurat, partea inferioară este strînsă; **p.** devine un fel de pungă în care la fiecare lansare se scot cca 20 t pește. Cu astfel de **p.** se pescuiesc hamsii, scrumbii, heringi etc. [sl. *plasa*].

**PLATFÓRMĂ**, s.f. Loc rezervat, la bord, pentru apunțarea avioanelor sau elicopterelor. Sin **p. de apunțare**. ● **P. continentală** = zonă lină (aproape plată) a uscatului, sub apă, de la țarm spre larg, pînă la izobata de 150—200m, de la care scoarța subacvatică devine abruptă. **P. continentală** cuprinde așadar: a) scoarța subacvatică din apropierea coastei și subsolul ei, dincolo de marea teritorială, fie pînă la 200 m adîncime, fie pînă acolo unde adîncimea apei permite exploatarea și valorificarea resurselor naturale; b) scoarța subacvatică și subsolul ei din zona țarmului insulelor. Se estimează că **p. continentală** reprezintă cca 8,4% din suprafața Pămîntului. În M. Neagră, **p. continentală** are o suprafață de 144 000 km<sup>2</sup>, adică 35% din suprafața totală a întregului bazin. Pentru litoralul românesc, se apreciază că **p. continentală** se întinde 200 km spre largul mării. În zona **p. continentale** se produc valuri, marce, curenți, eroziuni, depuneri. Zona este bogată în floră (iarbă de mare, alge, diatomee) și foarte bogată în faună, iar scoarța subacvatică are uriașe resurse na-

turale. Sin. *platou continentală*.

● **P. de cală** = **p.** alcătuită din dulapi, asemănătoare paiolului, destinată să protejeze puntea dublului fund pe timpul încărcării-descărcării navei. ● **P. de debarcare** = v. *schelă*. ● **P. de foraj marin** = construcție înălțată pe piloni (de obicei), departe de țarm, destinată extracției de țitci din scoarța subacvatică. Cheltuielile de foraj marin sînt direct proporționale cu adîncimea apei în zona de foraj dublindu-se la fiecare 60 m; v. *petrol și foraj*. Primele **p. de foraj marin** au fost construite în 1950; S.U.A. aveau 135 unități în 1974 (din totalul mondial de 220) și 178 unități în 1976. În medie, o **p. de foraj marin** se construiește în doi-trei ani. V. și *petrol*. [fr. *plate-forme*].

**PLATÓU**, s.n. ● **P. cinematic de vînt** v. *abac*. ● **P. continental** = v. *platformă continentală* [fr. *plateau*].

**PLETÎNĂ**, s.f. Navă mică, nepropulsată, remorcată, destinată transportului de stuf și de materiale pe ape interioare, puțiu adînci [cf. *pilotină*].

**PLIN**, s.n. Total de combustibil, de apă și provizii ambarcate la bord. ● *A face p.* = 1. A umple tancurile navei; 2. (arg.) A i se face cuiva lehamite. A fi sătul [lat. *plenus*; substantivarea adjectivului].

**PLÎNĂ**, adj. 1. (Despre velă) Apăsare a vîntului pe fața dinspre pupa. 2. (Despre sondă, la fluviu) Exact pînă la semnul care marchează gradația. Ex. „Babord, 10 picioare, **p.**”. 3. (Despre nava

comercială). Încărcată și afundată pînă la marca de bord liber [lat. *plenus*].

**PLŪTĂ**, s.f. 1. Mijloc arhaic de navigație, alcătuit din mai multe trunchiuri alăturate sau din snopi de trestie sau de stof și destinat să transporte oameni și diferite materiale. Pentru a propulsa **p.** se foloseau și se foloseau rame, vele sau prăjina lungă numită *ghionder*. 2. Material lemnos, ușor și flotabil, obținut din arbori de plută și folosit pentru a fabrica colaci și centuri de salvare sau pentru a izola termic, acustic sau vibratoriu pereții sau agregate de la bord. ● **P. de salvare** = mijloc de navigație capabil să susțină un număr de oameni și o cantitate mică de materiale. ● **P. pneumatică de salvare** = **p.** de salvare pentru 6—25 persoane, alcătuită dintr-un tub oval, din pînză cauciucată și compartimentat în părți etanșe; deasupra tubului oval, **p.** are acoperiș dublu de tendă, colorat strident. ● **P. rigidă de salvare** = **p.** de salvare pentru 5—20 persoane, alcătuită dintr-un tub metalic, elipsoidal, compartimentat, cu margini unite printr-o platformă de plasă [1. bg. *pluta*; 2. scr. *plut*].

**PLUTĂRÎT**, s.n. Îndeletnicirea de a transporta pe apă trunchiuri de arbori legați între ei astfel încît să alcătuiască plute [plută].

**PLUTÍ**, vb. A se menține la suprafața apei, datorită flotabilității sau mișcărilor ritmice și ordonate [plută].

**PLUTITÓR**, adj. Care se menține la suprafața apei. ● *Corp p.* = corp care plutește. Sin. *flotabil* [pluti + suf. -tor].

**PO**, hidr. v. *Pad*.

**POĂRTĂ**, s.f. ● **P. antifoc** = nșă metalică etanșă, care nu permite extinderea incendiului și în compartimentul vecin. ● **P. de debarcare** = sabord 120 × 170 cm prin care se încarcă-descarcă animale vii. ● **P. de doc** = **p.** alcătuită din corpuri plutitoare (flotatoare sau pontoane) destinată să închidă bazinul unui doc. ● **P. de ecluză** = **p.** etanșă, destinată să închidă camera ecluzei. ● **P. de sabord** = oblon cu balamele al unei deschideri practicate în parapet; se deschide în exterior sub presiunea apei care a năvălit pe punte. ● **P. etanșă** = ușă etanșă, practică într-un perete etanș; poate fi glisantă sau cu balamale. ● **P. țării** = port maritim sau fluvial [lat. *porta*; 1470].

**POD**, s.n. ● **P. de vase (nave)** = punte construită pe vase (nave) între malurile unei ape. ● **P. zalei** = bucată de fontă sau de oțel destinată să mărească rezistența zalei ale cărei margini le unește, precum și să împiedice încercarea lanțului de ancoră [sl. *podu*; it. *podò*; gr. *pons*, *podos*].

**POINT CENTRAL**, top. Port la Oc. Atlantic, în nord-vestul Africii. Cel mai mare port al Republicii Islamice Mauritania. Trafic de mărfuri 8,63 mil. t/1972. Dispune de spații de depozitare și mijloace de manipulare a mărfurilor.

**POINTE-À-PIERRE**, top. Port la Oc. Atlantic, în arhipelagul Antilelor Mici din America Centrală. Cel mai mare port și important centru economic și comercial al Republicii Trinidad-Tobago. Trafic internațional de mărfuri 21,9 mil. t/1977. Port petrolier, cu posibilitate de acostare a superpetrolierelor. Dispune de echipament de manipulare și mari spații de depozitare a mărfurilor.

**POINTE NOIRE**, top. Port la Oc. Atlantic, în partea centrală a Africii. Cel mai mare port și important centru economic al Republicii Populare Congo. Trafic de mărfuri 3,7 mil. t/1977. Realizează întregul trafic de mărfuri al țării. Șantier de reparații navale.

**POL**, s.m. • **P. magnetic terestru** = zonă a Pământului de cca 50 Mm<sup>2</sup>, de unde pornesc sau spre care converg liniile de forță ale câmpului magnetic terestru. • **P. nord (sud)** = p. situat în emisfera nordică (sudică). • **P. terestru (geografic)** = punct de intersecție dintre axa de rotație a Pământului cu suprafața acestuia [fr. *pôle*; lat. *polus*; gr. *polos*].

**POLIĂRĂ**, s.f. Navă grecească de lemn cu 6, 7, 9, 10, 13, 16, 20 sau chiar 40 rinduri de rame [cuv. gr.]

**POLIGÓN**, s.n. 1. Acvatoriu și uscatul limitrof acestuia. • **P. de viteză** = acvatoriu costier amenajat pentru a se determina viteza de navigație la anumite turajii ale aparatului propulsor. Sin. *bază*

*de viteză* [fr. *polygone*; lat. gr. *polygonos*].

**POLİȚIE**, s.f. • **P. portului** = autoritate destinată să mențină ordinea publică în incinta portului. Sin. *miliția portului* [rus *politija*].

**POLONIA** (*Republica Populară Polonă*), top. Stat în nordul Europei centrale. Are ieșire la M. Baltică. Flota maritimă comercială (1978) = 4 934 314 tdw; în 1975 **P.** avea 307 nave. Pescuit (1978) = 571 397 t pește din care 21 369 din ape interioare. Porturi principale (mil. t/1978): Gdansk (28,3), Szczecin (25,1), Gdynia (14,4). Total trafic internațional de mărfuri (1978) 66 mil. t. Căi navigabile interne = 4 581 km. Rețeaua hidrografică este densă; cel mai important fluviu, Vistula (1 047 km) este navigabil în aval de Varșovia, Bug (772 km, Pilica (319 km), Odra (742 km) pe teritoriul **P.**), Warta (808) km. Fluviile Odra și Vistula sînt unite între ele prin canalul Bydgoszcz, iar fluviile Odra și Elba pe teritoriul R.F. Germania printr-un alt canal. Pe timp de iarnă, fluviile îngheață cite 80–100 de zile. Construcții navale (1979) = 772 000 t.r.b.

**POLUĂRE**, s.f. 1. Fenomenul de a *poluă*. 2. Rezultatul fenomenului de a *poluă*. • **P. apei** = impurificare a apelor cu diferite substanțe sau produse: a. *substanțe străine, nocive ori toxice* (solide, lichide, gazoase, radioactive), modificîndu-i astfel proprietățile fizice, chimice sau biologice; b. *bacterii și virusuri* etc. Prin **p.** apa nu

mai poate fi folosită sau devine periculoasă pentru sistemul aștit. Efectul imediat al **p.** îl reprezintă scăderea cantitativă și calitativă a resurselor alimentare din Oc. Planetar, precum și dispariția acelor specii ale florei și faunei acvatice care nu s-au putut adapta schimbărilor survenite. Principalele activități poluante sînt: *industria* (care contribuie cu 60% din **p.**, prin activități privind extracția, transportul, petrochimia, tehnologiile și exploziile nucleare), *deversările și deșeurile menajere* (acestora revenindu-le 31% din totalul **p.**), precum și *turismul*. Modul de acțiune al **p.** asupra sistemului om-natură-societate este variat. Substanțele poluante distrug sau dereglează sistemul nervos al faunei (pesticidele), blochează una din funcțiile organismului (de ex. reziduurile acoperă branhiile moluștelor, crustaceilor și peștilor). De asemenea, **p.** schimbă calitățile mediului acvatic; pelicula de hidrocarburi determină scăderea cantității de oxigen, întrucît împiedică oxigenarea straturilor de apă, și provoacă astfel asfixierea faunei care trăiește aproape de suprafața apei; pesticidele, chiar și în cantități neglijabile, afectează viața acvatică (o miime de gram DDT/m<sup>3</sup> de apă este suficientă pentru a determina la alge scăderea cu 75% a metabolismului propriu și a randamentului specific procesului de fotosinteză; detergenții modifică procentul de oxigen din apă, precum și transparența, ceea ce duce la scăderea cantității de plancton și, implicit, a capacității de auto-

epurare pe care o are apa). Datorită **p.**, flora și fauna acvatică acumulează substanțe cancerigene care ajung, în final, la om. Au această proprietate uleiurile, al căror aport la poluare crește conștinuu. Fenomenul **p.** stimulează și procesul de biodegradare; bacteriile din apă fracționează și digeră substanțele poluante, consumînd oxigen. Pentru a neutraliza 1 kg de uleiuri grele, bacteriile epuizează oxigenul din 400 m<sup>3</sup> de apă. Tot **p.** a provocat și provoacă moartea a milioane de păsări acvatice; hidrocarburi impregnate în pene distrug capacitatea de termoreglare naturală, iar păsările mor de frig. Se apreciază că principala **p.** marină se realizează prin *hidrocarburi*, pierderile de țifei la instalațiile de foraj marin, accidente navale (mai ales cu petroliere), golirea savurii, spălarea tancurilor de la nave etc. Anual, tancurile de la nave, prin spălare, deversează în Oc. Planetar cca 5 mil. tone hidrocarburi. **P. radioactivă** completează celelalte tipuri de **p.** Sursele ei sînt, îndeosebi, exploziile nucleare, reziduurile deversate de industria nucleară și sau „depozitate” în ambalaje (containere) și scufundate la mari adîncimi, deșeurile provenite de la reactoarele navelor cu propulsie atomică etc. Această **p.** se face vinovată atît de contaminarea directă a omului venit în contact cu apa sau cu elemente iradiate de apă (nisip, navă etc.), cit și de contaminarea indirectă, cauzată de consumul peștilor, moluștelor, algelor etc. care au suportat

iradierea. **P.** radioactivă este și mai periculoasă în cazul speciilor de plancton, alge și bacterii fixatoare de materii radioactive (cobalt 70) sau de ioni. **P.** favorizează și înmulțirea excesivă a florei toxice. Deșeurile bazate pe azot și fosfor, de pildă, stimulează dezvoltarea unor plante care consumă excesiv oxigen și degajă bioxid de carbon. Prin **p.** cu bacterii și virusuri patogene (există permanent în Oc. Planetar circa 1000 specii de bacterii, adică 100 milioane exemplare/gram de apă), acestea sînt filtrate de către scoicile și moluștele lamelibranhiate, odată cu apa de mare, și se concentrează în lichidul intervalvular, depășind capacitatea de autocurare, caracteristică respectivelor specii; ele devin astfel purtătoare (focare) de infecții. La fel se întîmplă și cu speciile de pești rezistenți la pesticide organo-fosforice; substanța poluantă se acumulează în țesuturile peștilor și provoacă intoxicația omului care îi consumă. *Combaterea p.* încă nu este eficientă. Se elaborează legi de protecție a mediului, ca și acorduri (numai pentru M. Mediterană s-au perfectat în 1978, la Barcelona, trei asemenea documente), pentru a proteja apa contra **p.**, dar urmărirea aplicării lor este deficitară, dacă nu imposibilă. Se produc substanțe antipoluante, dar cu acțiune limitată și cu efecte secundare. Se construiesc nave de epurare care separă hidrocarburile de apă, reintegrîndu-le în circuitul lor firesc. Aceste acțiuni însă nu

pot să prevină, nici măcar să limiteze **p.**, care proliferază în ritm accelerat. Lupta împotriva **p.** dă rezultate bune cînd este intensă și sistematică; Tamisa (unde numai țiparii supraviețuiseră **p.**), precum și Tibrul („dotat” cu patru stații de epurare a apei) astăzi nu mai sînt poluate. La Falmouth (Anglia), există o instalație care curăță anual 0,5 mil. t apă de mare **p.** cu țitel. Pentru țara noastră, *Programul P.C.R. de fîurire a societății socialiste multilateral dezvoltate și înaintare a Romîniei spre comunism* include și politica în domeniul gospodăririi apelor și protejării mediului înconjurător. Prevederi și direcții de acțiune în acest sens: toate resursele de apă constituie un bun național de preț și vor fi gospodărite în mod unitar, pentru a păstra proprietățile lor naturale și pentru a împiedica impurificarea sau **p.** lor; lucrările de regularizare a cursurilor rîurilor, precum și acumulările de apă vor fi amenajate după un plan unitar, corespunzător necesităților de consum public, cerințelor energeticii și industriei, agriculturii și pisciculturii, transportului etc. Legislația noastră prevede măsuri ferme pentru prevenirea și combaterea fenomenului de **p.** a apelor (*Legea privind protecția mediului înconjurător, Legea apelor*) [*poluă*; cf. fr. *polluer*].

**PÔMPĂ**, s.f. Aparat acționat electric, mecanic sau manual, destinat să manevreze lichide la bord (apă, combustibil, carie lichid

etc.). ● **P. bărcii de salvare** = **p.** cu ajutorul căreia se evacuează apa din barca de salvare. ● **P. de balast** = **p.** care trage apa din afara bordului prin valvula de fund și o împinge pe tubulatură pentru a umple sau a goli tancurile de balast. ● **P. de combustibil** = **p.** care alimentează cu combustibil arzătoarele căldărilor sau motoarele Diesel de la bord. ● (La petroliere) **P. de golire** = **p.** cu ajutorul căreia se scot ultimele reziduuri din tancuri, după ce **p.** de încărcare-descărcare au scos tot ce s-a putut. ● **P. de incendiu** = **p.** care alimentează cu apă sau cu spumogen instalațiile de stins incendiul de la bord. Trebuie să aibă acționare independentă și debit egal sau cel puțin 2/3 din debitul **p.** de santină. ● **P. de încărcare-descărcare** = **p.** cu ajutorul căreia se încarcă-descarcă produse petroliere sau se manevrează balastul. ● (La nave de salvare) **P. de salvare** = **p.** cu ajutorul căreia se evacuează apa din compartimentele navei aflate sub operațiunea de salvare. ● **P. de santină** = **p.** care trage apa din santină și o împinge în afara bordului. ● **P. de scafandru** = **p.** care furnizează aer pentru scafandri [fr. *pompe*; it. *pompa*].

**PONTIL**, s.m. 1. Pilon vertical pe care se sprijină puntea și platformele navei sau bancurile băncii, la distanțe de minimum două intervale intercostale. Sin. **p. obișnuit**. 2. Lemn (ghilă, grindă etc.) cu ajutorul căruia se proptește marfa la bord, barca pe cavaleți sau nava pe cală. Sin. *puntal*.

3. **v. vitalitate**. ● **P. masați** = **p.** groși, grupați în jurul gurilor de magazii. Cur. derivate: vb. *pontilă*, sf. *pontilare*, adj. *pontilat* [fr. *épointille*; it. *pontelle*].

**PONTÓN**, s.n. 1. Platformă sprijinită pe piloni, situată la marginea unei ape. 2. Construcție pe floatoare situată la malul unei ape. Destinațiile **p.** sînt, de regulă, următoarele: loc de acostare, de încărcare-descărcare; lucrări hidrotehnice. Sin. **p. de acostare**, **p.-debarcader**. ● **P. de largare** = construcție plutitoare care ține depărtată de mal o navă acostată la un chen înclinat sau supus fenomenului de maree. ● **P. de ranfluare** = **v. ranfluare**. ● **P. dormitor** = **p.** amenajat pentru cazare (10-50 locuri). Sin. *bac-dormitor*. ● **P.-macara** = construcție plutitoare dotată cu vinciuri pentru ranfluare (ridicare a navelor scufundate) [fr. *ponton*; it. *pontoré*].

**PONTONIÉR**, s.m. Persoană care răspunde de ponton [*ponton* + suf. *-ier*; infl. *cantonier*; fr. *pontonnicr*].

**POOPÓ**, hidr. Lac în partea central-vestică a Americii de Sud. Suprafață 2 500 km<sup>2</sup>. Comunică cu lacul Titicaca (8 430 km<sup>2</sup>) prin râul Desaguadero (320 km). Aparține Boliviei.

**PORORÓCA**, s.f. Fenomen priu care valuri de maree înalte de circa 5 m urcă pe Rio Amazonas, pînă la câteva sute de kilometri depărtare de gurile de vărsare în ocean, provocînd mari pagube construcțiilor riverane [?].



**PORT**, s.n. Ansamblu de clădiri, instalații (de acostare, de legare, guri de apă și combustibil, macarale, elvatoare), cheuri, șosele, căi ferate, bazine (acvatorii), diguri, sparge-valuri de pe malul unei ape (fluviu, mare, ocean, lac), destinate unor activități specifice: staționarea, încărcarea-descărcarea, aprovizionarea, repararea etc. a navelor. • *Mare p. al lumii* = **p.** cu peste 10 mil. t trafic anual. În perioada 1972—1974, cele mai mari **p.** ale lumii erau următoarele (mil. t): Ras Tannurah (Arabia Saudită) = 312,3; Rotterdam (Olanda) = 279,5; Kharg (Iran) = 198,3; New York (S.U.A.) = 149; Kōbe (Japonia) = 141,5; Yokohama (Japonia) = 128,8; Zona Canalului Panama (Panama) = 126,1; Chiba (Japonia) = 123; Marseille (Franța) = 109,2; New Orleans (S.U.A.) = 107; Kawasaki (Japonia) = 91,8; Nagoya (Japonia) = 88; Le Hâvre (Franța) = 84,2; Osaka (Japonia) = 77,1; Houston (S.U.A.) = 76,7; London-Medway (Marea Britanie) = 74,5; Antwerpen (Belgia) = 72; Singapore (Singapore) = 63; Genova (Italia) = 59,4; Philadelphia (S.U.A.) = 58,9; Tokyo (Japonia) = 55,6; Bonny (Nigeria) = 54,9; Bombay (India) = 54,9; Baton Rouge (S.U.A.) = 52,9... Constanța (România) = 11,7. În anii 1976—1978, cele mai mari porturi ale lumii, după valoarea traficului de mărfuri (peste 50 mil. t): Ras Tannurah (Arabia Saudită) — 312,3/1973; Rotterdam (Olanda) — 264,1/1978; Kobe (Japonia) —

138/1978; Kharg (Iran) — 190,3/1976; Chiba (Japonia) — 134,4/1978; New York (S.U.A.) — 132/1977; Yokohama (Japonia) — 118,4/1978; Nagoya (Japonia) — 99,4/1978; New Orléans (S.U.A.) — 97,9/1977; Marsilia (Franța) — 93,4/1978; Hurton (S.U.A.) — 90/1977; Kawasaki (Japonia) — 88/1978; Osaka (Japonia) — 74,9/1978; Le Hâvre (Franța) — 74,9/1978; Baton Rouge (S.U.A.) — 74,7/1977; Anvers (Belgia) — 68,5/1978; Londra (Marea Britanie) — 62/1978; Tokyo (Japonia) — 59,7/1978; Vitoria (Brazilia) — 54,3/1978; Hamburg (R.F.G.) — 53,3/1978... Constanța (R.S.R.) — 21,2/1975 • **P. artificial** = **p.** construit din parte de țărâm, pe o insulă artificială, în formă de U larg, pentru navele-gigant. În **p.** artificial există rezervoare mari, racordate la rezervoarele din **p.** Un asemenea **p.** ar putea primi simultan două superpetroliere de 1 mil. t fiecare. Eficiența lor economică este superioară eficienței unui **p.** care ar trebui amenajat (adîncit, lărgit) pentru a primi asemenea nave. • **P. autonom** = **p.** condus de un comitet local, independent, care guvernează activitatea corespunzătoare intereselor statului și ale localității. Ex. de **p.** autonome: Bordeaux, Le Hâvre, Liverpool, Londra, Genova, Veneția. • **P. comercial** = **p.** de mărfuri și de călători. • **P. cu alimbare** = **p.** fluvial unde circulația mărfurilor se face prin alimbare: navele care nu pot intra în **p.** din cauza adîncimilor mici încărcă-descarcă o parte din mărfuri la (de la) bordul unor șle-

puri, ceamuri sau mahoane. ● **P. cu bară** = **p.** în care nu pot intra decât nave cu pescaj mai mic (cu 1—2 picioare) decât adâncimea barei. Ex. **p.** dunărene, **p.** Rangun, **p.** Basra, **p.** din amonte de bara Martin Garcia a fluviului La Plata. ● **P. cu destinație specială** = **p.** destinat activităților de pescuit, de agrement, de sport etc. ● **P. cu marea** = **p.** în care apa oscilează cu minimum 50 cm, datorită fenomenului de maree.

● **P. de carantină** = **p.** care poate primi nave sosite dintr-un port contaminat sau care au la bord cazuri de boli contagioase. ● **P. de combustibil** = **p.** în care navele se pot aproviziona cu combustibil. Sin. **p. de buncherare**. ● **P. de refugiu** = **p.** în care sosește o navă pentru a se adăposti când în larg bîntuie furtuna sau pentru a fi reparată când la bord au apărut avarii pe timpul navigației în zona portului respectiv. Sin. **p. de adăpostire**; **p. de pericol**. ● **P. deschis** = 1. **P.** cu acvatoriu deschis; v. *acvatoriu*; 2. **P.** fără maree; **p.** care comunică direct cu marea. ● **P. ferit** = **p.** adăpostit, bun pentru ancorarea navelor în timp de furtună. ● **Infrastructura p.** = totalitatea construcțiilor care țin de **p.**: cheuri, dane, magazii, diguri etc. ● **P. fluvial** = **p.** pe un fluviu. ● **P. interior** = **p.** departe de mare, situat în golfuri sau în estuare adînci, pe canale maritime, frecventate de nave. ● **P. liber** sin. *porto-franc*. ● **P. maritim** = **p.** la mare (ocean). ● **P. militar** = **p.** destinat navelor militare. ● **A atinge p.** = a avea astfel cursa (iti-

nerarul) încît nava să acosteze în acel **p.**; a face escală în **p.** ● **Directorul p.** = persoană care conduce activitatea administrativă portuară, execută dispozițiile autorităților centrale, stabilește măsuri pentru dezvoltarea și modernizarea portului. Nu are în subordine vama și căpitania de port.

● **Teritoriul (incinta) p.** = porțiune de uscat din zona **p.** cu clădiri, depozite, magazii, instalații, docuri, cale, șosele, căi ferate etc. necesare activității portuare [fr. *port*; it. *porto*; lat. *portus*].

**PORT-GENTIL**, top. Port la Océan Atlantic în partea central-vestică a Africii. Cel mai mare port și important centru economic și comercial al Republicii Gabon. Trafic de mărfuri 11,9 mil. t/1978 (împreună cu portul Gamba).

**PORT OF KLANG**, top. Port maritim în nord-estul Asiei. Unul din cele mai mari porturi ale Malaysiei. Trafic internațional de mărfuri (6 mil. t/1978). Dispune de echipament de manipulare și spații de depozitare a mărfurilor.

**PORTANT**, s.m. Dispozitiv (la unele ambarcațiuni cu vîsle) fixat în afara bordului, pentru a sprijini furcheții [fr. *portant*].

**PORTAVIÓN**, s.n. Navă militară purtătoare de avioane de luptă. Caracteristici:  $\Delta = 40\,000 - 95\,000$  t; B = 40—70 m; T = 7—12 m; V = 15—32 Nd; lungimea pistei de zbor = 160—400 m; lățimea punții de zbor = 25—50 m; avioane = 50—200; suprastructură (insulă sau castel) situată în

afara pistei de apunare-decolare; cabluri de oprire și instalații de catapultare a avioanelor; bigi pentru manevrarea avioanelor spre trapele ascensoarelor de ridicare-coborire a avioanelor; hangare sub puntea de zbor; ateliere de reparații; artilerie puternică; cui-rasă. Prima navă adaptată pentru funcțiunea de **p.** a fost „Engadine” (Anglia); în august 1917 englezii au lansat „Furious”, primul **p.** amenajat ca atare. ● *Tipurii de p.* = **p.** de atac, **p.** de escortă mare, **p.** de escortă ușor.

● **P. cu propulsie nucleară** = **p.** al cărui sistem de propulsie folosește energia nucleară. Primul a fost construit în 1960 (S.U.A.) și areca opt reactoare nucleare. Sin. „aeropot plutitor mobil” [fr. *porteacons*].

**PORTAVÓCE**, s.f. 1. Tubulatură prin care se transmite verbal comunicări între diferite compartimente de la bord. 2. Pilon cu ajutorul căreia se transmite verbal comunicări între nave aflate la oarecare distanță [it. *portavoce*].

**PORTBÁRJE**, s.f. Navă specială, destinată să transporte 50—100 de barje încărcate cu marfă; în rada sau în apropierea portului de destinație, barjele sînt lăsate la apă și remorcate la locurile stabilite pentru descărcare. Caracteristicile unei astfel de nave: L = 250—300 m; B = 30—40 m; T = 10—15 m; Δ = 25 000—40 000 tđw; V = 15—25 Nd [*port + barjă*].

**PORTCONTÁINER**, s.n. Navă specială, destinată să transporte 3 000—4 000 de containere încăr-

cate cu marfă și alimate în magaziiile navei, dimensionate corespunzător. Timpul de încărcare-descărcare se diminuează mult, iar marfa își păstrează intacte proprietățile și forma. Caracteristicile unei astfel de nave: L = 150—200 m; B = 25—30 m; T = 13—16 m; Δ = 30 000—40 000 tđw; V = 15—20 Nd [*port + container*].

**PORTELICOPTÉR**, s.n. Navă militară purtătoare de 30—60 elicoptere de luptă, destinate acțiunilor de observare, cercetare, căutare, urmărire și atac a submarinelor inamice. Caracteristicile unei astfel de nave: L = 200—210 m; B = 15—25 m; T = 10—12 m; Δ = 25 000—30 000 t; V = 20—25 Nd [*port + elicopter*].

**PORTO-FRANCO**, s.n. Port în care nu se efectuează formalitățile vamale și nu se percep taxele pentru import-export. În **p.-f.** se desfășoară următoarele activități: încărcare-descărcare, depozitare, reexportare, tranzacții comerciale etc. Taxe vamale se percep numai pentru mărfurile scoase din **p.-f.** pentru a fi introduse în țară. Ex. de **p.-f.**: Beirut, Brementhaven, Colon, Cuxahaven, Copenhaga, Emden, Göteborg, Hamburg, Hong Kong, Kiel, Los Angeles, Malmö, Mobile, New Orleans, New York, Salonic, San Antonio, San Francisco, Seattle, Singapore, Stockholm, Sulina, Trieste; v. și *Sulina*. Var. *porto-franc* [it. *porto-franco*].

**PORT-SÁRT**, s.n. 1. Placă fixată pe puntea unei ambarcațiuni pen-

tru a prinde capătul sartului.  
**2.** Suport extins în afara bordurilor pentru a mări unghiul de deschidere a sarturilor [it. *portasarta*].

**PORTUGALIA** (*Republica P.*), top. Stat în sud-vestul Europei, în partea de vest a peninsulei Iberice. Are largă ieșire la Oc. Atlantic. Flota maritimă comercială (1978) = 1 872 265 tdw. Pescuit (1978) = 310 000 t pește; circa 280 balene capturate anual. Porturi principale (mil. t/1978): Lisabona (11,4), Leixoes (9,1), Setúbal (1,4), Douro (0,2). Trafic total de mărfuri (1978) 22,1 mil. t. Construcții navale (1979) = 176 000 t.r.b. Rîuri mai importante: Minho, Lima, Douro (care se varsă în ocean printr-un larg estuar = 27 km), Tejo și Guadiana.

**POST**, s.n. Loc unde își desfășoară activitatea unul sau mai mulți membri ai echipajului. ● *Ancora la p.*! = raport prin care comandantul este înștiințat că ancora a fost virată și amarată la locul ci. ● *P. de ancoraj* = loc în radă unde navele pot staționa la ancoră, pînă le vine rîndul la danele de încărcare-descărcare. ● *P. de guvernare* = loc de unde timonierul manevrează cirna pentru a guvernă (a conduce) nava. ● *P. de luptă* = subunitate care face parte din echipajul navei militare; de regulă, un *p.* de luptă este dotat cu armament și tehnică de luptă, mecanisme și instalații, mijloace de legătură cu punctul de comandă, mijloace de salvare, măști contra gazelor, materiale și dispozitive pentru vitalitatea

navei etc. ● *P. de observare* = loc (pe țarm) de unde se cercetează marea și se menține legătura cu navele din apropiere, folosindu-se în acest scop diferite mijloace de semnalizare: proiector, pavilioane de brațe, pavilioane de saulă, figuri de semnalizare, semnale luminoase etc. [fr. *poste*; it. *posto*].

**POTAMOLOGIE**, s.f. „Hidrologia rîurilor”; știință care studiază apele curgătoare de pe continente [fr. *potamologie*].

**POTCOĂVĂ**, s.f. Piesă în formă de „U” la care se prind școțele ghiului [bg. *podkova*; ser. *potkova*].

„**POTEMKIN**” (1898). Navă rusească tip crucișător, construită la Nikolaevsk (Rusia). *Caracteristici*: L = 113 m; B = 22 m; T = 8,5 m; Δ = 12 600 t; propulsie mecanică = mașini 10 600 CP; B = 18 Nd; armament = tunuri de 4 × 305 mm, 16 × 152 mm, 14 × 75 mm, 47 mm, 37 mm; tuburi lanstorpilă = 4; blindaj 50–304 mm; echipaj = 730 persoane. *Journal de bord*: răscoala marinarilor împotriva regimului țarist (14–25 iunie 1905); azil politic pentru echipaj în România; sabordaj (1917); ranflare. Alte nume: *Sf. Pantelimon* (oct. 1905), din nou *P.* (apr. 1917), apoi *Luptător pentru libertate* (mai, 1917).

**POZIȚIE**, s.f. ● *Linie de p.* = v. *linie*. ● *Lumini de p.* = v. *lumini*. ● *P. navei* = loc al navei, pe sfera terestră, determinat la intersecția a două coordonate geografice: latitudine și longitudine.

Sin. *punct al navei* [fr. *position*; lat. *positio, -onis*; germ. *Position*].

**PRĂCTICĂ**, s.f. ● **P. marinăreasă** = activități sistematice, desfășurate de marinarii punțiști: ancorare, guvernare, semnalizare, lucrări marinărești (matiseli, partronări, noduri etc.), conducere a bărcilor etc. [germ. *Praktik*; fr. *pratique*; lat. *practicus*].

**PRAG**, s.n. 1. Piesă metalică articulată, care stă afundată cît durează virarea ancorei și lasă lanțul să treacă. 2. Ridicătura a scoarței subacvatice; uneori **p.** împarte un acvatoriu în două bazine distincte. Ex. **p.** dintre cap Walsingham (la sud de Groenlanda) și cap Stadthland (Norvegia), situat la 530 m adîncime, precum și **p.** dintre cap Bon și Marsala, care împarte Mediterana în Mediterana Occidentală și Mediterana Orientală. În zona apelor interioare, **p.** separă o gîrlă de fluviu, transformînd-o în baltă. 3. Partea de jos a unui sabord, peste care cade capacul acestuia. 4. Suport de lemn pentru sprijinul vergii (sl. *pragŭ*).

**PRAGA**, top. Capitală a Republicii Socialiste Cehoslovacia. Împortant centru industrial și comercial, port pe riul Vltava.

**PREAVIZĂRE**, s.f. ● **P. definitivă** = anunțare prin radio, cu 24 ore înainte de sosirea navei în portul de încărcare-descărcare, privind ziua și ora sosirii navei, pentru a se face pregătirile necesare. Sin. **p. exactă**. ● **P. provizorie** = anunțare cu 12, 7 sau 5 zile

înainte de sosirea navei. Este urmată de **p.** definitivă [*preaviza*; fr. *préavis*].

**PRESIÛNE**, s.f. ● **P. atmosferică** = forța cu care masele de aer apasă, prin greutatea lor, pe unitatea de suprafață; la 45° latitudine, pe 1 cm<sup>2</sup> de suprafață, **p.** atmosferică este egală cu 1 033 kg/cm<sup>2</sup>, adică echivalentă cu greutatea unei coloane de mercur înaltă de 760 mm cu secțiune de 1 cm<sup>2</sup> și la temperatura de 0°C. ● **P. apei** = forța de apăsare exercitată de masa apei la o anumită adîncime. Valoarea acestei **p.** este direct proporțională cu adîncimea și cu densitatea medie a apei [fr. *pression*; it. *pressione*; lat. *pressio*].

**PRIVĂL**, s.n. Canal scurt și puțin adînc, care leagă două bălți între ele sau o baltă de Dunăre. De obicei, **p.** seacă toamna [?].

**PRÎZĂ**, s.f. 1. Pradă (captură) obținută de un echipaj pe timp de război: navă inamică precum și încărcătura navei (exceptînd navele spital, pescadoreanle, cabotierele, navele cu misiuni științifice sau umanitare etc.), sau navă neutră care nu a respectat neutralitatea ori care a făcut contrabandă. ● *Curte de p.* = instanță de judecată cu rol de validare sau de anulare a **p.** ● *Parte de p.* = sumă repartizată, în funcție de grad și rang, fiecărui participant la **p.** 2. Sistem de sorbvalvulă, destinată să introducă sau să scoată apa în (din) navă. Sin. *valvulă de fund* [fr. *prise*].

**PRÓBĂ**, s.f. • **P. de cheu** = ansamblu de manevre prin care se verifică parametrii și funcționarea unei nave noi sau reparate: starea tehnică și etanșitatea corpului, punților, pereților, a deschiderilor (iublouri, spiraiuri, tambuchiuri etc.); funcționarea mașinilor, mecanismelor, agregatelor și instalațiilor (de guvernare, de acostare, de legare etc.). • **P. de fund** = material scos de pe sau din scoarța subacvatică, folosindu-se draga sau tubul carotier, pentru a stabili natura scoarței. Sin. *carotă*. • **P. de mare** = ansamblu de manevre prin care se determină caracteristicile unei nave pe timpul exploatarei: viteză, manevrabilitate, inerție, consumuri, comportarea mașinilor, agregatelor, mecanismelor și instalațiilor la marș de durată. • **P. de recepție** = p. conforme Registrului Maritim, caietului de sarcini, devizului; se efectuează cu ocazia reviziilor anuale periodice și ocazionale sau după ieșirea navei din reparații. • **P. de stabilitate** = p. prin care se bandedază artificial nava goală, nelegată, în bazin adăpostit (fără valuri și fără vânt), pentru a se stabili înălțimea metacentrică și înălțimea centrului de greutate deasupra chilei. • **P. de șantier** = v. **p. de cheu** și **p. de mare**. • **P. de viteză** = trecerea navei prin baza de viteze de minimum trei ori pentru fiecare regim de funcționare a propulsoarelor („încet“, „jumătate“, „maxim“). Rezultatele obținute servesc la întocmirea tabelii de viteze [lat. *proba*; fr. *preuve*].

**PROBÉLĂ**, s.f. (flv.) Navă cu propulsie mecanică [engl. *propeller*].

**PRODÚS**, s.n. **P. albe** (*curate*) = benzine, motorine, petrol lampant, lubrifianti etc. **P. negre** (*murdare*) = țitei, motorine grele, păcură etc. [după fr. *produit*].

**PROGNÓZĂ**, s.f. • **P. vremii** = mesaj concis privind evoluția probabilă a vremii pe o anumită durată de timp; periodic, la anumite ore, se transmite prin radio **p. vremii** pentru anumite acvatorii. • **P. vremii cu mijloacele proprii** = prevedere a vremii, pentru următoarele ore, cu ajutorul elementelor furnizate de aparatele de la bord: barometre și barografe, anemometre și termografe etc. Are mare importanță la bord deoarece permite echipajului fie să ia din timp măsurile pentru vreme rea, fie să evite zonele cu fenomene hidrometeorologice violente [fr. *prognose*; germ. *Prognose*; lat., gr. *prognosis*].

**PROIECTOR**, s.n. Aparat cu ajutorul căruia se transmit semnale luminoase sau se iluminează spațiul din apropierea unei nave, pentru a se naviga în siguranță, cind vizibilitatea este redusă. Este compus dintr-o sursă de lumină, oglindă, carcasă, grătar (eclat), manipulator, postament. Fasciculul sursei de lumină este concentrat și dirijat spre locul dorit; cu manipulatorul se întrerupe fasciculul și se transmit astfel puncte și linii, conform codului Morse [fr. *projecteur*].

**PROIECȚIE**, s.f. • **P. Mercator** = reprezentare grafică a suprafeței Pământului pe un cilindru tangent la ecuator; ochiul observatorului se consideră în centrul Pământului. Rețeaua cartografică în **p. Mercator** este alcătuită din meridiene (linii paralele și echi-distanțe, perpendiculare pe ecuator) și din paralele (linii distanțate astfel încât scara latitudinii să fie mărită în aceeași proporție cu scara longitudinii). Avantajul incontestabil al hărților realizate prin **p. Mercator** este acela că loxodroma apare ca o linie dreaptă și intersectează sub același unghi meridienele, iar distanța dintre puncte se măsoară cu ajutorul scării longitudinii; un minut fiind corespunzător unei mile marine. Autorul **p. Mercator** a fost gravorul olandez Gerard Kramer (Mercator) [fr. *projection*; lat. *projectio, -onis*].

**PROMONTÓRIU**, s.n. Rîdicătură a țărmului care înalță spre larg și se proiectează clar pe ecranul zării, constituind astfel un bun reper de navigație. Sin. *cap distinct* [lat. *promontorium*; it. *promontorio*; fr. *promontoire*].

**PROPRIETĂȚE**, s.f. • **P. acustice ale apei marine** = însușiri ale apei mariie de a permite propagarea sunetului. Sînt determinate de viteza de propagare a sunetului, de refracția și de aten-uarea lui. • (pl.) **P. apei marine** = însușiri fizice și chimice specifice apei mariie: refracție, transparență, salinitate, clorinitate etc. • **P. optice ale apei marine** = însușiri ale apei mariie de a fi trans-

parentă și de a avea culoare. Manifestări ale acestor **p.**: reflexia, refracția, atenuarea energiei luminoase [fr. *propriété*; lat. *proprietas, -atis*].

**PROPULSĂ**, vb. • **A p. nave (submarinul)** = a dezvolta la bord un lucru mecanic suficient pentru a depăși rezistența opusă de către mediu (apă și aer, pentru navă; apă, pentru submarin), astfel încît mijlocul de navigație să se poată deplasa dintr-un loc în altul [fr. *propulser*; lat. *propulsare*].

**PROPULSIE**, s.f. • **P. activă** = acțiune exercitată direct asupra unui mijloc de navigație. Ex. **p.** cu vele, **p.** cu cilindri rotitori tip Flettner. • **P. cu elice** = deplasare a unei nave cu ajutorul elicei acționate de o forță mecanică dezvoltată la bord. • **P. cu zbaturi** = deplasare a unei nave cu ajutorul unor palete radiale, montate pe același ax, în fiecare bord, la mijlocul navei; se folosea mai ales pe apele interioare. • **P. Diesel electrică** = **p.** cu elice acționată de motoare electrice, care sînt alimentate de genera-toare Diesel (motoare termice cu ardere internă). • **P. electrică** = **p.** cu elice acționată de motor electric alimentat de motoare cu combustie internă, de turbină sau de mașini cu aburi. • **P. hidraulică** = **p.** cu ajutorul unor jeturi puternice de apă, create la pupa sau în borduri cu pompe centrifuge puternice, care determină astfel împingerea navei. Avantaje: lipsa propulsorului (elice) din afara bordului; navigație

în ape mici, murdare, cu vegetație abundentă. Dezavantaje: frecare mare în conducte; randament scăzut. Sin. **p.** cu jet. ● **P. nucleară** = **p.** cu turbine al căror abur este produs prin încălzirea puternică a apei cu ajutorul energiei degajate de reactorii nucleari de la bord. În 1976, existau cinci nave comerciale cu **p.** nucleară: spărgătoarele de gheață „Lenin” și „Arktika.” (U.R.S.S.), nava „Savannah” (S.U.A.), mineralierul „Otto Hahn” (R.F.G.), cargoul „Mutsu” (Japonia). Mijloacele de navigație cu **p.** nucleară au practic autonomie nelimitată. ● **P. reactivă** = acțiune exercitată asupra unui mijloc de navigație prin intermediul propulsorilor, care determină în aer sau în apă reacția de împingere. Ex. **p.** cu elice, **p.** cu zbaturi, **p.** cu jet hidraulic etc. ● **Puterea aparatului de p.** = puterea dezvoltată de sistemul de **p.** al navei; se măsoară în cai-putere (CP) [fr. *propulsion*; lat. *propulsio, -ionis*].

**PROPULSŌR**, s.n. Sistem sau dispozitiv capabil să creeze și să întrețină forța de propulsie pe tot timpul mișcării navei. ● **P. activ** = vela; cilindrul rotitor (tambur rotativ cu diametru de 2—4 m montat pe punte la 10—20 m înălțime; lovit de vânt la travers, tamburul dă naștere forței de împingere). ● **P. cu pale pe coroană rotitoare** = **p.** tip Voith-Schneider; **p.** tip Kirsten-Bocing (coroană rotitoare cu pale care oscilează în jurul axei proprii; elimină cîrma și dispozitivele de

inversare a sensului de marș al mașinilor; are randament 0,45—0,60). ● **P. reactiv** = elicea și roata cu zbaturi; *v. propulsie cu elice și propulsie cu zbaturi*. ● **P. turboractor** = elice aeriană și supraacvitațională [fr. *propulscur*].

**PRŌRĂ**, s.f. *v. prŏvă* [it. *prora*; lat. *prora*].

**PRŌTĚȘT**, s.n. 1. Acțiune prin care se previne inculparea echipajului în fapte petrecute pe mare. 2. Document scris, întocmit de comandantul navei și înmînat căpitaniei, consulatului sau altei autorități competente, de regulă în termen de 24 ore de la sosirea navei, pentru a arăta cine este vinovat de producerea accidentului de navigație (coliziune, avarie etc.) sau de afectarea caricului (deteriorări, pierderi), ori pentru a dovedi cazul de forță majoră în care s-a aflat nava proprie. La **p.** se anexează un extras din jurnalul de bord, precum și declarațiile scrise de cel puțin două persoane de la bord. Sin. *notă de p., p. de mare* [it. *protesto*].

**PRŌVĂ**, s.f. 1. Partea din față a corpului unui mijloc de navigație. 2. (arg.) Fața unei persoane. ● **La p.** (*pupă*) = care se află în partea din față (spate) a corpului navei. ● **P.-babord** = partea de dinainte și din stînga corpului unui mijloc de navigație. ● **P.-travers** = poziția perpendiculară pe **p.** navei. ● **P.-tribord** = partea de dinainte și din dreapta corpului unui mij-



loc de navigație. ● **P. ascuțită** = **p.** ale cărei borduri se întilnesc sub un unghi ascuțit. Sin. **p. fină**. ● **P. cu bulb** = *v. bulb*. ● **P. dreaptă** = **p.** a cărei etravă este dreaptă la orice unghi de elansare, nu concavă, ca **p.** de cliper. ● **P. evazată** = **p.** ale cărei borduri se deschid în exterior; secțiunea unei **p.** evazate este asemănătoare unui pescăruș cu aripile desfăcute. ● **P. Maier** = **p.** cu profil asemănător cu acela al unei sănii; etrava este înclinată brusc și formează cu orizontala un unghi de 20–30°, care determină o rezistență minimă la înăntarea navei. Sin. **p. de spărgător**. ● **P. ovoidală** = **p.** cu forme rotunjite. Ex. **p.** de iaht sau **p.** de navă fluvială cu zbaturi. ● **P. plină** = **p.** specifică șlepurilor. Ant. *pupa*. Sin. *prora* [it. *prora*].

**PROVÍZIE**, s.f. ● **P. de bord** = totalitate a alimentelor consumabile, destinate să hrănească persoanele de la bord (echipaj, pasageri). În port, în funcție de durata staționării și de numărul celor de la bord, se lasă pentru consum cantitatea corespunzătoare (carne, țigări, băuturi), iar celelalte sînt puse sub sigiliul vămii [lat. *provisio*; germ. *Provision*; fr. *provision*].

**PRUT**, 1. hidr. Rîu în sud-estul părții centrale a Europei. Lungime totală 950 km, din care 716 km pe teritoriul României. Izvorăște din Munții Carpați, de pe teritoriul U.R.S.S. și este afluent al Dunării. Afluenți prin-

cipali Bahluiul și Jijia. Prezintă importanță pentru producerea energiei electrice. Formează o bună parte granița dintre R.S. România și U.R.S.S. Aparține statelor R.S. România și U.R.S.S. Permite navigația pînă la Drinceni (296 km) pentru șleपुरi de 300 t în timpul apelor mici și de peste 600 t în timpul apelor crescute.

**PSICROMÉTRU** (PSIHROMETRU, s.n. *v. higrometru* [fr. *psychromètre*].

**PUERTO MIRANDA**, top. Port maritim în nord-vestul Americii de Sud, cu ieșire la M. Caraibilor. Unul din cele mai mari porturi și important centru economic și comercial al Venezuelei. Important port petrolier. Trafic internațional de mărfuri 33.4 mil.t/1972. Șantier de reparații de nave. Dispune de utilaje pentru manipularea mărfurilor și mari spații de depozitare.

**PUI**, s.n. Ambarcațiune mică, ușoară și robustă, cu una sau două perechi de rame minuite de 1–2 persoane, folosită pentru anumite servicii [lat.\* *pullus*; *pullus*].

**PUITÓR**, s.n. ● **P. de mine** = navă militară destinată să lanseze mine marine. Caracteristici: L = 40–80 m; B = 10–12 m; T = 2–2,5 m; Δ = 500–2 300 t; V = 10–12 Nd.; armament antisubmarin; dispozitive și instalații pentru manevrarea plaselor. ● **P. de plase** = navă militară destinată să instaleze plase

la intrările în porturi sau în anumite raioane maritime sau fluviale [lat. *ponere*; rom. *pune* + suf. *-tor*].

**PUNCT**, s.n. ● **P. adevărat** = **p.** determinat prin observații la repere astronomice sau costiere. ● **P. astronomic** = **p.** determinat cu ajutorul observațiilor față de aștri (stele, Soare) prin intersectarea a 2—3 drepte de înălțime; v. și *dreaptă de înălțime*. ● **P. cardinal** = oricare dintre **p.** situate față de polul nord la 90° (est), 180° (sud), 270° (vest), 360° sau 0° (nord). ● **P. costier** = **p.** al navei determinat cu ajutorul reperelor costiere de navigație. ● **P. critic** = moment de maximă vibrație a întregului corp al navei, datorită motoarelor și unor factori exteriori. ● *A scoate nava din p. critic* = a schimba numărul de rotații ale elicelor pentru a atenua vibrațiile pe care le are corpul navei. ● **P. de plecare** = **p.** din care începe cursa unei nave pe fluviu, pe mare sau pe ocean. Se determină exact, pentru a avea siguranța că nu sînt mari erori în următoarele calcule de navigație. ● **P. de sosire** = **p.** în care nava, după marș ori traversadă, se află în vederea coastei; în acest loc navigatorii determină **p.** exact al navei cu releveamente costiere. ● **P. determinativ** = **p.** în care cercul de egală înălțime intersectează direcția azimutului estimat al unui astru. În **p.** determinativ, perpendicular pe azimut, se trasează dreapta de înălțime. ● **P. echinocțial** = oricare din cele două

**p.** de intersectare a eclipticii cu ecuatorul ceresc, numite **p. vernal** și **p. tomal**. ● **P. estimat** = **p.** determinat prin calcule în care intră valorile drumului, distanței și vitezei determinate cu mijloacele de la bord (compas magnetic sau girocompas, loch, sondă ultrason). ● **P. exact** = **p.** real; punct determinat grafic sau prin calcul, care nu diferă cu nimic de coordonatele reale ale navei. ● **P. observat** = **p.** determinat prin observații (înălțimi măsurate) la 2—3 aștri sau la repere costiere. ● **P.-radio** = **p.** determinat prin intersecția a 2—3 releveamente măsurate la radiofaruri cu ajutorul radiogoniometrelor de la bord sau cu ajutorul sistemului Decca, Loran. ● *A da p.* = a comunica valorile coordonatelor în care se află nava (latitudinea și longitudinea) [lat. *punctum*; it. *punto*; fr. *point*].

**PUNTĂC**, s.m. v. *poștil* [?]

**PUNTĂT**, adj. Care are punte. ● *Navă (ambarcațiune) p.* = navă (ambarcațiune) prevăzută cu punte [*punte* + suf. *-at*].

**PUNTE**, s.f. Platformă situată în partea superioară a corpului unui mijloc de navigație, sprijinită pe pontili și pe traverse. ● **P. aglomerată** = **p.** plină de încărcătură. ● **P. călăfăuită** = **p.** de lemn care are scîndurile etanșate cu calafat. ● **P.-centru** = porțiune din centrul **p.** principale. ● **P. de comandă** = **p.** de unde se conduc manevrele, navigația

și semnalizarea; pe **p.** de comandă se află timona, telegrafe pentru mașini, repetitoare pentru diferite aparate electrice de navigație, post telefonic și de radiocomunicație etc. Sin. *pusarcă*. ● **P. de comandă pentru pescuit** = **p.** pe care ofițerul cu navigația își desfășoară activitatea cât timp se manevrează traulul. ● **P. de lucru** = **p.** la pupa pescadorului, construită pe bordurile unei platforme curbate numite *slip*; asigură cuplarea și decuplarea paunilor de traulare. ● **P.-etalon** = **p.** superioară unde se instalează aparate electrice de navigație, cărora li s-a făcut corecția. După aparatele de la **p.-etalon** sunt reglate celelalte, pentru a limita influența maselor magnetice de la bord. ● **P. inferioară** = **p.** cea mai de jos a navei. ● **P. intermediară** = **p.** continuă, situată sub puntea principală. ● **P. principală** = **p.** cea mai înaltă, continuă, de la proza la pupa, cu rol deosebit în asigurarea rezistenței longitudinale a corpului navei. ● **Vilă de p.** = fisie sau scândură longitudinală din compunerea **p.** [lat. *pons*, -ntis; it. *fonte*].

**PUNTIST**, s.m. Marinar de punte [*punte* + suf. -ist].

**PUPĂ**, s.f. Partea de dinapoi a corpului unui mijloc de navigație. ● **P.-travers** = care se află într-o direcție perpendiculară pe **p. navei**. ● **P. ascuțită** = **p.** ale cărei borduri formează un unghi aproape la fel de ascuțit ca al probei. ● **P. cu boltă** = **p.** care are o platformă boltită peste

cîrmă. Avantajele pe care le oferă **p. cu boltă**: mărește suprafața dunetei, micșorează fenomenul de ambarcare a apei prin pupa, protejează cîrma și elicea. ● **P. dreaptă** = **p.** care formează cu apa un unghi aproape drept; **p. dreaptă** este caracteristică navelor vechi. ● **P. rotundă** = **p.** cu profil curb. Ant. *provă* [fr. *poûpe*; it. *poppa*; lat. *puppis*].

**PURCEL**, s.m. (arg.) Flotor din compunerea unor drăgi de neutralizare a minelor marine. ● **P. la școndru** = joc marinăresc tradițional prilejuit de Zina Marinei; la capătul unei școndru alunecos (rotund, uns cu vaselină sau săpun) se leagă un **p.** Școndrul este scos în afara bordului, marinarii participanți la joc se străduiesc să ajungă la capătul lui și să captureze **p.** care constituie premiul pentru câștigător [?].

**PURŪS**, hidr. Fluviu în partea de est a Americii de Sud. Lungime totală 3 200 km. Izvorăște din Anzii peruvieni și este afluent al fluviului Amazon. Apa ține statelor Brazilia și Peru. Este navigabil pe cea mai mare parte din lungimea sa.

**PUTERE**, s.f. ● **P. maritimă** = 1. Ansamblu de factori militari, sociali, economici, politici și culturali care au rol în desfășurarea acțiunilor pe mare sau în imediata ei vecinătate. Elementul organic al **p. maritime** este nava militară, caracterizată prin mobilitate, autonomie, putere de foc, capacitate de a ține marea. Misiunile **p. maritime** sunt să apere convoa-

iele militare (nave proprii, forțe umane, tehnica militară și diferite materiale transportate), să apere convoaiele de mărfuri, materiale și materii prime destinate economiei naționale și consumului populației, să controleze comunicațiile maritime proprii, să prevină și să respingă încercările inamicului de a debarca pe teritoriul național și să-l înlăture din zona de navigație a **p.** maritime, să preia o parte din volumul transporturilor, realizate pe căi rutiere, feroviare și aeriene. **P.** maritimă este deci determinată de: a) numărul și calitatea persoanelor încadrate în activități legate într-un fel sau altul de marină și de sistemul de apărare al statului; b) totalitatea și calitățile navelor militare și civile, ale mijloacelor aeronavale, instalațiilor și instituțiilor care au sau pot avea tangență cu marina; 2. Stat care dispune de aceste forțe și mijloace. Sin. **P. navală** [lat. *potens; posse*].

**PUTUMAYO**, hidr. Fluviu în nord-vestul Americii de Sud. Lungime 1 900 km. Izvorăște din Munții Anzi, Cordiliera Centrală, și este afluent al Amazonului. Apartine statelor Columbia, Ecuador, Peru și Brazilia. Are importanță pentru navigație și pescuit.

**PUȚ**, s.n. • **P. de acrisire** = tunel între o încăpere și punte, destinat să acrisească încăperea respectivă. • **P. de salvare** = tunel vertical continuu, prin care persoanele de la bord ies pe punte când ieșirile normale nu pot fi folosite. • **P. cîrmei** = încăpere îngustă de la pupa navei în care se află axul cîrmei. Sin. *casa cîrmei*. • **P. elicei** = spațiu situat între etamboul cîrmei și cel al elicei (la navele cu o singură linie axială). • **P. lanțului** = încăpere sub punte, la prova, în care se păstrează lanțul ancorei [lat. *putcus*; fr. *puits*; it. *pozco*].

Q

---

---

**QATAR** (*Statul Q.*), top. Stat în Asia de sud-vest, pe coasta Golfului Persic în Peninsula Arabia. Flota maritimă comercială (1978) — 151 625 tdw. Pescuit

(1978) = 2 733 t pește în totalitate din ape marine; 2 000 t crevete. Porturi principale: Umm Sa'id Harbour, Doha.

# R

„R” (1930—1961). Tip de distrugător românesc. *Caracteristici*: L = 102 m; B = 9,6 m; T = 5,1 m; Δ = 1700 t; propulsie mecanică = mașini 45 000 CP; V = 37,6 Nd; raza de acțiune = 3 000 Mm; armament = tunuri 5 × 120 mm, 1 × 76,2 mm, 4 × 40 mm; tuburi lanstorpile 6 × 533 mm; instalații pentru lansarea minelor și a bombelor antisubmarine. *Jurnal de bord*: navigație în M. Neagră, M. Mediterană, Oc. Atlantic.

**RACHETĂ**, s.f. 1. Armă de luptă din dotarea navelor militare. De obicei, r. are sistem de autoghidare. Var. r. apă-sol; r. apă-aer; r. apă-apă. 2. Mijloc de semnalizare nautică, pentru a înștiința pe cei din jur în caz de accident sau de pericol iminent. • **R. port-bandulă** v. *pistol* [germ. *Rakete*; rus *raketa*].

**RACÓN**, abr. Geamandură înzestrată cu: a) receptor acordat pe frecvența radiolocatorului de

bord și b) emițător de răspuns la semnalul radiolocatorului. La bord, pe ecran, apar combinații de linii și de puncte, caracteristice fiecărei geamanduri în parte; v. și *ramark* [engl. *RAduR Beacon*].

**RĂDAR**, s.n. Aparat care emite unde electromagnetice și apoi le recepționează, localizând astfel repera care permit navigatorilor să evite abordaje, să se deplaseze pe timp de ceață sau de noapte, să determine punctul navei, să se orienteze în apropierea coastelor. Sin. *radiolocator* [abr. engl. *RA(dio) D(etecting) A(nd) R(anging)* „detectare și reperare prin radio”].

**RĂDĂ**, s.f. Acvatoriu din apropierea unei coaste, relativ ferit de vânturi, de valuri și de curenți, servind la staționarea în vederea intrării în port sau pentru adăpostirea navelor când în larg bîntuie furtuna. **R.** se întinde câteva mîle marine din gura

portului spre larg. ● **R. apărată** = acvatoriu în care valurile, vânturile și curenții nu se resimt puternic. ● **R. deschisă** = **r.** neapărată de obstacole împotriva vânturilor, valurilor și curenților. Sin. **r. neadâpostită**. ● **R. nesigură** = **r.** expusă vânturilor, valurilor și curenților, care periclitează navele ancorate aici. În **r.** nesigură nu se cunosc precis adâncimile și nici eventualele obstacole submarine. ● **R. sigură** = **r.** apărată natural sau artificial, prin diguri care oferă condiții corespunzătoare pentru staționarea navelor. În **r.** sigure se cunosc adâncimile pe care le are apa [fr. *rade*, it. *rada*].

**RADIOACTIVITĂTE**, s.f. ● **R. apei marine** = proprietate fizică a apei marine de a emite radiații copulsculare și radiații electromagnetice, primite de apa mării prin iradiere fie de la rocile radioactive subacvatice, fie de la apele deversate, deja radioactive. Prezintă pericol **r.** care depășește 3,5 unități mach la litrul de lichid [fr. *radioactivité*; germ. *Radioaktivität*].

**RADIOFĂR**, s.n. Mijloc radio-tehnic de navigație instalat la țârm sau pe nave-far, destinat să emită semnale radio (f = 285—318,5 kHz) cu anumite caracteristici, în funcție de care navigatorii determină poziția navei (la intersecția mai multor relevmente măsurate la aceste repere). Se cunosc **r.** circulare (emit circular), **r.** direcționale (emit într-una sau în mai multe direcții), **r.** plutitoare (instalate

la bordul navelor-far), **r.** turnante (emit, cu un sector al antenei rotative, semnale speciale când sectorul ajunge în dreptul unui punct, apoi semnale din grad în grad sau din două în două grade [fr. *radiophare*]).

**RADIOGONIOMÉTRU**, s.n. Aparat cu ajutorul căruia se recepționează radiofarurile și se stabilesc direcțiile (relevmentele) la ele. La intersecția a 2—3 relevmente se află punctul radio al navei. Când radiofarul are emisia direcțională (*v. radiofar*), elementul măsurat cu **r.** permite încadrarea navei pe respectiva direcție (la pase de navigație, în zone obligatorii de trecere etc.) [fr. *radiogoniomètre*].

**RADIOLOCATÓR**, s.n. *v. radar* [rus. *radiolokator*; engl. *radiorlocator*].

**RADIONAVIGĂȚIE**, s.f. Procedeu de determinare a punctului navei cu aparatura de radiolocație; *v. radar, radiogoniometru, Decca, Loran* etc. Var. *navigație radio* [radio + navigație; fr. *radionavigation*; rus. *radionavigația*].

**RADÓM**, s.n. Carcasă, aproximativ sferică, destinată să protejeze elementele finale (antenele) ale unor aparate de radionavigație de la bord [cf. fr. *radôme*, engl. *radome*].

**RAFĂLĂ**, s.f. Schimbare neașteptată, bruscă, a forței vântului; *v. și vînt* (din fr. *rafale*).

**RAI**, s.n. Roată mică de lemn, prevăzută pe coroașă cu un

șant prin care trece o parimă. Întră în compunerea macaracelor sau a diferitelor dispozitive pentru manevrarea greutateților de la bord, pentru ghidarea saulelor sau curenților de parime. Sin. *scrișete marinărească* [?].

**RAIÓN**, s.n. ● **R. fluvial** = porțiune a fluviului și a uscatului limitrof, unde se desfășoară sistematic antrenamente, exerciții și aplicații cu nave militare. ● **R. maritim** = acvatoriu și zonă limitrofă acestuia, unde se află dislocate elemente din compunerea Marinei militare.

**RAMĂ**, vb. A mînuî rama. Sin. *a vîsli*; *a trage la rame* [fr. *ramer*].

**RAMÁRK**, s.n. Geamandură înzestrată cu emițător radiocircular care transmite continuu semnale, vizualizate pe ecranul radiolocatorului de la bord printr-o linie radială; v. și *racon* [abr. engl. *RA*dar *MA*RK].

**RĂMĂ**, s.f. 1. Vislă manevrată pe o singură parte și folosită la propulsarea unor ambarcațiuni. Se compune din pană, braț, manșon, mîner. 2. Vislă destinată să guverneze unele ambarcațiuni; sin. *r.-cîrmă*. ● *A trage la r.* = a vîsli. ● *Trăgător la r.* = persoană care vîslește [fr. *rame*].

**RĂMPĂ**, s.f. Platformă la prova sau la pupa unor mijloace de navigație destinată fie debarcării, fie executării diferitelor lucrări. ● **R. de lansare** = platformă mobilă în plan vertical și orizontal, destinată lansării bombelor anti-

submarine sau rachetelor navă-navă și navă-aer [fr. *rampe*].

**RANDAMÉNT**, s.n. ● **R. de ramare** = raportul dintre rezistența la înaintare (remorcher-remorcat) și puterea aparatului propulsor al remorcherului. Valoarea **r.** de ramare este de maximum 0,65. ● **R. propulsorului** = raportul în care puterea efectivă a aparatului de propulsie e transformată de propulsor în forță de împingere. Sin. **r. elicei** [fr. *rendement*].

**RÂNDĂ**, s.f. Velă în formă de trapez, arborată la catargul de la pupa [it. *randa*].

**RANFLUÁ**, vb. A ridica la suprafață o navă scufundată, folosindu-se în acest scop de macarale plutitoare, pontoane ridicătoare, cilindri de ranfluare [fr. *renflouer*].

**RANFLUÁRE**, s.f. 1. Acțiunea de a ranfluá și rezultatul ei. ● *Cilindru de r.* = cilindru de metal, înzestrat cu instalații de golire-umplere a apei din el, precum și cu instalații folosite pentru a prinde nava scufundată. Mai mulți cilindri de **r.** se umplu cu apă, apoi sînt coboriți pînă la nava scufundată, după care se scoate din ei apa și se introduce aer, ceea ce determină ridicarea lor spre straturile superioare, odată cu nava scufundată. Sin. *flotor (ponton) de r.* [ranfluá; cf. fr. *renflouage*].

**RANG**, s.n. ● **R. navei** = categorie specifică navelor militare. Ex. nave de **r.** 1, 2, 3, 4. Cel mai



mare **r.** este **r.** 1 și caracterizează portavioane, crucișătoare etc. [fr. *rang*].

**RANGOON**, top. Port, capitală a Republicii Socialiste a Uniunii Birmane. Situat în delta fluviului Irrawaddy, la 32 km de M. Andaman, unul din porturile asiatice la Oc. Indian. Trafic de mărfuri 1,4 mil.t/1978. Principalul centru industrial, comercial și cultural al Birmaniei. Portul are în lungul cheurilor adâncimi de la 6 la 11 m. Posibilitate de ancorare a petrolierelor oceanice, 11 dane cu lungime de peste 1,6 km pentru nave oceanice. Amenajări pentru traficul de pasageri. Pentru manipularea mărfurilor se folosesc peste 50 de macarale diferite. Orașul datează din sec. 6 î.e.n.

**RAȘCHETĂ**, s.f. Obiect în formă de daltă sau de placă folosit fie la curățarea scoicii, a vegetației și a mlîului de pe carenă, precum și a piturii de pe suprafețe, fie la îndepărtarea apei de pe punte. [it. *raschietto*].

**RĂZĂ**, s.f. ● **R.** de acțiune = distanță maximă la care poate ajunge o navă cu o anumită viteză, fără să fie reprovizionată. Pentru nava militară, în calculul **r.** de acțiune intră și combustibilul care va fi consumat pentru înapoierea la bază. Valoarea **r.** de acțiune **S** este dată de relația:  $S = 24 V \frac{Q_t}{q}$  [Mm], unde **V** = viteza navei; **Q<sub>t</sub>** = cantitatea totală de combustibil de la bord; **q** = consumul zilnic

de combustibil. (**r.** tactică de acțiune). ● **R.** *metacentrică* = **r.** pe care o descrie centrul de carenă când nava se înclină longitudinal sau transversal cu un unghi mic [lat. *radia, radius*].

**RAS TANNURAH**, top. Port (exclusiv petrolier) al Arabiei Saudite la M. Arabiei (Gulful Persic). Cel mai mare port din lume privind traficul de mărfuri — 312,3 mil.t/1973. Important pentru economic și comercial al Arabiei Saudite. Șantier de reparații și întreținer: pentru nave. Dispune de numeroase dane cu adâncimi între 11 și 16 m și două capuri de dig pentru acostarea superpetrolierelor. Mari spații pentru depozitarea petrolului și produselor rafinate. Principalele legături sînt cu Japonia, Australia și Europa Occidentală.

**RAZELM** (RAZIM), hidr. Cel mai mare lac al României. Situat în sud-estul României, în apropierea M. Negre, cu care comunică printr-un canal. Suprafața 415 km<sup>2</sup>. Are aspectul unei lagune.

**RĂSTURNĂRE**, s.f. ● **R.** *ancorei* = rotirea ancorei în jurul fusului datorită întîlnirii unuia din brațe cu o stîncă; ca umare a **r.**, ancora nu se prinde bine de sol și derapează; **v.** și *derapa*. ● **R.** *mareei* = fază a fenomenului de maree, cînd curentul de apă își schimbă sensul; moment intermediar flux-reflux. ● **R.** *mașinilor* = schimbare rapidă a sensului de rotire al elicelor de la mers înainte la mers înapoi sau invers [*răsturna*].

**RĂSUCIRE**, s.f. ● **R.** în sart = v. **r. parimei**. ● **R. netorsionabilă** = **r.** a sfilătelor în același sens cu al șuvițelor, pentru a evita torsionarea parimei în serviciu. ● **R. parimei** = **r.** a șuvițelor spre dreapta, pentru a forma parima simplă. ● **R. ramei** = mișcare a ramei astfel încât într-un ciclu de ramare să execute o rotire completă, prin aer și prin apă. ● **R. șuviței** = **r.** a sfilăței spre stînga, pentru a forma o șuviță [răsuci].

**RĂU**, s.n. și adj. ● **R. de mare** = stare neplăcută pe care o are omul neobișnuit cu oscilațiile navei: senzație de somn, grețuri, amețeli, dureri de cap, senzație de foame, salivă abundență etc. Aceste stări se înving prin activitate intensă, prin voință și hotărîre; ele dispar după amarinizare. Sin. *nautopatie* [lat. *reus*].

**RĂZBOI**, s.n. ● **R. de cursă** = confruntare navală între nave particulare (cărora li se acordă scrisoare de marcă) și nave comerciale ale adversarului. ● **R. maritim** = ansamblu de operații la care participă: a) echipajele și navele instruite, supuse disciplinei militare și conduse de un comandant; b) navele statelor beligerante — indiferent de tipul navelor, de dimensiunile, destinația și armamentul lor: portavioane, crucișătoare, nave de linie, torpiloare, fregate, distrugătoare, dragoare, submarine, aflate sub pavilionul unui stat; c) nave comerciale auxiliare devenite nave de **r. v.** și *navă comercială* sau *navă auxiliară*.

Scopul **r. maritim** este înfrîngerea inamicului. Principalele misiuni organizate în cadrul **r. maritim** sînt: sprijinirea operațiilor de uscat, distrugerea fortificațiilor, instalațiilor militare, maritime și terestre, de pe litoralul inamic; întreruperea comunicațiilor inamicului cu litoralul; înfrîngerea flotei militare inamice; anihilarea flotei comerciale inamice; apărarea litoralului propriu, protejarea flotei comerciale proprii. ● *Mijloace de luptă în r. maritim* = artilerie, mine marine, torpile, submarine, asediu pentru întreruperea comunicațiilor inamice, rachete, bruija radioelectronic etc. ● *Neutralitatea în r. maritim* = situație în **r. maritim** care asigură statelor neutre libertatea de navigație și comerț, obligîndu-le să manifeste imparțialitate în tratamentul față de beligeranți și să nu se amestece în acțiunile militare ale beligeranților. Starea de neutralitate a unor state îi obligă pe beligeranți să nu comită acte de ostilitate în apele neutre și să respecte reglementările interne ale neutrilor. Sin. **r. naval**, **r. pe mare** [sl. *razboj*].

**RECIF**, s.n. Aglomerare de stînci submarine, care ajung uneori la suprafața apei, periclitînd astfel navigația. Poziția **r.** este marcată pe hartă prin semne convenționale, iar pe teren prin geamanduri și balize. ● **R. de corali** = stînci formate din corali care trăiesc în colonii, în apele mărilor calde. ● *Barieră de r.* = „dig” (cordon) alcătuit din corali și situat pa-

ralele cu țărnuț; apele între bariere de r. și coastă sînt relativ puțin adînci (20—80 m) [fr. *récif*].

**RECUPERĂ**, vb. A trage lanțul sau parima atît cît să rămîna înțins(ă) [fr. *recupérer*; lat. *recuperare*].

**REDÂN**, s.n. Proeminență, sub formă de prag, pe carenă hidroavionului sau a unor ambarcațiuni, care asigură alunecarea acestora pe apă cu o rezistență redusă la înaintare [fr. *redan*].

**REDRESĂ**, vb. **1.** A readuce în poziție normală nava canarisită sau bandată. Manevra de a r. se face fie trecînd apa sau combustibilul dintr-un tanc în altul, fie deplasînd greutatea la bord; astfel, se coboară centrul de greutate sau se mărește înălțimea metacentrică. **2.** A readuce pe chilă dreaptă nava scufundată sau eșuată, fără a o ridica la suprafață. **3.** A manevra astfel convoiul încît să revină pe talveg. [fr. *redresser*].

**REDUCE**, vb. ● *A r. din cîrmă* = a micșora unghiul de cîrmă; a fixa un unghi de cîrmă mai mic. ● *A r. legăturile* = a desface o parte din legăturile (parimele) navei acostate; a mola dublinele și parimele care nu afectează siguranța navei la manevră. ● *A r. velatura* = a micșora suprafața velaturii, înfășurînd sau țerțarolînd unele vele, cînd vîntul se întărește sau cînd este necesar să se micșoreze viteza velicului [lat. *reducere*].

**REFARISÎ**, vb. A recupera tot ce se poate din caricul avariat. Cuv. derivate: s.f. *refarisire*, adj. *refarisit* [?].

**REFLUX**, s.n. Fenomen de coborîre (scădere) a nivelului mării și oceanelor de la un maximum (maree înaltă) la un minimum (maree joasă). ● *Ancoră de r.* = ancoră care se fundarisește pentru a mări siguranța de staționare a navei pe timpul r. ● *Curent de r.* = mișcare orizontală a marelor de apă dinspre țărnuț spre larg, pe timpul r. ● *Durata r.* = interval de timp dintre ora marelui înalte și ora următoarei marelui joase. Cît durează r., apele în zonele cu țărnuț jos se retrag spre larg [fr. *reflux*].

**REFRAȚIE**, s.f. **1.** Proprietate acustică a apei marine de a influența direcția de propagare a undelor acustice în zonele de trecere dintre straturi de apă cu densități diferite. Prin r. se explică fenomenele numite *zone de tăcere și canal acustic*. **2.** Proprietate optică a apei marine de a schimba direcția radiației atmosferice în zona de trecere aer-apă; această proprietate este direct proporțională cu densitatea și invers proporțională cu temperatura. **3.** Schimbare a direcției și a lungimii valurilor, cînd acestea se propagă sub un unghi de înclinare față de linia coastei. În apropierea coastei, crestele valurilor ajung pînă la urmă paralele cu țărnuț. **4.** Schimbare a direcției undelor radio în zona de contact uscat-apă. Sin. r.

*costieră* [fr. *réfraction*; lat. *refractio, -onis*].

**REGĂTĂ**, s.f. Denumirea concursului pe apă între echipajele ambarcațiunilor sportive de aceeași clasă: bărci cu vele, cu vâle sau cu motor. ● **R. fluvială** = r. pe fluviu. **R. maritimă** = r. pe mare (oceau) [fr. *régate*].

**REGÎM**, s.n. ● **R. de navigație v. navigație**. ● **R. Dunării** = ansamblu de reglementări privind navigația pe Dunăre. Ex. Tratatul din 1616 dintre Austria și Turcia, Tratatul din 1812 de la București dintre Rusia și Turcia, Tratatul din 1856 de la Paris care deschide fluviul pentru navigație internațională, Statutul definitiv al Dunării stabilit la Paris în 1921, apoi Convenția din 1948 de la Belgrad. Principii actuale privind r. Dunării: navigație liberă, deschisă navelor comerciale ale tuturor statelor; navele militare ale statelor riverane au drept de navigație numai în apele naționale (pină la firul apei); statele riverane organizează și reglementează navigația, supravegherea vamală și sanitară, conform regulilor generale stabilite de Comisia Dunării alcătuită din reprezentanții tuturor statelor riverane Dunării. ● **R. fluviului** = ansamblul de fenomene hidrometeorologice specifice fiecărui fluviu; cote, debit, viteză, curent, pantă, vânturi locale etc. ● **R. strîmtorilor** = ansamblul de reglementări stabilite prin convenții și tratate pentru navigația prin strîmtori; v. și *strîmtori* [fr. *régime*].

**REGÎSTRU**, s.n. ● **R. de clasificare** = societate ce emite regulă care trebuie respectate de fiecare proprietar de navă (armator), atunci cînd construiește sau repară o navă, conform Convenției internaționale pentru siguranța navelor de comerț și a vieții umane pe mare. ● **R. de mărfuri** = document nautic în care ofițerul secund înscrie cantitățile de mărfuri încărcate în fiecare magazie, conform conoasamentelor și foilor de pontaj. Sin. *jurnal de încărcare-descărcare*. ● **R. de șelă** = document nautic în care sînt înscrise numele și ora intrărilor și ieșirilor persoanelor la (de la) bord. ● **R. cronometrului** = document nautic în care se înscriu, periodic, pentru fiecare cronometru de la bord, stările absolute, marșele diurne și temperatura din momentul observației. ● **R. matricol** = document nautic al căpităniei portului pentru evidența navelor de categoria I: nave mari de 10 tone metrice, nave autopropulsate cu putere peste 45 CP, veliere. ● **R. naval român** = r. de clasificare din R.S.R.; v. și r. de clasificare. Arc contracte cu toate marile societăți de clasificare din lume, supraveghează aplicarea convențiilor internaționale referitoare la securitatea navelor, emite certificate în numele guvernului R.S.R. [fr. *régistre*; it. *registro*; germ. *Register*].

**REGLĂ**, vb. ● **A r. asieta** = a dispune la bord încărcătura și balastul în plan longitudinal, astfel încît nava să nu se afunde cu prova (să nu se aprobeze) sau cu

pupa (să nu se apuceze) mai mult decât este necesar. ● *A r. sextantul* = a elimina erorile variabile ale sextantului, determinate de neperpendicularitatea sau neparalelismul oglinzilor, de neparalelismul axului lunetei [fr. *végler*].

**REGRESIUNE**, s.f. ● *R. marină* = fenomen prin care Oc. Planetar se retrage lent din anumite zone, datorită mai multor cauze: ridicare a uscatului, mișcări tectonice lente etc. [fr. *régression*].

**REGULAMENT**, s.n. ● *R. de navigație pe Dunăre* = document nautic privind navigația pe fluviul Dunărea, de la izvoare la vărsare. Cuprinde probleme referitoare la: mărcile și scările de pescaj; măsurarea capacității navelor; semnalizarea vizuală și fonică; reguli de navigație și de staționare specifice fluviului Dunărea etc. ● *R. internațional pentru prevenirea abordajelor pe mare* = document nautic privind Convenția din 1972, referitoare la prevenirea abordajelor pe mare, convenție la care țara noastră a aderat în 1974. Documentul cuprinde reguli de guvernare și de drum, folosirea pe mare a luminilor, semnelor și semnalelor sonore și luminoase etc. [it. *regulamento*].

**RÉGLĂ**, s.f. ● *R. Dunării* = r. potrivit căreia spațiul ocupat de aparatul de propulsie al navei este egal cu volumul compartimentului mașini, plus 75% pentru compartimentele de combustibil ● (pl.) *R. de construcție* = r. stabilite de o societate de clasificare privind construcția corpu-

lui de navă, a mașinilor, instalațiilor etc. pentru fiecare clasă de nave în parte. ● *R. de drum* = r. internaționale sau locale stabilite pentru nave în legătură cu normele de evitare a abordajelor, luminile și semnalele nautice. ● (pl.) *R. de siguranță* = r. adaptate din Regulamentul serviciului la bord pentru fiecare navă în parte. Sin. *r. de vitalitate*. ● (pl.) *R. de la Haga* = r. privind conosamentul, stabilite de Tribunalul maritim de la Haga, adoptate în septembrie 1921, la Haga, de către Asociația de drept internațional împreună cu reprezentanți ai încărcătorilor, armatorilor etc. Aceste r. de conosamente se regădesc în Convenția internațională de la Bruxelles din august 1924. ● *R. internaționale pentru prevenirea abordajelor pe mare* = r. stabilite prin convenții internaționale (1910, 1929, 1948, 1960), privitoare la manevre, semnale și lumini pentru nave în marea largă și în apele internaționale. România a ratificat aceste r. la 20 august 1954 și la 1 septembrie 1965. ● *R. jumătății de milă* = r. care stabilește că navele care se încrucișează trebuie să emită semnale corespunzătoare când distanța dintre nave este de cel puțin o jumătate de milă marină, pentru a evita abordajul; v. și *regulament* [lat. *regula*; cf. it. *regola*, fr. *règle*].

**RELEVMENT**, s.n. 1. Unghiul în planul orizontal format între direcția nord și direcția la un reper de navigație vizat de la

bord (astru, obiect terestru sau marin etc.). Se măsoară cu alidada și are valori cuprinse între  $0^\circ$  și  $360^\circ$ , în funcție de unul dintre nordurile de referință (magnetic, compas, giro, adevărat), care denumesc de fapt și **r.** în cauză (magnetic, compas, giro, adevărat). 2. Unghiul format între linia prova-pupa și direcția la un reper de navigație vizat de la bord. • **R. compas (giro, radiogoniometric)** = **r.** măsurat cu ajutorul compasului (giro-compasului, radiogoniometrului).

• **R. constant** = **r.**-prova constant, măsurat la o navă din apropierea navei proprii; când valoarea acestui **r.** rămâne constantă, există pericolul de abordaj care trebuie evitat schimbând drumul navei proprii sau viteza de deplasare. • **R. de radiolocație** = **r.** prova măsurat cu radiolocatorul de la bord. • **R. loxodromic** = unghi format între meridianul adevărat (geografic) al locului și direcția la un reper de navigație. • **R. ortodromic** = **r.** loxodromic căruia i s-a adăugat sau scăzut corecția ortodromică; unghi sferic dintre meridianul geografic al radiogoniometrului de la bord și ortodroma care unește punctul radiogoniometric cu stația radiogoniometrată. • **R. prova-tribord (babord)** = **r.**

măsurat în tribord (babord) la un reper. Valoarea se măsoară în grade ( $0^\circ$ — $180^\circ$ ), începînd de la prova spre pupa. • **A lua r.** = a măsura **r.** [fr. *relevment*].

**RELIÉF**, s.n. • **R. submarin** = scoarța subacvatică denivelată;

adîncimile Oc. Planetar conturează acest **r.** submarin. Încă din antichitate, prin lucrarea „Geographia”, Strabon (63 i.e.n. — 19 e.n.) avansează ideea că scoarța subacvatică este brăzdată de forme de **r.** distincte (munți, văi, cîmpii etc.). Astăzi se estimează că scoarța subacvatică se află la diferite imersiuni, astfel: 200 m = 5,4% (27,5 mil. km<sup>2</sup>) din suprafața Oc. Planetar; 200—1 000 m = 3% (15,3 mil. km<sup>2</sup>); 1 000—2 000 m = 2,9% (14,8 mil. km<sup>2</sup>); 2 000—3 000 m = 4,7% (23,7 mil. km<sup>2</sup>); 3 000—4 000 m = 14,1% (72 mil. km<sup>2</sup>); 4 000—5 000 m = 23,9% (121,8 mil. km<sup>2</sup>); 5 000—6 000 m = 16% (81,7 mil. km<sup>2</sup>); peste 6 000 m = 0,8% (4,3 mil. km<sup>2</sup>). • **R. apei** = rezultatul fenomenului de ridicare a maselor de apă în zona creștelor de munți submarini [fr. *relief*].

**REMORCĂ**, vb. A deplasa (cu un mijloc de navigație autopropulsat) un mijloc de navigație care nu are sau nu poate folosi aparate proprii de propulsie. Pentru a **r.** se recurge fie la trasul cu o parimă numită *remorcă*, fie la legarea bord lingă bord a remorcherului cu nava remorcată, fie prin împingere. [fr. *remorquer*].

**REMORCĂ**, s.f. Parimă rezistentă, cu ajutorul căreia o navă autopropulsată trage o navă lipsită de posibilitatea de a se deplasa cu mijloace proprii. • **Nară de r.** = tub în zona etravei, destinat să ghideze parîma pe

timpul remorcajului; v. și *navă* [fr. *remorque*].

**REMORCĂJ**, s.n. Acțiunea de a remorca și rezultatul ei; remorcare. ● **R. grecesc** = r. cu remorcherul în față, iar dana distanțată în dreptul pupii acestuia, pentru a permite scurgerea curentului de apă format de elice. ● **R. în tandem** = r. cu două remorchere aflate în formație de șir. ● (flv.) **R. la deal** = r. contra curentului, r. în amonte. ● **R. la ureche** = r. în care remorcherul este așezat bord lângă bord cu nava sau dana remorcată. Se folosește în zone lipsite de valuri, pentru a evita forfecarea primelor de legătură. Sin. r. la braț. ● (flv.) **R. la vale** = r. în același sens cu al curentului de apă; r. în aval. ● **R. prin împingere** = r. cu remorcher special, care împinge cu prora elementele de remorcat; [fr. *remorquage*].

**REMORCHÉR**, s.n. Navă destinată remorcării; are dimensiuni mici, manevrabilitate bună, mare putere a aparatului propulsor. La bord, r. are instalații de remorcare (pentru tras, legat sau împins). ● **R. cu zbaturi** = r. propulsat cu ajutorul unor roți prevăzute cu pale mari (zbaturi), care se rotesc în borduri lovind apa. ● **R. de linie** = navă destinată remorcării între un port și altul. ● **R. de port** v. r. portuar. ● **R. de salvare** = navă destinată să remorcheze nave și să acorde ajutor navelor și echipajelor naufragiate. Este dotat cu stație radio, instalație de remorcaj pu-

ternică (vinci, remorci, cirlige), pompe de incendiu. Are permanent la bord echipaj gata de acțiune, combustibil și alimente de rezervă. **R. de salvare** este manevrier și ține bine marca. ● **R. maritim (fluvial)** = navă destinată să remorcheze mijloace de navigație în acvatorii maritime (fluviale). ● **R. oceanic** = navă destinată remorcării la distanțe mari (traversade), precum și acțiunilor de salvare și de stins incendii. Puterea aparatului propulsor este de maximum 1 200 CP. Raza de acțiune ajunge la 1 200 Mm. ● **R. portuar** = r. destinat să ajute la manevrele navelor în port și în radă. Este manevrier, are bună stabilitate. Sin. r. de port [fr. *remorqueur*].

**REMŪU**, s.n. Apă involburată de elicea navei. Sin. *staj*; *curent respins de elice* [fr. *remous*].

**RÉNIE**, s.f. Porțiune joasă și convexă din meandrul unei ape curgătoare, acoperită de nisipuri, aluziuni, vegetație. Var. *reniş* [ucr. dialectal, *rjen*].

**REPARĂȚIE**, s.f. Activitate de a reduce total sau parțial la parametrii normali nava sau o parte din instalațiile de la bord. ● **R. accidentală** = r. necesară unui mijloc de navigație avariata întâmplător. Poate fi improvizată (temporară), definitivă. ● **R. capitală** = r. executată după un anumit număr de reparații curente sau mijlocii, urmate de înlocuirea unor subsansambluri mari. ● **R. curentă mică** = r. periodică prin care se verifică,

se reglează sau se înlocuiesc piese ori elemente din construcția navei, se întrețin sau se ajustează lagăre, se revizuește sistemul de ungere, de răcire, se anclochează nava. ● **R. curentă mijlocie** = **r.** curentă executată în condiții de andocare; se înlocuiesc pompe, pistoane etc., se verifică și se repară instalațiile de la bord, aparatele electrice de navigație, stațiile radio, sistemul de guvernare etc. ● **R. definitivă** = **r.** prin care nava sau o parte din instalații (îndeosebi cele principale), sînt aduse la parametri normali. ● **R. improvizată** = **r.** de volum mic, executată pentru a permite navei să-și continue cursa pînă în portul unde trebuie să descaree marfa. ● **R. neplanificată** = **r.** care se desfășoară fără a exista un plan dinainte stabilit. Poate fi accidentală sau ocazională. ● **R. planificată** = **r.** care se desfășoară conform unui plan cuprinzînd: lucrările de executat eșalonate în timp; volumul lucrărilor și succesiunea lor; materiale necesare; valoarea lucrărilor etc. Poate fi capitală sau periodică [fr. *réparation*; lat. *reparatio*, -onis; germ. *Reparation*].

**REPARTIȚIE**, s.f. ● **R. apei și a uscatului** = raport apă/uscat sau raport hidrosferă/litosferă. Din cele 510 mil. km<sup>2</sup> ale suprafeței globului pămîntesc, 361 mil. km<sup>2</sup> (71%) aparțin hidrosferei, iar 149 mil. km<sup>2</sup> (29%) litosferei. **R. apă/uscat** este diferit în cele două emisfere: în nord, suprafața apei este de 154,5 mil. km<sup>2</sup>, iar

suprafața uscatului de 100,5 mil. km<sup>2</sup>; în sud, suprafața apei este de 206,5 mil. km<sup>2</sup>, iar suprafața uscatului de 48,5 mil. km<sup>2</sup>. Deci raport 1,5/1 în emisfera nordică (boreală) și 4/1 în emisfera sudică (australă) [fr. *répartition*].

**REPÉR**, s.n. ● **R. costier** = **r.** natural (cap, vîrf de deal, stîncă, movilă etc.) sau **r.** artificial (turn de apă, clădire distinctă, turia, coș de fabrică etc., bine conturat, vizibil de pe mare, destinat să înlesnească orientarea navigatorilor și determinarea poziției navei. ● **R. de aliniament** = oricare din șirul de repere costiere dispuse astfel încît să formeze o linie care să permită navigatorilor orientarea față de anumite zone ale țărmului. Sin. *semnal de aliniament*. ● **R. de navigație** = obiect (construcție, faleză, mal, cap) care înlesnește orientarea pe apă. Un **r.** de navigație trebuie să îndeplinească următoarele condiții: contur distinct, culoare contrastantă față de culoarea mediului, silueta proiectată pe orizont. Poziția fiecărui **r.** de navigație este marcată pe hărțile marine și permite determinarea punctului navei cu relevment. ● **R.-radar** = obiect care are imagine distinctă pe ecranul radiolocatorului de la bord. Relevmentul la **r.-radar** permite navigatorului să determine coordonatele navei [fr. *repère*].

**REPETIȚOR**, s.n. 1. Aparat care indică aceleași elemente ca și aparatul de bază (compasul-mă, girocompasul etc.). 2. Ori-



care din cele trei pavilioane ale C.I.S. destinate să înlocuiască unul din pavilioanele care se repetă în seriile de pavilioane. • **R. I (II, III)** = pavilion care înlocuiește primul (al doilea, al treilea) pavilion repetat. Ex.: A A 5 = A R<sub>1</sub>5; C 330 = C3R<sub>11</sub>0 [fr. *répétiteur*; germ. *Repetitor*].

**RESĂCĂ**, s.f. Rostogolire zgomotoasă a valurilor spre țărm în zonele puțin adânci, provocată de întoarcerea violentă a apei care a lovit un obstacol, suprapusă pe valul direct. Var. *resac* [fr. *ressac*].

**REYKJAVIK**, top. Port maritim, capitală a Republicii Islanda; este situat în nord-vestul Europei, în golful Faxaflói, la 150 m altitudine. Unul dintre cele mai mari centre din lume de prelucrare și comercializare a peștelui. Important centru de tranzit maritim pe rutele care leagă Europa și America de Nord. Trafic de mărfuri 0,9 mil. t/1972. Fondat la sfârșitul sec. IX.

**REȚINERE**, s.f. • **R. navei** = întârzierea navei la încărcare-descărcare peste normele stabilite. Pentru această staționare se plătesc *cheltuieli de r.*, care sînt mai mari decît tariful normal [*reține*].

**REVOLIN**, s.n. Rafală de vînt rezultată după lovirea velei [fr. *revolin*].

**REZERVĂ**, s.f. • **R. de adîncime** = distanța minimă necesară între chilă și scoarța subacvatică. • **R. de flotabilitate** =

1. Volum al spațiului etanș de la bord cuprins între linia de plutire la maximă încărcare și puntea de bord liber. 2. Capacitate a navei de a rămîne în stare de plutire, cînd este inundat unul sau mai multe compartimente; **r.** de flotabilitate asigură navei plutirea [fr. *réserve*].

**REZISTENȚĂ**, s.f. • **R. carenei** = forța prin care apa se opune fenomenului de înaintare a părții scufundate în apă. **R. carenei** depinde de: forma și starea corpului navei, deplasamentul navei, densitatea apei, valurile din zona de navigație. • **R. la înaintare** = forța pe care nava o întîmpină în timpul deplasării și care are următoarele componente: **r. de frecare** datorită frecării dintre bordaj și fluid, **r. de val**, datorită surplusului de energie consumată pentru producerea valurilor; **r. de vîrtejuri (de formă)** = datorată vîscozității fluidului și formeî corpului; **r. apendicilor** = datorată proeminențelor carenei (cîrme, chile de ruliu etc.); **r. aerului** = **r.** pe care o opune aerul la înaintarea navei cu o anumită viteză [fr. *résistance*; it. *resistenza*].

**RIDICĂRE**, s.f. • **R. pavilionului v. pavilion**. • **R. topografică a țărmului** = lucrare prin care se fac diferite măsurători pe țărm, pentru a stabili conturul țărmului, poziția intrărilor în porturi și pe fluvii, locul mijloacelor de asigurare a navigației, coordonatele reperelor de navigație, natura scoarței subacvatice, precum și pentru a măsura adînc-

cimea apei de la țărniș spre larg. **R.** topografică a țărnișului cuprinde și lucrări prin care se determină elementele magnetismului terestru. Informațiile obținute se folosesc pentru a întocmi hărți marine. • **R. traului** = activitate prin care traulul lansat la apă este adus la bord. Etape: pregătirea instalației, începerea virării vaierelor, primirea și dezlegarea panourilor, virarea parimelor, recuperarea bobinetelor pe punte, scoaterea sacului de traul, descărcarea peștelui [*ridica*].

**RIJEKA**, top. Port (la M. Adriatică) în sudul Europei pe țărmul vestic al Pen. Balcanice. Cel mai mare port al R.S.F. Iugoslavia. Trafic de mărfuri 14.8 mil.t/1978. Sediul a două mari societăți de navigație. Intrarea în port este protejată de două diguri de larg. Adâncimea apei în port este de 20—28 m, iar la cheurile în lungime totală de peste 2,5 km adâncimile de acostare sînt de 6—8 m, astfel că pot acosta simultan 20 de transatlantice și alte nave mai mici. Mijloacele de manipulare a mărfurilor sînt moderne, iar spațiile de depozitare corespunzătoare. Șantier de construcții și reparații de nave.

**RIN**, hidr. Fluviu în vestul Europei. Lungime 1 326 km. Suprafața bazinului 193 000 km<sup>2</sup>. Debit mediu 2 330 m<sup>3</sup>/sec. Izvorăște din Alpii elvețieni și se varsă în M. Nordului. Afluenți principali: Main, Mosel, Neckar și Ruhr. Porturi principale: Bonn,

Düsseldorf, Köln și Duisburg (toate în R.F. Germania), Rotterdam (Olanda) și Basel (Elveția). Aparține statelor Elveția (375km), Franța (195 km), Olanda și R.F. Germania. Este navigabil și are un ridicat potențial energetic. Este legat de alte fluvii și râuri printr-un vast sistem de canale.

**RIN-MAIN-DUNĂRE**, canal dat în folosință în 1980; leagă 13 țări și două mări (M. Nordului și M. Neagră); reduce la mai puțin de jumătate vechea rută de 7 800 km (M. Neagră — Bosfor — Gibraltar); deplasament nave = 1 500 t.

**RIO BRAVO (RIO GRANDE)**, hidr. Fluviu în America de Nord. Lungime 2 870 km. Suprafața bazinului 557 000 km<sup>2</sup>. Izvorăște din Podișul Colorado și se varsă în Golful Mexic. Afluent principal Pecos. Porturi principale: Matamoros, Nuevo Laredo, El Paso și Ciudad Juarez. Este în general navigabil. Prezintă importanță pentru irigații și energie electrică. Aparține Mexicului și S.U.A.

**RIO DE JANEIRO**, top. port în partea de est a Americii de Sud, la Oc. Atlantic. Este unul din cele mai mari porturi ale Braziliei. Trafic internațional de mărfuri 7,8 mil. t/1978. Mare metropolă industrială, comercială și financiară a Braziliei. Suprafața portului 7 800 ha. Numeroase cheuri specializate, cheu de transatlantice (peste 440 m lungime), docuri uscate și plutitoare, mari

spații de depozitare, macarale de cheu și plutoare. Important trafic de călători. Șantier de construcții navale.

**RIVERÂN**, adj. Așezat pe malul unei ape. Străbătut de o apă [fr. *riverain*].

**RÎND**, s.n. ● **R.** de mine — mine marine sau fluviale, dispuse astfel încît să formeze o linie. — Sin. *linie de mine*. ● **R.** de nave = formație de nave ancorate sau acostate, așezate în șir (una în pupa celeilalte). Sin. *linie de nave*. ● **R.** de operare = ordinea în care navele intră sub operațiuni de încărcare-descărcare. În fiecare port, **r.** este stabilit de următorii factori: ordinea sosirii navelor în radă sau în port, gradul de aglomerare al danei specializate (de cereale, de fructe etc.), perisabilitatea încărcăturii, specificul navei (sînt scutite de **r.** navele de pasageri și navele postale), starea navei (navele aflate în pericol au prioritate absolută). ● *Fără așteptarea r.* = normă în dreptul maritim, potrivit căreia contractul cu clauză „fără așteptarea r” dă dreptul navei să tragă direct la dană, fără să aștepte **r.** [sl. *rendü*].

„**RÎNDUNICA**” (1874 — 1918). Navă românească tip șalupă torpilare, construită în Anglia; navaeron a Războiului pentru independență. *Caracteristici*: L = 15 m; B = 3 m; T = 0,75 m; Δ = 9 t; propulsie mecanică = mașină 31 CP; V = 7—8 Nd; armament = 1—2 instalații pentru torpile cu școrderu (1877 —

1900), torpile autopropulsate (1900). *Journal de bord*: participă la torpilarea și scufundarea canonierei cuirasate otomane „*Duba Seifi*” pe brațul Măcin (luna mai 1877), construirea podurilor românești de vase la Siliștioara-Măgura și la Turnu Măgurele-Nicopole; transporturi de trupe și materiale peste Dunăre; serviciu de staționar în porturi dunărene; torpilarea unei nave austro-ungare încărcată cu muniție (14 august, 1916); 50 de ani în serviciul flotei.

**RÎNDUNICĂ**, s.f. Velă mică și pătrată care alcătuiește al patrulea etaj al corăbiilor cu multe vele. Cea mai de sus velă. [*rîndun*(ca) + suf. -ică; lat. *hirundinella*].

**RÎU**, s.n. Apă curgătoare, care are debit continuu sau aproape continuu printr-o scobitură (vale) numită *albie*. ● **R.** navigabil = **r.** ale cărui adîncimi permit navigația [lat. *rius*; 1473].

**ROĂTĂ**, s.f. ● **R.** *timonci* = **r.** cu spițe prelungite dincolo de coroana timonci; este manevrată de timonier, pentru a cîrmi (gubernă) nava. ● **R.** cu *zbaturi* = **r.** prevăzută cu elemente dreptunghiulare numite *zbaturi*, care sînt acționate de mașina cu abur; ele lovesc apa și asigură astfel propulsia unor nave fluviale. Navele cu *zbaturi* au în fiecare bord cite o astfel de **r.** [lat. *rotă*].

**ROBINSON CRUSOE**, top. Insulă (fostă insula Maas a Tierra, din grupul Juan Fernandez), situată

la cea 400 Mm la vest de portul chilian Valparaiso, în Oc. Pacific, descoperită la 22 noiembrie 1574 de către spaniolul Juan Fernandez, care a explorat țărmul vestic al întregii Americi de Sud. În 1704, echipajul navei-pirat „Cinque Ports” (Cinci porturi), navă engleză, a abandonat aici un marinar, care va deveni prototipul eroului renumitului roman al lui Daniel Defoe.

**ROCĂRNIȚĂ**, s.f. Dispozitiv (cîrlig sau inel) din oțel destinat să prindă fungia vergii, ridicînd-o sau coborînd-o pe catargul pe care culisează [cf. germ. *Rackring*].

**RODĂNȚĂ**, s.f. Piesă canelată, în formă de inel, de inimă etc., pe care se înfășoară capătul unei parime, care se matășește apoi, protejîndu-l împotriva frecării. • **R. încîrligat** = **r. trecute** una prin alta [it. *radancia*].

**ROL**, s.n. 1. Totalitate a îndatoririlor pe care le are în diferite situații (serviciu zilnic, avarie, incendiu, eşuare etc.) fiecare om din echipaj. **Ex. de r.:** de incendiu, de închidere a porților etanșe etc. 2. Listă cu marinarii din echipaj. **Sin. r. de echipaj** [fr. *rôle*].

**ROMB**, s.n. 1. (La ambarcațiuni sportive cu vele) Totalitatea sarrurilor de deasupra crucetei. 2. (La flv.) Trombă de vînt [fr. *rhombe*].

**ROMÂNIA** (*Republica Socialistă R.*), top. Stat în sud-estul Europei centrale. Are ieșire la M. Neagră. Flota maritimă co-

mercială (1978) = 2 044 368 tîw. Pescuit (1978) = 137 701 t (45 946 t din ape interioare). Porturi principale la M. Neagră: Constanța 36 mil.t/1979; Mangalia; la Dunăre: Orșova, Drobeta-Turnu Severin, Giurgiu, Oltenița, Brăila, Galați, Tulcea, Sulina. Navigație pe fluviul Dunărea (1 075 km). Rețeaua hidrografică este completată de râurile Olt (736 km), Siret (596 km), Prut (716 km), Mureș (768 km), Someș (435 km), Ialomița (410 km), Jiu, (331 km), Argeș (344 km), care au un potențial energetic de 83 450 GWh/au, valorificat prin hidrocentralele de pe Bistrița, Argeș, Olt, Lotru, Someș, de pe Buzău, Rîul Mare ș.a. Pe Dunăre s-a construit la Porțile de Fier, în colaborare cu R.S. Iugoslavia, un sistem hidroenergetic și de navigație. Se află în construcție, în aval, alte două hidrocentrale în colaborare cu R.S.F. Iugoslavia și, respectiv, R.P. Bulgaria. Lacurile mai importante sînt lagunele din lungul țărmului M. Negre — Razelm (415 km<sup>2</sup>), Sinoe (171 km<sup>2</sup>), Zmeica (54 km<sup>2</sup>) și limanele din lungul Dunării: Brateș (21 km<sup>2</sup>), Mostiștea (20 km<sup>2</sup>), Oltina (19 km<sup>2</sup>). Lacurile glaciare sînt numeroase — cel mai mare este Bucura (12 ha), iar cel mai adînc Zănoaga (22,5 m). Construcții navale (1979) = 476 000 tîw navale maritime.

„**ROMÂNIA**” (1861) 1. Navă românească tip avizou, construită la Linz (Austria); cap de serie pentru bastimentele noastre de război

propulsate cu aburi. *Caracteristici*: L = 35 m; B = 4,8 m; T = 1,1 m;  $\Delta$  = 130 t; propulsie mecanică = mașini 240 CP; V = 10 Nd; armament = la început, tunuri  $2 \times 75$  mm, puști cu capse; echipaj = 32 persoane. *Jurnal de bord*: ca navă de comerț — remorcări de șleberi pe Siret și Dunăre, transport de sare între porturile dunărene; modernizare și transformare în navă de război (1864); marșuri de instrucție pe fluviu (1864—1877); transport de trupe, de artilerie etc.; construirea podului de vase de la Bechet (1877); transporturi militare (1881); navă de legătură Giurgiu-Cernavoda; lucrări hidrografice fluviiale și de degajare a canalului navigabil (1896); acțiuni de salvare pe timpul inundațiilor (1897); misiuni de poliție pe Dunăre. Alt nume: remorcher *Ciocan* (1861—1864). **2.** (1905—1944). Navă românească tip pachebot, construită pe Loire (Franța) pentru Serviciul maritim român (S.M.R.). *Caracteristici*: L = 108,3 m; B = 12,7 m; T = 5,8 m;  $\Delta$  = 3 151 t; propulsie mecanică = mașină 7 200 CP; V = 18,5 Nd; stații radio; echipaj = 75 persoane, pasageri = 172 persoane. *Jurnal de bord*: croazieră în M. Neagră, M. Mediterană. Inaugurarea curselor Constanța-Istanbul-Smirna; Constanța-Pireu. Scufundată în M. Neagră la 10 mai 1944.

**RON**, hidr. Fluviu în vestul Europei. Lungime 759 km. Suprafața bazinului 98 900 km<sup>2</sup>. Suprafața deltei 1 000 km<sup>2</sup>. Debit mediu

1 800 m<sup>3</sup>/s. Izvorăște din Alpii elvețieni și se varsă în M. Mediterană. Porturi principale: Geneva (Elveția), Lyon și Avignon (Franța). Apartine Elveției (264 km) și Franței. Este navigabil și are un potențial energetic ridicat.

**RONDÔU**, s.n. 1 Întoarcere cu 180° a navei. 2. Drumul descris de nava care întoarce cu 180°. • *A face r.* = a întoarce cu 180°. • (flv.) *Loc de r.* = zonă a albiei suficient de lată pentru a permite întoarcerea navelor [fr. *rondeau*].

**RO-RO**, abr. v. navă [abr. engl. *Roll on-Roll-off*].

**ROSS**, hidr. • *Marea R.* = mare a Oc. Pacific, la fărâmul Antarcticii. Suprafața 960 000 km<sup>2</sup>. Adâncime maximă 700 m. Temperatura apei la suprafață este tot timpul anului sub 0°C. Partea de sud a mării este acoperită de ghețarul Ross, iar în partea de nord predomină tot timpul anului ghețuri și aisberguri. Salinitatea = 34‰. Amplitudinea mării ajunge la 1,5 m.

**ROSTOCK**, top. Port maritim în Europa central-nordică. Cel mai mare port, important centru economic, comercial și financiar al R.D. Germane și unul dintre cele mai mari porturi la M. Baltică. Trafic de mărfuri 12,5 mil. t/1973. Lungimea cheurilor depășește 6 km, iar adâncimile apei de 9—10 m. Dispune de importante spații de depozitare. Prezintă importanță și ca port de pasageri. Mari șantiere de construcții și reparații de

nave (realizează o treime din navele R.D.G.). Fondat în jurul anului 1200.

**RÓSTRU**, s.n. Pinten aflat sub apă, în prova unor nave militare antice (grecești, asiriene, romane), destinat să străpungă bordajul navelor inamice [lat. *rostrum*].

**ROTCÓS**, s.n. Învelișul (carcasa) roții cu zbaturi [germ. *Radkosten*].

**ROTTERDAM**, top. Port în vestul Europei. Situat în delta Rinului, la 30 km de M. Nordului. Cel mai mare port al Olandei și al doilea mare port al lumii (după Ras Tannurah — Arabia Saudită). Trafic de mărfuri 264,1 mil. t/1978). Important centru economic, comercial și financiar din Europa. Portul este legat prin șapte canale navigabile cu M. Nordului, cu Haga, cu Amsterdamul și cu interiorul țării. Sediul a 16 societăți și agenții de navigație. Complexul portuar este format din peste 32 de bazine și un imens port artificial alcătuit din peste 20 de bazine. Lungimea cheurilor portului depășește 32 km și permite acostarea simultană a peste 260 de nave oceanice. Posibilitățile de intrare a navelor de 225 000 t și chiar mai mari. Una din cele mai complexe lucrări din ansamblul portuar îl constituie bazinul Waalhaven, cel mai mare bazin portuar artificial din lume la vremea construirii lui (1931). Bazinul Europort are o suprafață de peste 6 700 ha, fiind în prezent unul din cele mai mari bazine artifi-

cială din lume. Adâncimile sale sînt de 14,3—15,3 m și permit acostarea superpetrolierelor. Anual portul este vizitat de peste 35 000 de nave, ale căror mărfuri sînt manipulate de un număr important de macarale de cheu, macarale plutitoare, poduri mobile, elevatoare, platforme mobile. Spațiile de depozitare sînt vaste și moderne. Șantierele navale sînt dotate modern, iar calele de lansare, docurile plutitoare și docurile uscate sînt în număr mare. Mari șantiere de construcții de nave și instalații navale.

**RÓZÁ**, s.f. • **R. compasului magnetic** = cerc gradat atit în carturi, cit și în grade ( $0^\circ$ — $360^\circ$ ), prevăzut cu bare magnetice paralele, așezate în plan orizontal. Pe **r.** compasului magnetic navigatorul citește drumul navei și direcțiile la diferite repere de navigație. • **R. vînturilor** = sistem de notare a direcției vînturilor. La începutul erei noastre, a fost ridicat în Atena „Turnul vînturilor”, care marca direcțiile a opt vînturi; astăzi **r.** grupează 36 astfel de direcții. Navigatorii de odinioară aveau pe hărți **r.** vînturilor desenată sub formă de stea; vîrfurile stelei marcau direcțiile punctelor cardinale și direcții intermediare. Astăzi, **r.** vînturilor apare ca două cercuri concentrice, gradate de la  $0^\circ$  la  $360^\circ$ , care permit navigatorilor să traseze, fără echere gradate, drumuri și relevmente, avînd ca repere direcțiile punctelor cardinale. Totodată, **r.** vînturilor servește și pentru a reprezenta gra-

fic, față de direcțiile principale, frecvența (în procente) și viteza vântului într-un loc anumit [fr. *rose*; it., lat. *rosà*].

**RUF**, s.n. 1. Suprastructură care ocupă numai o parte din lățimea navei și unde se amenajează încăperi pentru echipaj și pentru deslășurarea navigației. 2. Punte care ocupă parțial lățimea navei. 3. Suprastructură la cutere și la iahturi mici, destinată să mărească spațiul interior, bun de amenajat [fr. *rouf*, engl. *roof*].

**RUJÁR**, s.m. Lucrător portuar specializat în *rujare* [rujare].

**RUJÁRE**, s.f. Nivelare a încărcăturii navei (minereu, cereale, fosfați, cărbunii etc.), pentru a umple și golurile dintre elementele de osatură ale navei. Astfel se asigură navei asietă normală și se folosește corespuizător spațiul de încărcare. • *Gură de r.* = deschidere mică în punțile inferioară și superioară ale unei nave care transportă mărfuri. Prin gura de *r.* se completează încărcătura navei în paralel cu încărcarea prin gurile principale [?].

**RULÁ**, vb. 1. (Despre un mijloc de navigație — navă, barcă etc.). A se balansa. 2. (Despre vehicule sau remorci care formează caricul unor nave) A intra (ieși) la (de la) bord pe propriile roți; *v.* și *navă Ko-Ro* [fr. *roulcr*, it. *rollare*].

**RULÍU**, s.n. Balans al navei în jurul axului longitudinal, datorită valurilor înalte, paralele cu direcția de înaintare a navei.

Corpul navei are o asemenea formă încît *r.* să fie diminuat. Mărimea *r.* depinde de gradul de agitație a mării, direcția drumului navei față de direcția de propagare a valului, pescajul și suprastructura navei. • *A avea r.* = (despre o navă) a se inclina în jurul axului longitudinal. • *Chilă de r. v. chilă.* • *Diafragmă de r.* = perete longitudinal, care compartimentează tancurile mari ale navei, pentru a evita deplasarea lichidului, situație care ar periclita stabilitatea navei. Tancurile mari pot avea una sau mai multe diafragme de *r.*; *v.* și *diafragmă de tonaj.* • *Perioadă de r.* = interval de timp între două inclinații maxime într-unul din borduri. Mărimea perioadei de *r.* este de 11—14 s pentru nave militare, 14—20 s pentru navele comerciale și 7 s pentru submarine [fr. *roulis*].

**RUMB**, s.n. Unitate de măsură a direcțiilor pe mare, egală cu a 32-a parte dintr-un cerc. Navigatorii antici foloseau *r.* (reprezentate pe o roză) drept unitate de măsură a unghiurilor pentru drumul navei și direcția vântului. Sin. *card* [fr. *rumb*].

**RUTÁ**, s.f. 1. Cade maritimă frecventată de nave la traversade în ambele sensuri. 2. Drum normal al unei nave între portul de încărcare și cel de destinație, fără nici un ocol sau schimbare a succesiunii escalelor [fr. *route*].

**RUTIÉRÁ**, s.f. (fl.v.) Document nautic (atlas) cu hărți necesare

navigației pe fluviu. Hărțile din **r.** cuprind conturul fluviului, izobata talvegului, axul șenalului, viteza și direcția curenților de apă, poziția mijloacelor de asigurare a navigației, locurile de ancoraj, schemele localităților riverane etc. Sin. *hartă -r.* [rulă + suf. *-ieră*, cf. fr. *routier*].

**RWANDA**, (*Republica R.*). Stat în partea de est a Africii ecua-

toriale. Nu are ieșire la mare. Pescuit (1978) — 1 325 t (în totalitate din ape interioare). Hidrografie — lacul Kivu (suprafață — 2 600 km<sup>2</sup>, adâncime maximă — 480 m) care comunică, prin intermediul râului Ruzizi, cu lacul Tanganyika. Principalele râuri sînt Kagera (400 km) și Nyarungu.



# S

**SĂBIE**, s.f. Piesă de lemn întrebuințată în țesutul paletelor [bg. *subja*].

**SĂBÓRD**, s.n. Deschizătură mare în punte sau în parapet, prevăzută cu peartă și destinată să ușureze încărcarea-descărcarea navei, precum și pentru scurgerea apei de pe punte în afara bordului [fr. *sabord*].

**SABORDĂ**, vb. A scufunda intenționat nava pentru a nu se zdrobi de stînci sau pentru a nu fi capturată de inamic. Pentru a s. nava, se deschid valvulele de inundare și se fac găuri în bordajul carenei. Cuv. derivate: s. f. *sabordare*, s. n. *sabordaj*, adj. *sabordat* [fr. *saborder*].

**SAC**, s.m. **1.** Parte componentă finală a traulului, în care se strînge pește. **2.** Moment inițial al evoluției torpilei; după lansare, datorită greutatei proprii, torpila ajunge la o imersiune mai mare decît imersiunea reglată, apoi revine la valoarea normală. **3.**

**S.** din pînză de vele, destinat păstrării obiectelor personale ale marinarilor. ● (arg.) *A-și pune s. pe (nava)...* = a se ambarca la (nava)... ● **S. cu furtuni** = poreclă dată de marinari golfului Biscaya, datorită deselor furtuni care se stîrnesc aici ca din senin. ● **S. marinarului** = s. de pînză, lung de 90-100 cm, gros de 30-35 cm, folosit de marinari pentru pășirarea obiectelor personale. ● **S. marangozului** v. *marangoz* [lat. *saccus*; 1482].

**SACHÉT**, s.m. Saulă folosită la prinderea (fixarea) unor elemente ale arboradei ambarcațiunilor (navelor) cu vele. ● **S. de înfășuram** v. *baieră de înfășurare*. ● **S. de învergare** = saulă care leagă fie randa de ghiu sau de pic, fie marginea superioară a unei vele pătrate de vergă [?]

**SAFRÂN**, s.n. Parte a cîrmei aflată în apă; partea activă a cîrmei care poate fi rotită parțial în

jurul axei cîrmei pentru a face ca nava să se întoarcă la dreapta sau la stînga [fr. *safran*].

„**SAGRES II**“ (1937). Navă portugheză construită la Hamburg (Germania); navă-școală cu vele. *Caracteristici*: L = 89, 6 m; B = 12 m; T = 4,6 m; Δ = 1 869 t; propulsie mixtă = vele 1 684,5 m<sup>2</sup>; motor 750 CP; echipaj = 250 persoane (10 ofițeri, 19 subofițeri, 131 marinari, 90 elevi). *Jurnal de bord*: navă-școală pentru marina germană (1937—1945); navă-școală pentru marina S.U.A. (1945—1948); navă-școală pentru marina Braziliei (1948—1961); navă-școală portugheză (1961); navigație cu vele în M. Mediterană și în Oc. Atlantic.

**SAIDA**, top. Port (la M. Mediterană) în Asia de sud-vest. Al doilea port ca mărime (după Tripoli) al Libanului. Trafic de mărfuri 19,4 mil. t/1973. Mijloacele de manipulare a mărfurilor și spațiile de depozitare sînt corespunzătoare traficului. Șantier de construcții și reparații de nave.

**SAIMAA**, hidr. Lac în nordul Europei. Cel mai mare lac al Finlandei. Suprafață 4 400 km<sup>2</sup>. Port principal Imatra.

**SALAMĂSTRĂ**, s.f. Împletitură vegetală, folosită la boțuri, apărători, capete de parimă etc. [?].

**SALAMÍNA**, top. Insulă situată în Arh. Grecsc, în fața portului Pireu, în apropierea căreia s-a desfășurat (20 septembrie 480 î.e.n.) prima bătălie navală de mari proporții din istoria lumii,

între flota grecească a lui Temistocle, comandată de Euripide, și flota persană a lui Xerxe, comandată de Ariabignès, fratele regelui. Forțe și mijloace participante: 600 triere persane, 380 triere grecești, prevăzute cu pînten. Inițial, flota persană avea, după unele surse, cca 1 200 triere, care ancorează aproape de C. Sepias. O puternică furtună provoacă naufragiul a cca 400 triere. Flota persană se pune în mișcare, pentru a ocoli I. Eubcea și pentru a ajunge astfel în spatele trierelor grecești. Se declanșează altă furtună, în care se scufundă 200 triere. La 20 septembrie 480 î.e.n., flotele se angajează în luptă, pîntenii trierelor grecești străpung bordajul multor nave inamice, se produc abordaje, are loc luptă corp la corp, pe punți. Mare comandantul flotei persane. Victorie a flotei grecești. Bilanț: 1/3 din navele persane sînt scufundate, altele sînt capturate.

**SĂLĂ**, s.f. • S. de trasaaj = s. într-un șantier naval unde se trasează în mărime naturală sau la scară planul de forme al navei [fr. *salle*].

**SALINAS**, top. Port (la Oc. Pacific) în nord-vestul Americii de Sud. Al doilea mare port (după Balao) al Republicii Ecuador. Trafic de mărfuri 2 mil. t/1977.

**SALINITĂTE**, s.f. Conținutul în sare al unei ape. Proprietate chimică exprimată prin granule de săruri (cloruri și sulfatați) din compoziția unui litru de apă măriună.

În medie **s.** Oc. Planetar este de 34<sup>0</sup>/<sub>00</sub>. Prin cercetări s-a stabilit că **s.** este determinată de următoarele elemente: clorură de sodiu 78<sup>0</sup>/<sub>00</sub>; clorură de magneziu 10,9<sup>0</sup>/<sub>00</sub>; sulfat de magneziu 4,7<sup>0</sup>/<sub>00</sub>; sulfat de calciu 3,6<sup>0</sup>/<sub>00</sub>; sulfat de potasiu 2,4<sup>0</sup>/<sub>00</sub>. **S.** influențează difuzia, osmoza, punctul de îngheț (îl coboară), punctul de fierbere (îl urcă), elasticitatea valurilor (o mărește). În aceeași mare, **s.** diferă de la bazin la bazin. Ex.: în golful Kara-Bogaz Göl din estul M. Caspice, la litrul de apă există 300 g sare (mirabilul — sulfat de sodiu), față de 13 g cit există la litrul de apă din alte bazine ale aceleiași mări. Ex. de valori ale **s.**: în M. Neagră 15—20<sup>0</sup>/<sub>00</sub>, M. Sargaseilor 37<sup>0</sup>/<sub>00</sub>, M. Mediterană cea 38<sup>0</sup>/<sub>00</sub>, M. Roșie cea 42<sup>0</sup>/<sub>00</sub> [fr. *salinité*].

**SALINOMÉTRU**, s.n. Aparat care măsoară salinitatea, pe baza modificării conductibilității electrice a apei la diferite concentrații de săruri. Un grad al **s.** corespunde la 10 mg clorură de sodiu dintr-un litru de apă [fr. *salinometre*].

**SALŪT**, s.n. ● **S. navei** = înclinare a navei pe curba de rotație, în bordul dinspre centrul curbei, apoi în bordul opus. ● **S. pavilionului** = coborîre lentă a pavilionului navei, pînă la 2/3 din înălțimea saulei, ca semn de **s.** și de curtoazie, cînd se trece pe lângă o altă navă aflată la distanță mică. După ce s-a răspuns la **s.** marinarul ridică pavilionul la vechiul loc. Nava comercială **s.** nava militară. ● *A saluta grenul* v. *gren*. ● *Răspuns la s.* = cobo-

rire lentă a pavilionului, la 2/3 din lungimea saulei, pentru a răspunde astfel la **s.** unei nave din apropiere [fr. *salut*; lat. *salus, -utis*; it. *salute*].

**SALVĂ**, vb. ● *A s. nava* = 1. A face tot ce este posibil pentru a pune în afară de pericol echipajul și încărcătura unei nave aflate în primejdie. 2. A elibera echipajul și încărcătura capturate de o navă. 3. A scoate nava sculundată. Sin. *ranflud*. 4. A scoate o navă de pe uscat. Operațiunea se desfășoară astfel: a) se fundarisese ancorele în așa fel încît vîntul și valurile să nu împingă și mai mult nava pe uscat spre stînci; b) se cercetează acvatoriul din jur (poziția navei, starea carenei, adîncimi, natura scoarței subacvatice, curenți etc.); c) se stabilește direcția pentru a trage nava eșuată; d) se astupă găurile de apă și se lărimă colțurile de stîncă aflate pe direcția de tras sau cele care au străpuns bordajul; e) se calculează presiunea navei asupra scoarței subacvatice; se stabilește forța necesară de tracțiune; f) se evacuează apa; se debarcă tot ce se poate, pentru a se micșora pescajul navei; eventual se folosesc și cilindri de ranfluare, pentru a sălta nava; g) se remorcă nava și se exercită tracțiune pe ancorele fundarisite. Regulă: nava se scoate de pe uscat pe același drum și pe aceeași vreme ca acelea din momentul eșuării [lat., it. *salvare*].

**SALVAMĂR**, s. *Scoriciu de salvare pe mare* [*salva* + *mare*].

**SALVĂRE**, s.f. 1. Acțiunea de a salva. 2. Rezultatul acțiunii de a salva. ● *Cheltuieli de s.* = cheltuieli prilejuite de s. unei nave și de eventualele prezentări la procese și deplasări ale specialiștilor pentru a soluționa litigiul privind s. ● *Contract de s.* = înțelegere între salvator și salvat privind condițiile de s., modul de remunerare, instituția care va elucida eventualele litigii. Contractul de s. poate fi scris sau stabilit prin viu grai (cu stația radio, cu mijloace de semnalizare vizuale și acustice). ● *Cric de s.* = dispozitiv de ridicare-coborîre instalat pe șcandri rezemați pe scoarța subacvatică în zone puțin adânci și folosit pentru ranflarea sau sprijinirea bordului unor epave. ● *Mijloc de s. v. mijloc.* ● *Primă de s.* = sumă acordată echipajului participant la s. unei nave. ● *Remorcher de s. v. remorcher.* ● *Remunerație de s.* = sumă de bani care se plătește pentru s. navei. În calcularea remunerației s. se iau în considerație: a) o parte din valoarea bunurilor salvate; b) gradul de pericol în care s-au aflat bunurile; pericolele la care s-a expus salvatorul; c) valoarea navelor și utilajelor de s.; d) cheltuielile cerute de s.; e) promptitudinea cu care s-a acționat. Cînd nu s-a reușit s., nu se plătește nimic. ● *Serviciu de s.* = serviciu îndeplinit de personal calificat, dotat cu mijloace de remorcare a navelor aflate în pericol și de stingere a incendiilor, precum și cu nave pentru a transporta naufragiații și încărcătura navelor salvate [*salva*].

**SALVĂTOR**, s.n. 1. Persoană specializată și împuternicită să salveze nave. 2. Navă de salvare [*salva* + suf. -tor; cf. lat. *salvator*].

**SALWEEN**, hidr. Fluviu în Asia de sud-est. Lungimea totală de 3 200 km. Suprafața bazinului 325 000 km<sup>2</sup>. Izvorăște din Munții Tangla (China) și se varsă în M. Andaman. Port principal Maulmyaing. Aparține statelor R.P. Chineză și Birmania.

**SAMBŪC**, s.n. Corabie kuveitiană actuală, construită din lemn; este lată și pîntecoasă, are bord liber înalt, vele triunghiulare, două catarge, provă înaltă, pupa pătrată, bogat ornamentată, plus bompres. Echipament pentru marinari: cămașa albă și lungă pînă la glezne; basma caroiată (Askel) alb-negru înfășurată pe cap. (conv. arab).

**SAMOA DE VEST**, Stat (arhipelag) situat în sud-vestul Oc. Pacific, la nord-est de insula Fiji, la 3000 km. nord-est de Noua Zeelandă. Principalele insule Savai'i și Upolu. Flotă maritimă comercială (1978) — 60 t.d.w. Pescuit — circa 1 250 t. anual (în totalitate din ape marine). Port principal Apia, situat pe țărmul nordic al insulei Upolu; efectuează întregul comerț exterior al țării; este și capitala statului.

**SAMPÂN**, s.n. Navă orientală (M. Chinei, M. Japoniei, apele Indoneziei etc.), construită din lemn și prevăzută cu 1—3 arbori, vele din fibre de bambus. Au lungi-

mea de 5 — 10 m, lățimea de 1,5 — 4 m [cuv. oriental].

**SAN JOSÉ**, top. Port (la Oc. Pacific) în extremitatea nordică a Americii Centrale istmice. Cel mai mare port al Republicii Guatemala. Trafic internațional de mărfuri 1,3 mil. t/1977.

**SAN NICOLAS**, top. 1. Port la Oc. Atlantic. Al doilea mare port al Republicii Argentina. Trafic la mărfuri 3,2 mil. t/1976. Important pentru economic și comercial al Argentinei. 2. Port în vestul Americii de Sud. Cel mai mare port și important pentru economic al Perului. Trafic de mărfuri 5,1 mil. t/1978. Dispune de echipament și spații de depozitare a mărfurilor.

**SĂNIE**, s.f. 1. Dispozitiv, alcătuit din grinzi sau cavaleți, asamblați astfel încât să sprijine o navă pentru a se executa la uscat, reparații, curățirea carenei, ridicarea pe cală, deplasarea pe uscat. 2. Apărătoare curbă, prinsă de bordajul bărcii pentru a o feri de lovitură pe timpul lăsării la apă sau ridicării la bord [bg. *sanii*].

**SANITĂR**, s.m. • S. de bord = persoană specializată și autorizată să îngrijească și să trateze la bord bolnavii conform indicațiilor pe care le-a dat medicul navei. Când nava nu are medic, s. de bord îndeplinește și atribuțiile acestuia [fr. *sanitaire*].

**SANTA CRUZ**, top. Port maritim în insulele Canare (Spania). Important port de escală pe rutele transatlantice. Anual portul

este vizitat de peste 7 000 de nave. Important port petrolier și turistic. Trafic de mărfuri 13,9 mil. t/1978. Dispune de echipament de manipulare și spații de depozitare a mărfurilor.

„**SANTA MARIA**”, velier tip caravelă, folosit de Cristofor Columb în expediția prin care a descoperit Lumea Nouă. *Caracteristici*: L = 28 m (39 m); B = 7 m (7,8) m; T = 3 m; Δ = 165 t; V = 5 Nd; echipaj = 40 persoane. *Jurnal de bord*: în august 1492 a virat ancora din portul Palos; în noiembrie 1492 a ajuns în insulele noului continent.

**SANTINĂ**, s.n. Spațiul cuprins între fundul navei și panourile metalice, puntea dublului fund sau prima punte de deasupra chilei, în care se adună lichide infiltrate sau scurse de la tubatură. Cu ajutorul pompei de s. aceste lichide sînt evacuate de la bord [fr. *sentine*].

**SANTO DOMINGO**, top. Port maritim (M. Caraibilor), capitală a Republicii Dominicane. Situat într-o zonă depresionară de pe coasta de sud-est a insulei Haiti. Al doilea mare port al Republicii Dominicane. Trafic de mărfuri 0,8 mil. t/1978. Fondat în 1496 de Bartolomeo Columb, fratele celebrului navigator genovez. Primul oraș ridicat de europeni pe pămîntul Americilor.

**SĂO TOMÉ ȘI PRINCIPE** (*Republica Democratică S.T.P.*). Stat în G. Guineei, la cca. 200 km. de țărmul de vest al Africii, format din două insule mari, S.T. și P.

și mai multe insule mici (Pedras Tinhosas, Rolas, Cabras etc.). Pescuit (1978) — 1 500 tone pește (în totalitate din ape marine). Principalele râuri Água Grande, Água Izé, Água Abade. Port principal São Tomé. Insula **S.T.** a fost descoperită în anul 1470, iar insula **P.** în anul 1471 de către navigatorul portughez Pedro de Escobar.

**SAPÂN**, s.n. Parimă sau lanț pentru coțadă cu care se ridică sau se coboară la (de la) bord saci, butoaie, lăzi, baloturi, bărci etc. [engl. *sapan*].

**SART**, s.n. Parimă vegetală sau metalică destinată să susțină catargul sau coșul navei în borduri. Un capăt al **s.** se leagă la capelatură sau la catarg printr-un ochi matisit, iar celălalt de punte sau de platforme din arboradă (găbie, crucetă) printr-o rodanță și portsart sau prin dispozitive de amortizare-legare numite *capete de berbec*. La veliere, **s.** se folosește și pentru a susține între ele treptele (numite *grijele*) care alcătuiesc scările necesare urcării marinarilor în arboradă. Bompresul are **s.** numite *subbărbi* și *mustăți* [it. *sarta*].

**SĂULĂ**, s.f. Parimă subțire (groasă de 1 — 2 cm), metalică, vegetală, sintetică, răsucită sau împletită, folosită pentru a manevra velele, pavilioanele și derivorul, pentru a lega bandula sau diferite obiecte la bordul unei nave.

• **S. engleză** = **s.** împletită, albă, rezistentă la răsuciri [cf. it. *sàgola*].

„**SAVANNAH**“. 1. Navă americană — prima din lume care a traversat Oc. Atlantic, folosind și forța aburului. *Caracteristici*:  $\Delta = 380$  t; propulsie mixtă: mecanică, 72 CP, zbatouri,  $V = 6$  Nd; vele. *Jurnal de bord*: 1819, traversadă atlantică în circa 610 ore (100 ore cu propulsie mecanică). 2. Navă americană tip cargou, propulsată cu energie atomică. *Caracteristici*:  $L = 182$  m;  $B = 23,77$  m;  $T = 10$  m;  $\Delta = 21\ 810$  t;  $V = 21$  Nd. *Jurnal de bord*: primele curse din lume pentru transport de mărfuri, folosind propulsia nucleară.

**SAVŪRĂ**, s.f. Apă sau material granulos (piatră spartă, pietriș, nisip etc.) încărcat la bord când nava nu transportă mărfuri. Se folosește pentru a menține stabilitatea navei și adâncimea normală pentru elice. Sin. *lest*, *balast* [ugr. *savúra*].

„**SĂGEĂȚĂ**“. Șalupă cu aburi achiziționată pentru armată în timpul războiului din 1877 — 1878. Echipajul ei a contribuit la trecerea trupelor noastre și a materialelor peste Dunăre, la paza podurilor de vase, la aducerea în țară a unor forțe participante la Războiul de Independență. În 1879, luna noiembrie, printr-un decret, se stabilește că șalupa cu aburi „**S**“, cumpărată cu suma de 50 000 lei, oferită de George Cantacuzino, va purta în viitor numele donatorului.

**SĂGEĂȚĂ**, s.f. 1. Velă arborată în partea de sus a catargului mare sau a catargului trinchet. 2. Pre-

lungire de formă tronconică a bombresului; vârful bombresului; **s. bombresului** [lat. *sagitta*].

**SCAFANDRERIE**, s.f. Complex de lucrări submarine pe care le efectuează un scafandru: căutări de epave și de obiecte scufundate, examinarea corpului navei, cercetarea, construirea sau distrugerea unor lucrări subacvatice, salvări, cercetări oceanografice și arheologice, sport, deminări etc.; meseria de scafandru [*scafandru* + suf. *-rie*].

**SCAFĂNDRU**, s.m. 1. Persoană îmbrăcată în costum special și instruită să execute scufundări și lucrări subacvatice: să verifice și să repare opera vie și elicile, să astupe găuri de apă, să cerceteze poziția navei eșuate, să caute obiecte scufundate. Durata șederii sub apă depinde de antrenament, de rezerva de aer, de robustețea **s.** Pentru a ieși la suprafață, **s.** se ridică treptat; astfel, azotul din țesuturi se elimină încet, fără a provoca așa-numita *embolie gazoasă*. 2. Aparat de scufundare sau costum folosit de **s.**; v. mai jos *costum de s.* • **S. autonom** == **s.** care folosește echipament special; se poate deplasa independent sub apă, să controleze carena navei și pentru lucrări hidrotehnice, să lege de nava scufundată parâme necesare ranflurii, să execute cercetări oceanografice și arheologice. Aparatul de scufundare al **s. autonom** este confecționat din material plastic și are următoarea compunere: butelii de amestec respirator purtate în spate,

labe, costum, cască, ochelari, dispozitiv pentru respirație, batimetru, ceas, busolă. Uneori, aparatul **s. autonom** este alcătuit doar din ochelari, dispozitiv pentru respirație și butelie; poate fi cu oxigen în circuit închis, cu amestec respirator în circuit semînchis, cu aer comprimat în circuit deschis, cu amestec de oxigen și heliu în circuit deschis. • **S. greu** == **s.** care folosește aparat de scufundare alcătuit din cască metalică (prevăzută cu: vizori, furtun pentru aer, cablu telefonic, telefon) și din costum impermeabil prevăzut cu lesturi, parîmă călăuză. **S. greu** lucrează vreme îndelungată la 55–60 m adîncime, la cel mult –15°C. • *Accesorii pentru s.* == obiecte, aparate și instrumente care înlesnesc activitatea **s.** sub apă. Ex.: lanternă, batimetru (aparat care indică adîncimea de scufundare), manometru (aparat care indică presiunea aerului din butelie), indicator de minimă presiune, ceas, busolă, centură pneumatică de salvare etc. • *Aparat de s. pentru mare adîncime* == aparat de scufundare pînă la 100 m, alimentat de butelii, confecționat din oțel și alcătuit din carcasă cu brațe sau clești, elemente articulate, sferice și etanșe (pentru picioare și brațe), dispozitiv (bigă) pentru ridicare-coborîre și deplasare la imersiune. Sin. **s. rigid**. • *Aparat obișnuit pentru s.* == aparat de scufundare alcătuit din pompă de aer acționată manual sau mecanic, tub de aer, îmbrăcăminte de corp confecționată din lînă, combinezon de pînză cauciucată cu-

manșete strîmte, cu inele de cauciuc și cu guler metalic, pentru a se prinde casca de metal, precum și cu valvule, pentru evacuarea excesului de aer; ca părți auxiliare ale acestui aparat se disting următoarele: telefon, greutăți de spate și de piept, încălțăminte grea de plumb, centură cu greutăți, mănuși, cuțit, parimă de ridicare la suprafață, saulă (fringhie subțire) de ghidare. ● *Costum de s.* = îmbrăcăminte specifică **s.**; se compune din combinezon etanș, cască cu vizor, mănuși, bocanci, centură cu greutăți. Var. *scafandrier* [fr. *scaphandre*].

**SCĂLĂ**, s.f. ● (La petroliere). **S. de calibrare** = act din documentația tehnică a navei cu ajutorul căruia se determină greutatea pe care o are lichidul din fiecare tanc.

● **S. de încărcare** = act (tabel) privind cantitatea de marfă posibilă de încărcat sau existentă la bord, precum și pescajul navei înainte sau după încărcare. Rubrici în acest tabel: deplasament, deplasament volumetric, tonaj, pescaj mediu, bord liber etc. [it. *scala*].

**SCĂRĂ**, s.f. ● **S. Beaufort** = s. convențională folosită pentru a măsura tăria vîntului de la calm pînă la uragan; v. și *tărie*. ● **S. hărții** = raport dintre distanța măsurată pe hartă între două puncte și distanța reală măsurată între aceleași puncte pe teren.

● **S. de bord** = s. de lemn sau de metal prevăzută cu platforme la capete, precum și cu trepte (uneori are și balustradă), destinată să permită intrarea-ieșirea

persoanelor la (de la) bord. ● **S. de marce** = riglă gradată și fixată la dig, spre larg, pentru a măsura cît se ridică sau cît coboară apa în timpul fenomenului de marce. ● **S. de pescaj** = semn picturat pe bordaj lingă etravă, precum și lingă etambou. Este alcătuită dintr-un cerc și o grilă, care indică pescajul navei pentru diferite încărcături ale navei și densități ale apei. ● **S. de pilot** = s. montată în afara bordului și destinată să permită pilotului și altor persoane urcarea-coborîrea la (de la) bord, cînd marea este agitată. Este alcătuită din două parime paralele, între care sînt fixate trepte de lemn. Sin. **s. de pisică**. ● **S. de tangon** = s. de pilot, prinsă la tangon și destinată să permită urcarea-coborîrea la (de la) bord pe tangon.

● **S. mării v. mare** (*mare de gradul 1-9*). ● **S. nebulozității v. nebulozitate**. ● **S. vizibilității (ceții) v. vizibilitate** [lat. *scala*; fr. *échelle*].

**SCARÉU**, s.n. Dispozitiv pătrat alcătuit din grinzi de lemn, destinat să sprijine nava scoasă pe uscat. Sin. *lacadă* [?],

**SCHÉLĂ**, s.f. 1. (inv.). Port. 2. Platformă de lemn, prevăzută cu balustradă; se fixează între navă și locul de debarcare. Sin. *platformă de debarcare*; *trepină* [ser. *skela*; bg. *skelja*].

**SCHELÉT**, s.n. Ansamblu de elemente transversale și longitudinale (coaste, traverse etc.) pe care se fixează bordajul. Sin. *osatură* [fr. *squelette*].



**SCHIF**, s.n. Ambarcațiune de canotaj, lungă și îngustă, cu prova și pupa ascuțite, cu pescaj foarte mic, cu punte de pînă la extremități. Pentru deplasarea s. se folosesc visle (mînuite fiecare cu o singură mină) sau rame (mînuite fiecare cu ambele mîini de către sportivi care stau pe scăunașe cu cărucior). Destinația s.: sport și agrement. Variante de construcție: pentru două persoane (cu și fără cîrmaci), pentru patru persoane (cu și fără cîrmaci). La s. vislele sau ramele sînt sprijinite pe portanți [fr. engl. *skiff*].

**SCHIMBĂ**, vb. ● *A s. asieta* = a muta unele greutateți de la bord, pe lungimea navei, pentru a modifica asieta de pînă atunci. *Asieta* se s. manevrînd în lungul navei fie apa din tancurile de asieta, fie încărcătura sau greutatețile de la bord. ● *A s. cîrma* = a fixa cîrma în bordul opus celui de pînă atunci, pentru a s. drumul sau pentru a opri girația navei. ● *A s. de drum* = 1. *A s. direcția de deplasare a navei*, pentru a urma alt drum, pentru a evita un pericol etc. 2. (arg.) A renunța la ceva. [lat.\* *excambiare*].

**SCHIMBĂRE**, s.f. ● *S. toponimică* = înlocuire a unor nume de locuri cu alte nume. Acest fenomen este continuu și se manifestă mai ales în cazul noilor descoperiri geografice, cînd, de obicei, toponimul aborigen rezistă expansiunii toponimice exercitată de noii veniți. Ex. M. Neagră, Jamaica etc. Sînt și situații cînd politica intervine pentru a impune o s. toponimică. În 1778, de

pildă, după realizările navigatorului rus Bering, din M. Britanie sînt trimise echipaje spre Alaska sub comanda lui J. Cook, pentru a înlocui denumirile rusești din golful peninsulei Kenai și din golful Alaska cu altele englezești [*schimbar*].

**SCHIPĂR**, s.m. 1. Persoană care conduce o ambarcațiune cu vele. 2. (arg.) Comandant de navă comercială; v. și *mus*. Var. *schiper* [engl. *skipper*].

**SCOARȚĂ**, s.f. 1. v. *măr*. 2. ● *S. subacvatică* [lat. *scortea*].

**SCOBITŪRĂ**, s.f. ● *S. valului* = adîncitura dintre crestele a două valuri succesive [*scobi* + suf. *-tură*].

**SCUFUNDĂRE**, s.f. ● *Record de s.* = acțiunea de s. la mare adîncime, efectuată în toamna anului 1977 cu ajutorul unui cheson de decompresiune în largul coastei franceze. S-a reușit să se petreacă 10 ore la o adîncime de 460 m și timp de 20 minute la 510 m. Vechiul record de s. era doar de 346 m și a fost realizat în 1975 [*scufunda*].

**SCYLLA** și **CARYBDA**, top. Două stînci care străjuiesc strîmtoarea Messina (între M. Tireliană și M. Ionică). Zona este deosebit de periculoasă din cauza curenților acvatici puternici, care fac și mai dificilă conducerea navei. „Odiseea” prezintă doi monștri cu aceste nume, care își au sălaș în grotele strîmtorii și care, de trei ori pe zi, înghit valuri și

se hrănesc cu marinarii găsiți pe aici.

**SEASAT**, abr. Satelit american pentru supravegherea oceanelor. Caracteristici: greutatea cca 2 t; înălțime 770 km; rotații/zi — 15; orbită apropiată de poli; zonă observată la fiecare 36 ore — 96% din Oc. Planetar; elemente măsurate: valuri, fluxuri și refluxuri, curenți, viteză, vânt, temperatura la suprafața apei, imagini radar ale reliefului subacvatic și ale banchizelor [engl. *sea „mare“ + sat (elit)*].

**SECTOR**, s.n. • **S. de eche** = parte componentă a echei; are formă de *s* de cerc. • **S. de vizibilitate** = zonă a acvatorului cuprinsă între anumite limite care converg spre poziția farului vizibil în zonă [fr. *secteur*; lat. *sector, -oris*].

**SECȚIE**, s.f. • **S. de ambulare** = compartiment, pe un pescador, unde se glazurează (se acoperă cu o pojghiță de gheață) și se ambalează peștele prelucrat, pentru a fi trimis în cale sau tunde frigorifice. • **S. de prelucrare** = compartiment amplasat sub puntea de pescuit, la pupa. Operațiuni: prelucrare, sortare, congelare, ambalare. • **Bloc.-s.** = o parte din corpul navei, construit separat, apoi asamblat împreună cu alte elemente [fr. *section*; rus. *sek-tia*].

**SECȚIUNE**, s.f. • **S. longitudinală** = suprafață rezultată prin intersecția dintre corpul navei și un plan vertical longitudinal, paralel cu planul diametral. • **S.**

*transversală* = suprafață rezultată prin intersecția dintre corpul navei și un plan vertical transversal, paralel cu planul cuplului maestru [fr. *section*; lat. *sectio, -onis*].

**SECUND**, s.m. Ofițer de punte, care ajută și înlocuiește comandantul și care se ocupă cu problemele administrative ale navei; ofițer *s.* [fr. *second*; lat. *secundus*].

**SEDIMENT**, s.n. • **S. terigen** = material depozitat pe scoarța subacvatică, rezultat din distrugerea uscatului. Ex. de *s. terigen*: blocuri de piatră, bolovani, pietriș, nisipuri, nămoluri continentale albastre, cenușii, roșii, verzi. • **S. neritic** = *s.* de origine animală (scoici, melci, corali) și vegetală (alge). • **S. pelagic** = *s.* provenit fie din acumularea scheletelor calcareose și silicioase ale florei și faunei subacvatice microscopice, fie din minerale (argilă roșie). În M. Neagră, anual, stratul de *s. pelagic* crește cu 1 cm, iar grosimea totală a *s.* este de 12—14 m [fr. *sédiment*; lat. *sedimentum*].

**SEFÉR**, s.n. (flv.) 1. Transport de persoane. 2. Călătorie pe fluviu. [tc. *sefer* „călătorie pe apă“].

**SĒNER**, s.n. Navă de pescuit. Caracteristici: etravă verticală, pupa pătrată, vinci puternic, plasă derivantă, magazii pentru pește, cabine etc. [engl. *seiner*].

**SEIȘĂ**, s.f. Mișcări bruște și neregulate ale nivelului unui lac sau ale unei mări de formă alungită, datorate diferenței temporare de presiune dintre puncte depărtate între ele, sau unei ploii

căzute într-o porțiune a bazinei, se măsoară ce se egalizează presiunea, suprafața apei oscilează pînă se ajunge în poziția de echilibru [fr. *sciche*].

**SELATURĂ**, s.f. 1. Curbură longitudinală a punții superioare a navei. Valoarea s. este determinată de înălțimea probei și pupii față de mijlocul navei. Rolul s. este să nu permită apei valurilor să se acumuleze pe punte. Sin. s. *punții*. 2. Unghiul dintre bordajul carenei și orizontală. Sin. s. *fundului*; *ridicare moartă*; *stelatură* [?].

**SELENGA**, hidr. Fluviu în Asia Centrală. Lungime totală 1480 km. Se formează prin confluența, pe teritoriul Mongoliei, a râurilor Jderün Göl (cu izvoarele în Munții Hangai) și Delger Mörön (cu izvoarele în Saianul de vest) și se varsă în lacul Baikal (pe teritoriul U.R.S.S.). Port principal Ulan-Ude. Navigabil pe cea mai mare parte din lungimea sa. Aparține R.P. Mongole și U.R.S.S.

**SEMAFÓR**, s.n. 1. Grup de lumini la intrarea în port sau în anumite puncte ale canalului. 2. Dispozitiv de semnalizare optică folosit pentru a se transmite navelor semnale convenționale necesare navigației [fr. *sémaphore*].

**SEMN**, s.n. 1. Oricare dintre pozițiile sau mișcările brațelor celui care transmite semnale folosind Codul internațional de semnale (C.I.S.) cu pavilioane de brațe. 2. Poziție maximă la care poate fi ridicat un pavilion sau o figură de semnalizare. Sin. *la s.* 3. lu-

semn (marcaj) la vergă pentru unghiul de brațare; v. și *brațare*.

4. Marcaj pe saula sondei de mîină sau pe lanțul de ancoră. 5. Figură de semnalizare: con, romb, bulă etc. 6. Mijloc de asigurare a regatei: baliză, școndru, geamandură, ambarcațiune, flotor etc. Sin. s. *de parcurs*. 7. Modificare a unui element hidrometeorologic local, prevedînd schimbarea vremii. ● (arg.) *La s.* = este limpede, am înțeles. ● *S. de procedură* = mișcare a brațelor pentru a se transmite fie intenția de a stabili legătura cu corespondentul, fie că nu s-a înțeles ce s-a semnalizat sau că s-a terminat semnalizarea [lat. *signum*].

**SEMNAL**, s.n. ● *S. costier* = construcție specială (în formă de turn sau de piramidă, cu un plan geometric în vîrf), vizibilă de pe punte, instalată pe țărniș sau în ape mici, pentru a înlesni orientarea navigatorilor. *S. costier* are în vîrf un disc, romb, pătrat, triunghi, în funcție de care navigatorul își dă seama în ce zonă a țărnișii se află. ● *S. de acostare* = s. arborat la stația de semnalizare din unele porturi pentru a indica (prin pavilioane, figuri de semnalizare și lumini de diferite culori) locul unde trebuie să acosteze nava sosită. ● *S. de alarmă* = s. transmis pe întreaga navă cu sonerii, cu sifci sau cu clopote pentru a chema echipajul la posturi; se transmite în caz de naufragiu, gaură de apă, incendiu, pericol de atac din partea inamicului etc. ● *S. de avizare* = s. transmis de la bord cu pavilioane

nele codului internațional, prin care se comunică portului de esca-lă caracteristicile și datele navei.

● **S. de bară** = panou mare pe care sînt piturate cifre negre, reprezentînd valoarea adîncimii (în m sau dm) la care se află bara (de nisip); se montează la farul de intrare în port sau într-un loc de la care, după recepția semnalului, nava să poată face manevrele co-respunzătoare înainte de a ajunge la bară. ● **S. de carantină** = s. arborat pentru a indica starea sanitară la bord. Zina: pavilionul

Q = „stare sanitară bună, cer liberă practică“; Q deasupra Repetitorului I = „la bord au fost cazuri de boli contagioase sau de mortalitate sporită în rîndul rozătoarelor“; Q deasupra lui L = „nava este infectată“. Noaptea: lumina roșie, la 1,8 m deasupra unei lumini albe = „cer liberă practică“. ● **S. de ceață** = grup de sunete emise cu sirena, fluierul, pe timp de vizibilitate redusă (ceață) și destinate să semnaleze pericolul de abordaj sau de eșuare.

● **S. de drum** = trei pavilioane arborate pe aceeași saulă sau seria „C + trei pavilioane de cifre“, care indică drumul navei, exprimat în grade. ● **S. de furtună** = combinații de figuri de semnalizare (bule, conuri, cilindri) sau de lumini roșii, albe și verzi, prin care se indică navelor din radă forța și direcția furtunii probabile sau ale vîntului, precum și numărul de ore pînă la producerea fenomenului. ● **S. de intrare-ieșire din port** = combinație de lumini roșii, albe, verzi și figuri de semnalizare, prin care se indică in-

trarea-ieșirea navelor din port. ● **S. de marce** = con sau lumină albă-verde arborată la catarg în radă sau la intrarea în port prin care se indică nivelul mării. ● **S. de navigație** = construcție costieră, de o anumită formă și culoare, la care navigatorii măsoară relevmente pentru a determina precis poziția navei.

● **S. de pavilioane** = pavilion sau combinație (serie) de pavilioane arborate pe saulă, prin care nava comunică cu ucatul sau cu alte nave; v. și *facilion*. ● **S. de pilot** = pavilion G; v. *pavilion*. ● **S. fonic** = sunet scurt sau lung sau combinație de sunete, prin care se semnalează în jur prezența navei; ca surse pentru s. fonice sînt folosite sirene, fluiera, clopote etc. ● **S. plutitor** = s. susținut de un flotor, prevăzut cu instalație de ancorare [fr. *signal* după *semn*].

**SEMNALIZĂRE**, s.f. Activitate prin care se realizează comunicația între nave sau între nave și țărîm, folosindu-se în acest scop pavilioane de saulă, pavilioane de brațe, mijloace de semnalizare luminoasă (proiector, eclipsă) sau pirotehnică (rachete și focuri de diferite culori) [*semnaliza*].

**SENA**, hidr. Fluviu în vestul Europei. Lungime 776 km. Suprafața bazinului 77 800 km<sup>2</sup>. Debit mediu 520 m<sup>3</sup>/s. Izvorăște din Podișul Langres și se varsă în M. Mînceii. În estuarul său se află portul Le Havre. Almenți principali: Aubé, Marna și Oise. Porturi principale: Paris, Rouen și Mehu. Este legat prin canale cu

alte cursuri de apă franceze. Este navigabil și are un potențial energetic ridicat. Aparține în întregime Franței.

**SENEGAL**, (*Republica S.*). 1. top. Stat în vestul Africii, cu largă ieșire la Oc. Atlantic. Flotă maritimă comercială (1978) = 26 550 tdw. Pescuit (1978) = 562 546 t. Porturi principale (mil. t/1978): Dakar (4,6), Saint-Louis. Navigație pe fluviile Senegal, Casamance (300 km) și Saloum (250 km). 2. (hidr.) Fluviu în vestul Africii. Lungime totală 1 689 km. Suprafața bazinului 440 000 km<sup>2</sup>. Izvorăște din masivul Fouta-Djallon de pe teritoriul Guineei și se varsă în Oc. Atlantic. Porturi principale: Saint-Louis (Senegal) și Kayes (Mali). Aproape în întregime navigabil. Aparține statelor Guineea, Mali, Senegal și Mauritania.

**SEPT ISLES**, top. Port (la Oc. Atlantic) în partea septentrională a Americii de Nord. Al doilea port ca mărime și important centru economic și comercial al Canadei. Trafic de mărfuri 22,6 mil. t/1978. Portul dispune de două docuri de 275 m lungime, cinci cheuri pentru mineraliere și o dană pentru petroliere. Anual este vizitat de peste 1 500 de nave.

**SĒRIE**, s.f. ● **S. de pavilioane** v. *pavilion*. **S. de luptă** v. *luptă* [fr. *série*; lat. *series*].

**SERVĪCIU**, s.n. ● **S. de pilotaj** v. *pilotaj*. ● **S. de salvare** = 1. v. *salvare*; 2. S. organizat în zona litoralului pentru a preîntîmpina înecarea oamenilor. Sin. *salva-*

*mar*. ● **S. meteorologic** = instituție specializată să calculeze și să interpreteze datele meteorologice, care sînt apoi comunicate navelor din bazinul respectiv [fr. *service*; lat. *servitium*].

**SERVOMOTŌR**, s.n. ● **S. cîrmei** = motor acționat cu abur, electric sau hidraulic, destinat să manevreze cîrma navelor mari [fr. *servomoteur*].

**SEXTĂNT**, s.n. Instrument de navigație cu ajutorul căruia se măsoară unghiuri verticale și oizontale la diferite repere de navigație (aștri, obiecte costiere etc.) pentru a se determina poziția navei. Se compune din: limb gradat între 60° și 75°, oglindă mare, oglindă mică, lunetă de vizare, geamuri colorate, lupă, tambur pentru citirea precisă a unghiurilor. Instrumentul a fost construit din 1700 de către Newton [fr. *sextant*].

**SEYCHELLES** (*Republica S.*). Stat (arhipelag) în Oc. Indian la circa 1000 km N.E. de insula Madagascar, format din 92 insule, din care numai 33 locuite. Flota maritimă comercială (1978) — 44 575 tdw. Pescuit (1978)—5 600 t. Port principal — Victoria (este și capitala țării) situat pe țărmul unui golf pitoresc din N.E. I. Mahé. Insulele S. au fost descoperite de portughezi (Vasco da Gama și Pedro Mascarenhas) între anii 1502—1505.

**SFĒRĂ**, s.f. ● **S. cerească** = s. imaginară pe a cărei suprafață interioară se proiectează aștri.

Centrul s. cerești este considerat Pământul [fr. *sphère*; lat. *sphaera*].

**SFILĂȚĂ**, s.f. Fir vegetal, din compunerea parimei, răsucit împreună cu alte fire, spre droapta, pentru a forma o șuviță [?].

**SFÎNT**, s.m. Numele primelor coaste de lingă etravă [sl. *sventū*].

**SFÎNTA LUCIA**, stat în America Centrală insulară (arhipelagul Antilelor Mici), format din insula cu același nume de origine vulcanică. Este scaldată de apele M. Caraibilor și de cele ale Oc. Atlantic. Pescuit (1978) — 2 500 t. Principalul port este orașul Castries care este și capitala țării, fiind situat în jurul unui frumos golf pe țărmul nord-vestic al insulei; realizează anual un trafic de mărfuri de peste 200 000 t. Insula S.L. a fost descoperită de celebrul navigator genovez, aflat în slujba Spaniei, Cristofor Columb, în anul 1502.

**SFÎNTUL LAURENȚIU**, hidr. Flaviu în partea septentrională a Americii de Nord. Lungime 3 130 km. Suprafața bazinului 1 248 000 km<sup>2</sup>. Debit mediu 15 000 m<sup>3</sup>/s. Se varsă în Oc. Atlantic. Afluent principal Ottawa. Port principal Montreal. Aparține Canadei și S.U.A. Este navigabil pe cea mai mare lungime a sa. Apele sale sînt utilizate și la producerea de energie electrică.

**SFÎNTUL VINCEȚIU-GRENADINES**, top. Stat insular situat în America Centrală insulară, scaldat de apele M. Caraibilor în vest și de cele ale Oc. Atlantic în est.

Este alcătuit din 8 insule — Sf. Vincențiu, grupul Grenadines și I. Vintului. Pescuit (1978) = 698 t. Port principal Kingstown.

**SFÓRCĂ**, s.f. Parimă destinată să închidă partea inferioară a plăcii de traul [?].

**SHANGHAI**, top. Port pe fluviul Huangho, la 120 km de M. Chinei de Est. Cel mai mare port și important centru economic și comercial al R.P. Chineze și unul dintre cele mai mari porturi din estul Asiei. Trafic de mărfuri circa 77 mil. t anual. Portul are 8 cheuri de peste 12 km lungime totală și adîncimi de 7—14 m pentru nave oceanice, numeroase cheuri pentru nave fluviale și de cabotaj. Dispune de instalații moderne pentru manevra mărfurilor și importante spații de depozitare. Important șantier de construcții și reparații de nave.

**SHKODËR**, hidr. Lac în Pen. Balcanică, la granița dintre Albania și R.S.F. Iugoslavia. Suprafață 370 km<sup>2</sup>. Este navigabil și prezintă o atracție deosebită pentru turiști.

**SHELTERDECK**, s.n. v. *șelterdec* [cuv. engl. „punte deschisă“].

**SHIPCHANDLER**, s.m. v. *șipșandru* [cuv. engl.].

**SHORAN**, abr. Sistem radiotehnic de navigație, cu ajutorul căruia se determină punctul navei, la distanțe în prea mari de uscat. În compunerea sistemului intră un emițător montat la bord și două montate pe uscat; de la bord se emite un semnal, care pu-

ne în funcțiune, pe uscat, emițătorul de răspuns; se măsoară intervalul de timp scurs până la sosirea răspunsului și se determină astfel distanța navă-țărâm [engl. *SHO (rt) RA (nuc) N (avigation)*] „navigație pe distanță scurtă”].

**SIĂJ**, s.n. Urmă lăsată pe apă de torpilă, de navă etc. în timpul deplasării [fr. *sillage*].

**SIERRA LEONE** (*Republica S. L.*), top. Stat în vestul Africii, cu largă ieșire la Oc. Atlantic. Flota maritimă comercială (1978) = 5 411 tdw. Pescuit (1978) = 67 797 t. Port principal (mil. t/1976) = Freetown (0,4). Trafic total (internațional) de mărfuri (1976) = 2,4 mil.t. Căi navigabile interne = 789 km. Principalele riuri navigabile pe cursul inferior sînt: Great Searcies, Little Searcie, Rokel (483 km), Sewaet și Morro (177 km).

**SIFLÉE**, s.f. Fluier special folosit la bord pentru a transmite semnale privind diferite activități, iar la navele militare folosit și pentru prezentarea onorului la ofițeri, amirali și generali, persoane oficiale. Partea în formă de bulb se numește *geamandură*, tubul *tun*, iar porțiunea de legătură *chilă*. Partea prin care se suflă este mai îngroșată și se numește *zburătură* [fr. *sifflet*].

**SIMȚĪ**, vb. ● *A s. cîrma v. cîrmă.*  
● *A s. fundul v. fund.* ● *A s. vîntul v. vală* [lat. *sentire*].

**SINGAPORE**, (*Republica S.*) 1. top. Stat în sud-estul Asiei, pe insula omonimă din extremitatea

sudică a peninsulei Malacca. Flota maritimă comercială (1978) = 12 397 813 tdw. Pescuit (1977) = 15 105 t. Trafic total (internațional) de mărfuri (1978) = 48,4 mil. t. Port principal (mil. t/1978) = Singapore (48,4). Construcții navale (1978) = 64 000 t.r.b. Stat cu liberă înmatriculare a navelor. 2. Port maritim (Oc. Pacific), capitală a Republicii Singapore. Situat în extremitatea sudică a insulei omonime. Unul dintre cele mai mari centre portuare și comerciale din lume — înalosebi pentru tranzit între țărilor Asiei de sud-est și cele din Europa Occidentală și S.U.A. Important centru industrial și bancar. Sediul a peste 86 societăți de navigație, dintre care numai 10 naționale. Lungimea cheurilor este de peste 6 km. Adîncimea apei din bazine este între 4 și 10,5 m. Trafic de mărfuri 48,4 mil. t/1978. Ziluc este vizitat de circa 100 nave. Echipamentul portuar pentru manipulara mărfurilor este modern și cuprinde macarale de mare capacitate, remorchere, elezatoare electrice, poduri rulante etc. Spațiile de depozitare a mărfurilor au o suprafață de peste 130 ha. Șantier modern de construcții și reparații navale. Poartă între Oc. Pacific și Indian, loc de intersecție a cea 200 linii maritime și a 16 trasee aeriene. Fondat în 1160.

**SINĂR**, s.m. Daltă cu două șanțuri, destinată călătăturii [?].

**SINĪSTRU**, s.n. Accident nautic (abordaj, eșuare, incendiu etc.) [fr. *sinistre*].

**SINOE**, hidr. Lac în sud-estul României. Suprafață 171 km<sup>2</sup>. Al doilea lac ca mărime (după Razelm) al României. Situat în apropierea M. Negre cu care comunică printr-un canal. Are aspectul unei lagune. Prezintă importanță pentru pescuit.

„**SIR WINSTON CHURCHILL**“ (1966). Navă engleză construită la Hull (Anglia); navă-școală cu vele, goletă. *Caracteristici*: L = 46,7 m; B = 7,6 m; T = 4,9 m; Δ = 218,5 t; propulsie mixtă = vele 650,3 m<sup>2</sup>; motoare Diesel; echipaj 55 persoane de 16 — 25 ani (44 fete, 11 băieți).  *Jurnal de bord*: navigație cu vele în Oc. Atlantic, regate.

**SIRÉNĂ**, s.n. 1. Aparat cu ajutorul căruia se transmite semnale de ceață sau care previn executarea unor manevre; folosește aer comprimat, vapori sau curent electric; *hidr.* 2. (inv.) Personaj legendar despre care marinarii spun că ar fi jumătate pește, jumătate femeie și că i-ar ademeni cu cântece [fr. *sirène*; it. *sirena*; lat. *siren*, -*ensis*].

**SIRIA** (*Republica Arabă S.*), top. Stat în sud-vestul Asiei (Orientul Apropiat), cu ieșire la M. Mediterană. Flota maritimă comercială (1978) — 39 473 t.d.w. Pescuit (1978) — 3 639 t. Porturi principale (mil. t/1977): Tartus (10,4), Baniyas (3,7), Latakia (2,4). Trafic total ( internațional) de mărfuri (1977) = 16,5 mil. t. Fluviile mai importante sînt: Eufrat, Nahr Khabur, Nahr Be-

libh, Oronte (400 km) și au un remarcabil potențial energetic.

**SISĂL**, s.m. Plantă tehnică din care se fabrică parime. Crește în Tanzania, Kenya, Sumatera, Madagascar etc. și se prezintă ca un arbust țepos cu ariciul; are frunze împodobite cu fibre albe și tari — materia primă din care se fabrică parime aproape la fel de rezistente ca manila. Var. *sizal* [fr. *sisal*].

**SISTEM**, s.n. ● **S. de balizaj** = ansamblu de geamanduri, fotoare, școndri etc. cu ajutorul cărora se marchează pericole de navigație, pase, aliniamente etc. Aceste mijloace se instalează fie în jurul pericolului de navigație în cele patru puncte cardinale (**s.** cardinal), fie pe marginea, pe axa, în punctele de întoarcere (la colțuri) sau de bifurcare ale unui canal sau ale unei pase (**s.** lateral și axial), fie chiar deasupra unor pericole (**s.** pentru epave). Cărțile-pilot și avizele pentru navigatori dau informații suficiente privind **s.** de balizaj. ● **S. Burton** = **s.** de manevră a greutăților cu două bigi; una le aduce (manevrează) pînă la grua magaziei, cealaltă le coboară de pe puncte în magazie sau invers. ● **S.** „în telefon” cu două faze = **s.** de manevră a greutăților cu două bigi, la care este prins nu singur cirlig; o bigă se folosește în afara bordului, cealaltă deasupra magaziei. ● **S. longitudinal de osatură** = **s.** de construcție a navei cu majoritatea elementelor longitudinale. ● **S. radiotehnic de navigație** = **s.** cu ajutorul căruia se determină



punctul navei, folosind mijloace radiotehnice. Cele mai cunoscute s. radiotehnice de navigație sînt LORAN (1942), DECCA (1944), OMEGA (1957) etc. [fr. *système*; lat. *systema*].

**SIZIGIE**, s.f. Poziție a Lunii (L) sau a altei planete în raport cu Soarele (S) și cu Pămîntul (P). Sînt două poziții: conjuncția (S—L—P) și opoziția (S—P—L); v. și *marec*. Var. *sizigiu* [fr. *syzygie*].

**SÎR-DARIA**, hidr. Fluviu în partea central-vestică a Asiei. Lungime 3 078 km (format din confluența râurilor Narîn și Kara-Daria). Suprafața bazinului 219 000 km<sup>2</sup>. Izvorăște din Munții Tian Șan și se varsă în Lacul Aral. Aparține în întregime U.R.S.S. Navigabil pe cursul inferior.

**SÎRMĂ**, s.f. (În marina civilă) Pasimă de metal [gr. *sirma*, tc. *sirma*].

**SKAGERRAK**, top. Strîmtoare între Danemarca (peninsula Jutlanda) și Norvegia, în apele căreia s-a desfășurat (31 mai 1916) cea mai mare bătălie navală din primul război mondial, între flota engleză și flota germană. *Forțe participante*: 28 cuirasate engleze moderne, 9 crucișătoare de bătălie, 33 crucișătoare ușoare, 81 torpiloare, 344 tunuri de 305—380 mm, 60 000 luptători; 22 cuirasate germane moderne, 5 crucișătoare de bătălie, 11 crucișătoare ușoare, 60 distrugătoare și torpiloare, 244 tunuri de 280—305 mm; 45 000 luptători. Bilanț: au fost scufundate nave engleze cu

un deplasament total de 115 025 t (3 cuirasate, 3 crucișătoare de bătălie, 8 torpiloare), morți sau răniți 363 ofițeri și 6 421 marinari; au fost scufundate nave germane cu un deplasament total de 61 180 t (1 cuirasat, 1 crucișător de bătălie, 4 crucișătoare ușoare, 5 torpiloare), avariate mai multe alte nave, morți sau răniți 200 ofițeri și 2 839 marinari.

**SKHIRRA** (LA *SCHIRA*), top. Port în nordul Africii, pe țărmul M. Mediterane. Cel mai mare port și important centru economic și comercial al Tunisiei. Trafic de mărfuri 14,6 mil. t/1978. Echipament de manipulare și spații de depozitare a mărfurilor corespunzătoare traficului. Șantier de reparații navale.

**SKOLDVIK**, top. Port în nordul Europei. Cel mai mare port și principalul centru economic, comercial și financiar al Republicii Finlanda. Trafic de mărfuri 12,8 mil. t/1978. Construcții și reparații de nave. Dispune de instalații moderne pentru manipularea mărfurilor și spații mari de depozitare.

**SLING**, s.n. 1. Sistem de legare a mai multor pachete, saci etc. la un loc, pentru a manevra mai multă marfă în aceeași unitate de timp. 2. Legături (parine, saule) care înceag unele mărfuri, conform sistemului s. [?].

**SLIP**, s.n. 1. Plan inclinat folosit pentru larsarea la apă a hidroavioanelor. 2. Chiloși de baie. 3. Porțiune din papa pescadorului, curbată și înclinată cca 40° față de suprafața apei, pentru a

înlesni manevra traulului în bune condiții [fr., engl. *slip*].

**SLUP**, s.n. Ambarcațiune cu vele; are dimensiuni mijlocii, un arbore și două vele — una (randa) învergată pe arbore, cealaltă pe strai (focul) [fr., engl. *sloop*].

**SNAIP**, s.n. Ambarcațiune sportivă cu vele. Caracteristici: două vele (randă la catarg și foc la strai); corp în V; derivor rabatabil; două sarturi și un strai; echipaj = două persoane; semn pe velă = becațină în zbor; L = 4,72 m; B = 1,52 m; T = 18 cm (fără derivor); suprafața randei = 7 m<sup>2</sup>; suprafața focului = 3,50 m<sup>2</sup>; greutate 204 kg; origine elvețiană. [engl. *snipe*].

**SOCIETĂTE**, s.f. • **S.** de clasificare v. *registru de clasificare* [fr. *société*; lat. *societas*, -atis].

**SOFAR**, abr. Sistem de navigație în care punctul navei se determină cu ajutorul undelor hidroacustice [abr. engl. *SO(und) F(ixing) A(nd) R(anging)*].

**SOLAS**, Convenția internațională pentru securitatea vieții umane pe mare [abr. engl. *S(afety) o(f) L(ife) a(t) S(ea)*].

**SOLOMON** (*Insulele S.*). Stat situat în partea central-vestică a Oc. Pacific. Ocupă arhipelagul omonim din partea central-vestică a Pacificului. Este alcătuit din circa 100 insule și insulițe vulcanice și coraligene care se desfășoară pe o lungime de peste 1 100 km. Cele mai mari insule sînt: Guadalcanal, Malaita, Choiseul și Santa Isabel. Pescuit (1978) —

20 673 t pește. I.S. sînt legate prin curse maritime regulate cu Australia (portul Sydney), Europa (îndeosebi cu Marea Britanie), Noile Hebride și Fiji. Au fost descoperite în anul 1568 de tinăru explorator spaniol Álvaro de Mendaña y Neyra, cînd le-a denumit „Islas de Solomon“, bănuind că a descoperit colțul de lume adăpostind fabuloasele bogății ale regelui Solomon.

**SOLSTIȚIU**, s.n. Fiecare dintre cele două momente cînd Soarele atinge declinația maximă nordică (23°27' s. de vară, la 21 iunie, cînd ziua are durată maximă) sau declinație maximă sudică (la 22 decembrie, cînd noaptea are durată maximă) [lat. *solstitium*; fr. *solstice*].

**SOMALIA** (*Republica Democrată S.*), top. Stat în nord-estul Africii, cu largă ieșire la Oc. Indian. Flota maritimă comercială (1978) = 104 617 t.d.w. Pescuit (1978) = 32 600 t. Porturi principale (mii t/1970): Mogadishu (403), Berbera (227), Chisimaio (111), Merca. Principalele riuri sînt Webi Shebeli și Juba.

**SONAR**, s.n. 1. Detector de reperare subacvatică, folosit pentru localizarea unor obiective submarine. Sistem de reperare subacvatică folosind propagarea sunetelor la distanțe mari, prin canale acustice submarine. 2. V. *hidrolocator* [abr. engl. *SO(und) Na(vigation) and) R(anging)* „navigație și localizare prin sunet“].

**SONDĂ**, vb. A măsura adîncimea unui lichid [fr. *sonder*].

**SONDĂJ**, s.n. ● **S. acustic** = măsurare a adâncimii apei cu ajutorul undelor sonore, care se propagă prin apă în linie dreaptă și cu o viteză constantă ( $V. = 1\,500$  m/s), se reflectă de scoarța subacvatică și de orice obstacole, apoi sînt recepționate la bord. Aparatura, numită *sondă ultrason*, determină intervalul de timp (t) dintre momentele emisiei și recepției undelor, apoi afișează distanța (s), calculată pe baza relației  $s = v \cdot t$ . Viteza se știe (cca  $1\,500$  m/s, în funcție de densitatea apei), iar timpul dus-întors este împărțit la doi, pentru a stabili distanța navă-scoarță subacvatică. ● **S. costier** = măsurare a adâncimii apei de la coastă pînă la limita de vizibilitate a reperelor țărîmului. ● **S. de larg** = măsurare a adâncimii apei în continuarea s. costier, pînă la 300 Mm. ● **S. hidrografic** = lucrare hidrografică prin care, pornind spre larg, pe anumite direcții (linii) se determină adîncimea la care se află scoarța subacvatică (față de nivelul mediu al apei), se descoperă și se cercetează pericolele de navigație, se delimitează zonele principale ale radei, golfului etc. Sin. *ridicare batimetrică*. ● **S. oceanic** = măsurare a adâncimii apei dincolo de 300 Mm, în zona unde punctul navei se determină estimat, astronomic sau cu mijloace radiotehnice care au bătaie mare [fr. *sondagé*].

**SONDĂ**, s.f. ● **S. de lemn** = prăjină lungă de 3—6 m, gradată în cm sau în picioare, prin benzi

alternative roșii (negre) și albe, destinată măsurării adîncimilor mici (sub 5 m). ● **S. de mină** = 1. Dispozitiv alcătuit din greutate de plumb legată de o saulă gradată, lungă de 40—50 m. Greutatea are o scobitură în care se introduce seu, pentru recoltarea probelor de sol subacvatic (fragmente mărunte de 2—4 cm, care se lipsesc de seu). ● **S. mecanică** = dispozitiv de sondare pînă la 400 m, alcătuit dintr-o greutate prinsă de o saulă împletită, gradată cu fișii colorate diferit; tambur și indicator de adîncime chimic (tub de sticlă cu bicromat de potasiu) sau mecanic (tub de presiune). ● **S. sonoră** = s. destinată să măsoare adîncimea cu ajutorul undelor sonore (frecvența = cca 20 000 vibrații pe secundă), produse de un vibrator.

● **S.-șpion** = instrument destinat să măsoare la bord jocul dintre piese îmbinate; valorile se compară cu normele stabilite. ● **S. ultrason** = s. destinată să măsoare adîncimea cu ajutorul undelor ultrasonore (frecvența = 20 000—50 000 vibrații pe secundă). Precizia  $\pm 10$  —  $\pm 50$  cm. Prima s. ultrason a fost construită de Paul Langevin, în 1922 [fr. *sonde*].

**SONETĂ**, s.f. ● **S. plutitoare** = instalație montată la bordul unei nave speciale sau pe un ponton, destinată să bată stîlpi și piloni în scoarța subacvatică [fr. *sonnette*].

**SORB**, s.n. 1. Piesă-grătar montată la capătul tubulaturii prin care este absorbită apa necesară

instalației de stins incendiu, circuitului de răcire al motoarelor etc. **2.** Dispozitiv destinat să absoarbă materialul dragat; poate fi **s.-pîlnie** (pentru nămol și nisip fin), **s. remorcat** (pentru nămol gros, pe care îl adună în fața gurii de aspirație), **s.-tăietor** (pentru sol omogen, pe care îl rupe cu un dispozitiv de frezare) [*sorbă*].

**S.O.S. 1.** Semnal internațional de alarmă care se transmite pe frecvența de 500 kHz, în caz de naufragiu sau de pericol iminent (trei linii, trei puncte, trei linii). **2.** Procedură în radiotelegrafie: 12 linii, literele S.O.S. de trei ori, cuvîntul DE, indicativul navei aflate în pericol transmis de trei ori; în radiofonie — cuvîntul MAYDAY de trei ori, expresia THIS IS („aici este”) și indicativul navei. Urmează cifre care semnifică latitudinea și longitudinea navei în cauză. Semnalul a fost adoptat după naufragiul transatlanticului Titanic (14 aprilie 1912 — 1 503 victime) plecat din portul englez Southampton, în prima și ultima lui cursă [engl. *S(ave) O(ur) S(ouls)* „salvați sufletele noastre“].

**SOUTHAMPTON**, top. Port la M. Minceii în Europa Occidentală. Unul din cele mai mari porturi ale Marii Britanii. Trafic de mărfuri 20 mil. t/1978. Suprafața apei din bazinele portului ocupă peste 22 ha, iar lungimea cheurilor depășește 9 km. Adîncimea apei este cuprinsă între 4 și 13 m. Mijloacele de manipulare a mărfurilor sînt moderne și puternice, iar spațiile de depozitare corespunzătoare tra-

ficului. Important port petrolier și de pasageri. Anual portul este vizitat de peste 21 000 de nave. Prin marile linii transoceanice de călători este legat cu cele mai importante colțuri ale lumii. Șantierelor de construcții și reparații de nave sînt dotate cu tot utilajul necesar și cu docuri uscate pentru nave mari. Locul de unde în 1912 a plecat în prima și ultima lui cursă transatlanticul „Titanic”, al cărui sfîrșit tragic a intrat de mult în legendă.

**SPANIA**, top. Stat în sud-vestul Europei, cu largă ieșire la M. Mediterană și Oc. Atlantic. Flota maritimă comercială (1978) = 13 482 270 tdw. Pescuit (1978) = 1 379 882 t pește; circa 250 balene capturate anual. Porturi principale (mil. t/1976): Bilbao (19,8), Barcelona (17), Cartagena (14,1), Santa Cruz (13,6), Algeciras (12,6), Gijón Musel (12,6), Huelva (9,8), La Coruña (7,4), Avilés (5,5), Las Palmas (4,8). Trafic total de mărfuri (1976) = 189,9 mil. t. Principalele rîuri sînt Duero (cu debitul cel mai mare), Tajo (cel mai lung — 1010 km), Guadiana, Guadalquivir (singurul rîu parțial navigabil) și Ebro (928 km). Construcții navale (1979) = 662 000 t.r.b.

**SPARDÉC**, s.n. v. *șpardec* [fr., engl. *spardeck*].

**SPARGE-VĂL**, s.n. **1.** Perete scund, în formă de unghi, cu vîrfurile spre prova navei; este fixat de punte între nări și cabestan. Destinația **s.-v.** este să spargă valurile care trec peste punte și

să dirijeze apa spre borduri. **2.** Construcție solidă, în apă, la oarecare distanță de țărm, destinată să apere un bazin împotriva valurilor [lat. *spargere*; sl. *valü*].

**SPĂRGĂTOR**, s.n. ● **S. de gheață** = navă destinată să spargă gheața pe drumuri navigabile. Are mașini puternice și etrava întărită; sparge gheața prin lovire, prin tăiere sau prin apăsare. ● **S. atomic** v. „*Lenin*”. ● **S. de baraj** v. *baraj* [*sparge* + suf. -ător].

**SPECIALIST**, s.m. ● **S. hidrograf** v. *hidrograf* [fr. *spécialiste*].

**SPINÉICĂR**, s.n. Velă asemănătoare parașutei; se arborează la unele ambarcațiuni cu vele care au vînt de pupa, pentru a mări propulsia. Sin. var. *spinacher*, *balon* [engl. *spinnaker*].

**SPIRĂI**, s.n. Deschizătură în punte (deasupra compartimentului mașini), construită ca o suprastructură înaltă de 30—100 cm, prevăzută cu capace care se deschid (fiecare capac are geam și grătar de protecție), destinată iluminării, aerisirii, introducerii materialelor în compartiment [it. *spiraglio*].

**SPRÉDER**, s.n. Dispozitiv de ridicare-coborîre a containerului, la care se prinde biga sau macaraua etc. [?].

**SPRING**, s.n. Parîmă fixată oblic față de axul longitudinal al navei, cu un capăt legat la cheu, iar celălalt la bord, în prova sau în pupa. Var. *spring*, *strufă* [engl. *spring*].

**SPRIJINITOR**, s.m. Bară de lemn fixată pe fundul bărcii pentru a sprijini picioarele trăgătorilor la rame [*sprijini* + suf. -tor].

**SPRÎNCEANĂ**, s.f. „Streașină” montată pe rama hubloului, deasupra, pentru a dirija apa spre bordaj. Sin. **s. de iublou** [lat. \**supercina*; *supercilia* + *gena*].

**SPŪMĂ**, s.f. Strat alburin, format prin aglomerarea bulilor de gaz la suprafața apei sărate, schimbîndu-i uneori culoarea. ● **S. de mare** = piatră ponce; piatră poroasă, mai ușoară decît apa; se folosește la brucuit [lat. *spuma*].

**SRI LANKA** (Republica Democratică Socialistă **S.L.**), top. Stat insular în Oc. Indian (ocupă insula Ceylon). Flota maritimă comercială 125 736 tdw (1978). Pescuit (1978) = 156 567 t (16 735 din ape interioare). Porturi principale (mil. t/1978): Colombo (5,5), Trincomalee (0,1). Trafic total (International) de mărfuri (1978) = 5,7 mil. t. Principalele râuri sînt Mahaweh Ganga (331 km), Deduru Oya, Kelany Ganga și Gali Oya.

**STABILIMÉNT**, s.n. ● (inv.) **S. Marinei** = întreprindere, atelier sau depozit din componerea Marinei române. În perioada 1899—1900, marina avea următoarele s.: arsenalul marinei (pentru reparații și construcții de nave și mașini navale), depozitul de muniții și torpile (pentru conservarea torpililor și a materialelor explozive, precum și pentru încărcarea muniției la navele militare), atelierul

de confecții și depozitul de îmbrăcăminte [it. *stabilimento*].

**STABILITĂȚE**, s.f. ● **S. de drum** = capacitatea navei de a-și menține direcția rectilinie, de deplasare, stabilită cu ajutorul instalațiilor de guvernare și de propulsie.

● **S. longitudinală** = calitate a navei de a reveni ușor la poziția în care linia de plutire este paralelă cu suprafața apei (asietă normală); nava cu **s. longitudinală** nu are rulu accentuat. ● **S. transversală** = calitate a navei de a reveni pe chilă dreaptă după ce a fost bandată și de a rămâne echilibrată; nava cu **s. transversală** nu are tangaj accentuat. ● **S. termică a apei de mare** = fenomen care caracterizează capacitatea apei de a-și menține aceeași temperatură o lungă perioadă de timp; pentru a se schimba cu 5°C temperatura apei marine sînt necesare cca două săptămîni, situație care justifică afirmația că marea este un adevărat regulator caloric [fr. *stabilité*; lat. *stabilitas*, -atis].

**STABILIZATÓR**, s.n. 1. Sistem destinat să diminueze ruliul; este format, pentru navă, din elemente plate scoase în afara carenei, iar pentru aparatele foarte sensibile de la bord este alcătuit din instalații și aparate electrice care creează forțe egale și de sens contrar celor care balansează nava, anulindu-le. 2. Scîndură cu lest lăsată la apă ca ancoră pentru ambarcațiuni [fr. *stabilisateur*].

**STĂFĂ**, s.f. Cîrlig de fardaj; v. *fardaj* [?].

**STĂLIE**, s.f. Durată de timp stabilită pentru a se încălca-descărca o navă. Dacă se depășește acest timp, se plătesc armatorului contrastalii. ● *Primă pentru scurtarea s.* = sumă dată navigatorului pentru micșorarea duratei de încărcare-descărcare sub normele în vigoare. Sin. *dispatch* [cf. fr. *starie*].

**STAR**, s.n. Ambarcațiune sportivă cu vele. Caracteristici: două vele (randă la catarg, foc la strai); corp în formă de V; derivor fix și cu bulb în partea inferioară, una sau două crucete pe catarg; semn distinctiv pe velă = stea roșie cu cinci colțuri; două sarturi și o patașină în fiecare bord; L = 6,60 m; B = 1,72; T cu derivor = 1 m; suprafața velor = 25,5 m<sup>2</sup>; greutate 750 kg (450 kg derivorul) [engl. *star*].

**STĂRE**, s.f. ● **S. absolută a cronometrului** = diferență între timpul mediu la Greenwich și ora indicată de cronometrul bordului; se determină zilnic cînd nava este în marș sau la fiecare 7—10 zile cînd nava este în staționare. ● **S. mării** = aspectul suprafeței mării; **s. mării** exprimă gradul de agitație a mării și depinde de forța și durata vîntului, întinderea bazinului, densitatea apei, prezența sau lipsa curenților, adîncimea apei etc. **S. mării** se apreciază după forma și mărimea valurilor, după cantitatea și aspectul spumei [lat. *stare*].

**S.U.A.** (*Statele Unite ale Americii*), top. Stat în partea centrală a Americii de Nord, cu largă ieși-

re la Oc. Atlantic și Oc. Pacific. Flota maritimă comercială (1978) = 18 909 404 t.d.w., din care 2 903 268 t.d.w. pe Marile Lacuri (locul 7 pe glob). Pescuit (1978) = 3 511 719 t (80 414 t din ape interioare); 35 balene (circa) capturate anual. Porturi principale (mil. t/1977): oceanice: New York (156), New Orleans (179), Houston (90), Baton Rouge (74,7), Philadelphia (48,9), Corpus Christi (48,2), Beaumont (44,1), Tampa Harbour (41,3), Norfolk (38,4), Mobile Harbour (31,4), Baltimore Harbour Channels (30,7), Texas City (30,4); la Marile Lacuri: Chicago (40), Duluth (30,3), Detroit (22,3), Toledo (20,9), Cleveland (14,6), Indiana Harbour (12,7), Conneaut (12,2), Buffalo (7,8). Trafic total internațional de mărfuri (1978) = 824,3 mil. t. Căi navigabile interne = 152 000 km (48 000 km canale); fluviile Mississippi (6 019 km împreună cu Missouri), Kansas (1 000 km), Arkansas (2 333 km), Ohio (1 578 km), Columbia (1 953 km), Colorado (2 740 km) au debite mari și amenajări hidrotehnice. Fluviul Colorado taie cel mai lung și spectaculos canion din lume (320 km lungime, 1 800 m adâncime maximă). Marile Lacuri (Superior, Michigan, Huron, Erie și Ontario) constituie cel mai mare sistem de lacuri cu apă dulce de pe glob și important sistem de navigație. Construcții navale (1979) = 903 000 t.r.b.

„STATUTO NAUTICO”. Tratat comercial încheiat la sfârșitul sec. XIII între moldoveni și genezezii

din cetatea-port Caffa. S.N. a fost în vigoare pînă în 1475, cînd Caffa a fost cucerită de către turci.

**STAȚIE**, s.f. ● **S. de încărcare** = loc amenajat și dotat corespunzător pentru a permite încărcarea și aprovizionarea petrolierelor, precum și staționarea altor tipuri de nave. ● **S. de marce** = loc amenajat și dotat cu instrumente și aparate de măsurare a mării. ● **S. de pilotaj** = loc amenajat pentru piloții de gardă în port sau la nave-far. ● **S. de salvare** = loc amenajat și dotat cu mijloace de salvare și încadrat cu personal calificat să salveze nave, echipaje și încărcături. ● **S. hidrometrică** = loc unde sînt instalate aparate și instrumente destinate să măsoare hidrogradele. Pe malul românesc al Dunării sînt 23 s. hidrometrice, situate la km 1072, 1048, 1025, 995, 955, 931, 851, 811, 795, 725, 679, 630, 597, 554, 493, 430, 365, 300, 252, 170, 150, 102, 72. Anii din care funcționează aceste s. sînt următorii: Orșova (1838); Drencova (1854); Galați (1873); Brăila și Baziaș (1874); Drobeta—Turnu Severin, Calafat, Turnu Măgurele, Zimnicea, Giurgiu, Oltenița, Călărași, Tulcea (1879) etc. Gradația zero pentru aceste s. hidrometrice este raportată la nivelul M. Adriatice și al M. Negre. ● **S. radio a navei** = grup emițător-receptor, cu ajutorul căruia se mențin legăturile radio ale navei cu uscatul sau cu alte nave. ● **S. radiogoniometrică** = s. radio costieră la care navigatorii măsoară releveamente, pentru a determina poziția navei cînd

nu pot fi observate reperele costiere [fr. *station*; lat. *statio*, -onis].

**STAȚIOGRAF**, s.n. Instrument de navigație cu ajutorul căruia se marchează pe hartă punctul navei. Este compus dintr-un cerc gradat de la 0° la 360°, un braț fix, câte un braț mobil situat de o parte și de alta a brațului fix. Cu sextantul se măsoară două unghiuri orizontale la trei repere costiere, iar cu s. se marchează pe hartă punctul de intersecție al relevmentelor măsurate [it. *stasiografo*].

**STELĂTĂ**, adj. (Despre navă) Cu forme evazate [stea + suf. -ată, după fr. *étouillé*].

**STELATURĂ**, s.f. 1. V. *stelatura fundului*. 2. Elementele care dau navei forma evazată [*stelat*].

**STELĂ**, s.f. Unghi diedru între cornierele din compunerea osaturii navei. Ex.: s. între coaste-stringheri. ● S. deschisă = s. al cărei unghi depășește 90°. ● S. închisă = s. al cărei unghi este sub 90° [fr. *stèle*].

**STICLĂ**, s.f. Mijloc arhaic de comunicare pe calea apelor. În perioada 1963—1973, s-a organizat acțiunea internațională „Mesajul mării”, când s-au lansat peste 900 000 corpuri flotabile (sticle sau recipiente) cu diferite mesaje. Astfel, s-a putut constata că există curenți, că un asemenea curent străbate distanța Dakar—Canada în câteva luni, că există curenți care au parcurs traseul Belgia—Murmansk etc. [sl. *stiklo*].

**STIL**, s.n. ● S. de înot = mod de a mișca întregul corp (brațele, picioarele, pieptul etc.), pentru a pluti și a înainta prin apă. ● S. de ramare = mod de a minui ramele pentru a propulsa o ambarcațiune. În aprecierea s. de ramare se iau în considerație cadența și lungimea de ramare, viteza cu care se trage la rame [fr. *style*; lat. *stilus*].

**STIVUI**, vb. A repartiza și a așeza mărfurile și materialele pe punți și în magazii astfel încît să ocupe spațiu minim și să-și păstreze calitățile și locul pe timpul mării agitate. Sin. *arindă*. Cuv. derivate: s.f. *stivuire*, adj. *stivuit* [ngr. *stivás*, rom. *stivă* + suf. -ui].

**STÎNCĂ**, s.f. Proeminență dură a reliefului subacvatic, care periclitează navigația. ● S. ascuțită = s. piramidală sau conică, aflată sub apă sau la suprafața apei. ● S. balizată = s. situată într-un acvatoriu frecventat de nave, la adâncime mai mică de 18 m; poziția unei astfel de stînci este marcată printr-o geamandură [?].

**STOCKHOLM**, top. Port (la M. Baltică), capitala a Suediei. Al doilea centru industrial al țării. Cel mai mare centru comercial și bancar. Sediul a 11 societăți de navigație. Anual este vizitat de peste 40 000 de nave. Trafic de mărfuri 5,4 mil. t/1977. Suprafața bazinelor portuare depășește 1 700 ha, iar lungimea cheurilor peste 22 km. Adâncimea apei ajunge la 13 m. Utilaj de manipulare a mărfurilor modern și variat. Spații corespunzătoare pentru de-



pozitarea mărfurilor. Mari șantiere de construcții și reparații de nave. Fondat de Birger Jare în 1252.

**STOPĂ**, vb. ● *A s. lanțul ancorci* = a imobiliza lanțul pe timpul manevrei de ancoraj. ● *A s. motorul* = a opri motorul. ● *A s. nava* = a opri nava din mișcare. ● *A s. parîma* = a înceta filarea sau virarea parîmei [fr. *stopper*].

**STOPĂ**, s.f. Dispozitiv cu ajutorul căruia se blochează lanțul ancorei. Se montează fie la nările puțului de ancoră, fie pe punte, între nară și cabestan (vinci), pe care le și protejează [cf. engl. *stopper*].

**STRAI**, s.n. 1. Parîmă destinată să susțină catargul în plan diametral, spre prova. 2. Saulă pe care se înșiră marea pavoaz. ● (arg.) *A picrde s.* = a trece pe lângă o realizare [it. *straglio*].

**STRĂJĂ**, s.f. Parîmă prinsă de bastoane și destinată să susțină marginile tenzii [sl. *straža*].

**STRAPAZĂN**, s.m. 1. Colier vegetal sau din piele, destinat să lege rama de bara scurtă din lemn sau din metal fixată în bordaj; s. are, la barca pescărească, același rol pe care îl are furchetul la celelalte ambarcațiuni. Sin. *ujbă*. 2. (arg.) Marinar nepriceput [cf. tc. *trabzan*].

**STRAT**, s.n. ● *S. de salt* = masă de apă unde se modifică brusc densitatea. ● *S. de sedimente* = masă de materiale (mai ales nămol și nisip fin) depuse pe scoarța sub-

acvatică; v. și *sediment* [lat. *stratum*].

**STRÎNGHER**, s.m. Grindă longitudinală, care rigidizează bordajul [engl. *stringer*].

**STRÎMTOĂRE**, s.f. Canal natural îngust între două insule sau continente, între o insulă și un continent; prin s. se face legătura între două bazine. ● *S. intercontinentală* = s. între două continente: Gibraltar, Bab el Mandeb, Bosfor și Dardanele, Bering etc. ● *S. teritorială* = s. a cărei lățime nu depășește 6 Mm. Cînd ambele maluri ale s. sînt ale aceluiași stat, s. se consideră că aparține statului respectiv (ex. strîmtoarea Bosfor), iar navigația este reglementată prin convenție internațională multilaterală. Cînd unul din malurile s. aparține unui stat iar malul opus aparține altui stat, granița dintre ele este linia imaginară care trece prin mijlocul s. [*strîmt* + suf. *-oare*].

**STRÎNGE**, vb. ● *A s. coasta v. coastă*. ● *A s. vecele v. velă*. ● *A s. vîntul v. vînt*. ● *Strîns și larg* = (arg.) oricînd și oriunde [lat. *stringere*].

**STRÎNGĂTOR**, s.m. 1. Parîmă (manevră curentă) destinată să strîngă o velă aurică; are un capăt prins de grandeea de cădere pupa, apoi trecut prin macara și legat de grandeea de cădere prova și la punte. Ex. *cargobot*, *contrașcotă* [*strînge* + suf. *-tor*].

**SUBACVATIC**, adj. Care se află sau se petrece sub apă [fr. *sub-aquatique*].

**SUBĂRBĂ**, s.f. Sart destinat să susțină bompresul; face legătură între bompres și etravă [fr. *sous-barbe*].

**SUBMARIN**, 1. adj. Referitor la zona de sub mare. ● *Televiziune s.* = instalație destinată cercetării zonei subacvatice, cu ajutorul unor camere de luat vederi și surse puternice de lumină (în apă) și ecran-receptor (la bord). Cu televiziunea s. se controlează lucrări hidrotehnice, carene de nave, nave scufundate, cabluri submarine, plasele de pescuit etc. 2. s.n. Mijloc de navigație destinat să acționeze sub apă. *S. de luptă* execută misiuni de atac și lovire cu torpile, mine și rachete, recunoaștere și patrulare. Părți componente: unul sau două corpuri (interior și exterior), din oțel gros, compartimentate etanș; postul central (în zona centrală) cu periscoape și turelă, tancuri de balast, camera mașini, cabine, compartimente pentru torpile etc. Calități față de alte mijloace de navigație: nu are în imersiune rezistență provocată de valuri; randament mai mare al elicelor; nu are ruluș și nici tangaj; poate naviga și pe sub gheață. Preț de cost extrem de ridicat, pescaj dublu (cînd sînt la suprafață) față de o navă — un petrolier obișnuit de pildă — navigație dificilă (nu există hărți submarine), întreținere costisitoare. ● *S. clasic* = s. propulsat cu motoare Diesel (la suprafață) și cu motor electric la imersiune;  $V = 20-24$  Nd/9-19 Nd. ● *S. crucișător* = s. de 1 500/2 000-2 800/3 000 t, cu 12 tuburi lans-

torpile, 1-2 tunuri de 152 mm, 1-2 tunuri antiaeriene, viteză de 20/10 Nd. ● *S. de buzunar* = s. de maximum 50 t, cu 2 tuburi lanstorpile, echipaj — 2 oameni; poate fi transportat la bordul unor nave pînă în apropierea zonei de acțiune. ● *S. de coastă* = s. de 800/960 t; are 2-8 tuburi lanstorpile, 1-2 tunuri ușoare,  $V = 10/5$  Nd. ● *S. nuclear* = s. cu propulsoare speciale, care transformă energia nucleară a reactorului în forță de propulsie; are viteză net superioară și rază foarte mare de acțiune, durată mare de imersiune. ● *S. oceanic* = s. de 800-1 500 t/1 100-1 800 t, cu 6-10 tuburi lanstorpile, 1-2 tunuri de 75-100 mm,  $V = 14-18/9-10$  Nd. ● *S. puitor de mine* = s. de 980-1 200 t, 2 tunuri, mine,  $V = 14/9$  Nd. Sin. *submersibil* [fr. *sous-marin*].

**SUD**, s.n. 1. Punct cardinal principal, care marchează direcția polului s. terestru. 2. Vînt de sud, (*Bate s.*) [fr. *sud*].

**SUDAN** (*Republica Democratică S.*), top. Stat în partea central-nord-estică a Africii, cu ieșire la M. Roșie. Flota maritimă comercială (1978) = 56 893 tdw. Pescuit (1978) = 24 700 t (din care 23 900 t din ape interioare). Port principal (mil. t/1972) — Port Sudan (3,2). Căi navigabile interne — 4 068 km. Rețeaua hidrografică este dominată de Nil, format la Khartoum prin confluența Nilului Alb cu Nilul Albastru. Patru din cele șase cataracte ale Nilului se află pe teritoriul S.

**SUEZIA** (*Regatul S.*), top. Stat. în nordul Europei, ocupînd cea mai mare parte a peninsulei Scandinavia și numeroase insule din M. Baltică. Flota maritimă comercială (1978) = 10 867 733 tîw. Pescuit (1978) = 190 205 t (10 000 t din ape interioare). Porturi principale (mil. t/1977): Göteborg (19,1), Hälsingborg (7,1), Luleå (6,1), Stockholm (5,4), Trelleborg (3,6), Malmö (3,1), Oxelösund (3,5), Nörrköping (3,2). Trafic total (internațional) de mărfuri (1978) = 187 mil. t. Căi navigabile interne = 736 km. Rîurile sînt repezi — Luleälz (450 km), Skellefteälz, Umeälz (465 km), Ängermanälzen — și au un potențial energetic ridicat. Numeroase lacuri, în special tectonice — Vänern (5 585 km<sup>2</sup>), Vättern (1 899 km<sup>2</sup>), Iljälmareu, Mälaren (1 140 km<sup>2</sup>). Construcții navale (1979) = cca 1,3 mil. t.r.b.

**SUEZ**, top. Canal navigabil care leagă M. Roșie cu M. Mediterană, lung de 162,5 km, lat de 160–200 m, adînc de 14,5–16,5 m. Durata trecerii cel mult 13–17 ore. Canalul S. permite trecerea navelor de 60 000–80 000 t pline, de 100 000 t parțial încărcate sau de 150 000 t goale. Traficul pe canal are următoarea evoluție: 1966 = 242 mil. t.; 1978 = 490 mil. t.; 1980 = 1 040 mil. t.

**SUGRUMĂ**, vb. 1. A mări presiunea frînci asupra vinciului (cabeștanului) pentru a-l opri. 2. A imobiliza o parîmă cu ajutorul unor capete de parîmă [*su(b) - gruma(z)*].

**SUGRUMĂTOĂRE**, s.f. 1. V. *strîngător*. 2. Capăt de parîmă destinat să susțină țapapia [*su-gruma* + suf. *-toare*].

**SULAWESI**, hidr. ● *Marea S.* = mare în Oc. Pacific, în vecinătatea insulei Sulawesi. Suprafață = 435 000 km<sup>2</sup>. Adîncime maximă = 8 540 m. Temperatura apei la suprafață în tot timpul anului: +28°C. Salinitatea = 34,5‰. Amplitudinea mării trece de 3m. Porturi principale: Davao și Zamboanga. La Marea S. au ieșire Indonezia, Filipine și Malaysia.

**SULU**, hidr. ● *Marea S.* = mare în Oc. Pacific, în vecinătatea insulei cu același nume. Suprafață = 348 000 km<sup>2</sup>. Adîncime maximă = 5 119 m. Temperatura apei la suprafață ajunge iarna la +26°C. Amplitudinea mării ajunge pînă la 3 m. La Marea S. au ieșire Filipine și Malaysia (Sabah).

**SUNET**, s.n. Semnal acustic emis la bord cu un aparat (fluier, sirenă, corn etc.). ● *S. acvatic* = s. produs sub apă; ultimele cercetări demonstrează că Oc. Planetar nu reprezintă în nici un caz o lume a tăcerii absolute; căluții de mare schimbă între ei semnale sonore; la fel și puiul de focă despărțit de mama sa. Delfinul, balena și căluțul de mare au, fiecare, hidrolocator biologic, cu ajutorul căruia emit s., recepționează ecoul și se orientează în funcție de direcția și distanța de

la care a sosit ecoul. În acest fel, balena, de pildă, localizează aglomerările de răcușori — hrana ei preferată — și evită obstacolele submarine. Frecvența **s.** este de cca 2 000 kHz (valoare apropiată limitei de percepție a urechii omului), iar lungimea de undă este de 1—10 m. Poluarea apei dăunează acestui hidrolocator biologic, situație care explică „sinuciderea” în masă ale unor balene pe coastele Floridei. ● **S. lung** = **s.** cu durata de 4—6 secunde. Din combinația **s.** scurte cu **s.** lungi rezultă semnale de ceață, de manevră, de chemare a pilotului etc. ● **S. scurt** = **s.** cu durată de o secundă. [lat. *sonitus*].

**SUPRAFĂȚĂ**, s.f. ● **S. cârmei** = **s.** pe care o are partea imersă a safranului, pentru diferitele pescaje ale navei. ● **S. velaturii** = **s.** totală a velelor exprimată în metri pătrați. Raportul dintre **s. velaturii** și **s.** imersă a cuplului maestru are valori care diferă de la un tip de velier la altul. Iahturile de concurs au acest raport cuprins între 70 și 100, iar cele de agrement între 45 și 55. ● **S. de plutire** = secțiune imaginară situată la intersecția corpului navei cu suprafața apei. ● **S. imersă** = **s.** totală de contact a caremei cu apa. Valoarea **s.** imersă este luată în considerație când se calculează rezistența de frecare, puterea de remorcare, greutatea bordajului exterior. Sin. **s. de frecare**. ● **S. liberă** = **s.** lichidului dintr-un compartiment încărcat parțial, ceea ce influențează stabilitatea navei. ● **S. velică** = **1.** tota-

lul **s.** pe care le au velele navei; **2.** Totalul **s.** expuse vântului (corp navă deasupra liniei de plutire, suprastructurii etc.). ● [Despre submarin] **La s.** = aflat cu suprastructura deasupra apei [*supra* + *față*, după fr. *surface*].

**SUPRASTRUCTURĂ**, s.f. Totalitate a construcțiilor de deasupra punții superioare. În **s.** sunt amplasate încăperi de locuit și de navigație etc. **S.** mărește rezistența corpului și rezerva de flotabilitate. Sin. *castelatură*. ● **Punte de s.** = punte deasupra unor elemente de **s.** Ex. teugă, dunetă, castel central [*supra* + *structură* după fr. *superstructure*].

**SUPRATĂXĂ**, s.f. ● **S. de pavilion** = sumă percepută în unele porturi pentru mărfurile transportate cu nave străine. Are rolul să încurajeze inițiativele naționale în domeniul transporturilor cu nave proprii. ● **S. de pilotaj** = sumă suplimentară percepută pentru pilotaj iarna sau în condiții grele [*supra* + *taxă*, după fr. *surtaxe*].

**SURINAM**, top. Stat pe coasta de nord-est a Americii de Sud, cu ieșire la Oc. Atlantic. Flotă maritimă comercială (1978) = 10 027 t.d.w. Pescuit (1978) = 6311 t pește; circa 3 500 t crevete anual. Porturi principale: Paramaribo, Nieuw Nickerie, Albina. Rîurile Surinam (400 km), Saramacca, Maroni, Carantijn constituie importante căi de transport.

**SUSMÂNȚĂ**, s.f. Parîmă cu ajutorul căreia se ridică pe vergă bur-

ta velcelor inferioare și a gabierilor [?].

**SVERDRUP**, s.n. Unitate de măsură a debitului curenților marini, egală cu 1 milion m<sup>3</sup>/s. [?].

**SYDNEY**, top. Port la Oc. Pacific. Unul din marile porturi și important centru economic și comercial al Australiei. Trafic de mărfuri 13,8 mil. t/1978. Sediul a trei mari societăți de navigație. Anual este vizitat de peste 4 000 de nave. Lungimea cheurilor este de 23 km. Adâncimea apei la dană variază între 6 și 17 m. Dotări portuare: macara plutitoare de 150 t, numeroase macarale mari de cheu, hangare, depozite pen-

tru mărfuri. Șantier naval bine dotat (24 de cale de lansare).

**SZCZECIN**, top. Port fluvial în nordul Europei centrale. Situat pe ambele maluri ale Odrei, nu departe de vărsarea sa în M. Baltică. Al doilea port (după Gdansk), puternic centru industrial și comercial al Poloniei. Sediul unor societăți de navigație. Port de tranzit pentru Cehoslovacia și pentru partea meridională a R.D. Germane. Este vizitat anual de peste 7 500 de nave. Trafic internațional de mărfuri 25,1 mil. t/1978. Importante șantiere navale, echipament portuar modern (macarale, cheuri, silozuri), spații mari de depozitare a mărfurilor.



**ȘA**, s.f. 1. Piesă de legătură între ghiu și catarg. 2. Partea inferioară a crestei pe care o are bancul. 3. Fișie de întărire a tendei în zona de contact cu straja [lat. *sella*].

**ȘABLÓN**, s.n. Model, în mărime naturală, al unor elemente din componerea navei. • **Ș. de coastă** = **ș.** după care, în secția de trasaș, se taie coaste pentru osatura navei. • **Ș. de traversă** = **ș.** după care se construiesc traverse de punte în mărime naturală [germ. *Schablone*].

**ȘAICĂ**, s.f. Mijloc arhaic de navigație, cu fund plat, destinat transportului de mărfuri pe Dunăre, în evul mediu. Era propulsat cu vele și rame. Documentele vremii susțin că **ș.** se construiau la Galați și la Giurgiu. Var. *șeică* [tc. *șaika*].

**ȘALÁNDĂ**, s.f. 1. Navă fluvială, nepropulsată, cu fundul plat, nepuntată, destinată să transporte mărfuri sau să efectueze plimbări. 2. Navă cu bordaj vertical, cu extremități rotunde, cu fund

plat și rabatabil, destinată să transporte, la larg, materialul excavat de dragă. Var. *șaland* [fr. *chaland*].

**ȘALŪPĂ**, s.f. Mijloc de navigație autopropulsat, puntat, lung de maximum 20 m, destinat să transporte mărfuri, materiale și pasageri, precum și să remorcheze bărci sau să transporte la navele care sosesc în radă personalul sanitar (sau alte persoane — pilotul) pentru a controla și pentru a acorda „libera practică” [fr. *chaloupe*].

**ȘALUTIÉR**, s.n. Navă mică, destinată pescuitului în largul mării [fr. *chalutier*].

**ȘANTIÉR**, s.n. • **Ș. naval** = unitate industrială unde se construiesc și se repară mijloace de navigație. Cuprinde: secții, ateliere, cale, dane, instalații, docuri, mijloace tehnice pentru construcții și lansări de nave etc. • **Ș. Navale Brăila** = **ș.** pentru construcții de ceamuri, motonave, nave pentru transportat fructe, remorchere, nave-pilot, nave de

salvare, șleपुरi, cargouri de 4 500 tdw, 7 500 tdw și 15 000 tdw.

● **Ș. Naval Constanța** = ș. pentru construcții de cargouri de 1 920 tdw, mineraliere (55 000 tdw), petroliere (150 000 tdw; aici a fost construit primul petrolier de 150 000 t „Independența”). Are doc uscat lung de cea 400 m și lat de 115 m. În 1980, capacitatea ș. va fi de 500 000 t. ● **Ș. Navale Drobeta-Turnu Severin** = ș. pentru construcții de cargouri, tancuri petroliere maritime, șleपुरi, șalande, docuri plutitoare.

● **Ș. Navale Galați** = ș. pentru construcții de șleपुरi fluviale, remorhere fluviale și maritime, motonave, cargouri maritime, mineraliere. ● **Ș. Navale Mangalia** = ș. pentru construcții de mineraliere și de petroliere, precum și pentru reparații navale. ● **Ș. Navale Oltenița** = ș. pentru construcții de remorhere fluviale, ceamuri, șalande, drăgi, motonave, spărgătoare de gheață, cargouri [fr. *chantier*].

**ȘCOALA**, s.f. ● **Ș. copiilor de marină Galați** = instituție de învățământ înființată la 30 octombrie 1881, destinată să pregătească unele categorii de marinari. În 1883, se predau următoarele discipline: matelotaj, timonerie, aritmetică, geometrie, geografie. Se primeau copii de 13—15 ani, în-deosebi orfani ori provenind din familii cu invalizi de război, precum și fii de militari și de marinari cu slabe posibilități materiale. Durata ș. era de trei ani. Absolvenții care împlineau vârsta de 17 ani erau avansați la gradul de

caporal și trecuți în corpul flotilei. ● **Ș. de aplicații a sublocotenenților de marină** = ș. înființată la 26 februarie 1896. Durata doi ani. A funcționat la Galați, apoi la Constanța. Pregătea ofițeri de marină în specialitățile: navigație, artilerie, arme sub apă. Din noiembrie până în aprilie, elevii urmau cursuri teoretice la următoarele discipline: manevre, drept internațional și morală, tactică navală, construcții navale, artilerie de marină, apărare anti-submarină și electricitate, navigație și hidrografie, mașini și deseu. În aprilie, elevii susțineau examene, apoi erau imbarcați pe bricul „Mircea” sau pe alte nave militare. ● **Ș. de artilerie, geniu și marină** = ș. constituită după ce, în 1909, luase ființă o secție pentru ofițerii de marină în cadrul „Ș. de artilerie și geniu” înființată în 1881 la București. În 1910 ș. este denumită **Ș. de artilerie și marină**. ● **Ș. de artilerie și marină** = ș. înființată în 1910 prin schimbarea structurii și denumirii Ș. de artilerie, geniu și marină. Anual, elevii mariuari erau imbarcați pentru practică la bricul „Mircea” și la crucișătorul „Elisabeta”, iar după absolvire primeau gradul de sublocotenent. ● **Ș. militară de maștri de marină** = ș. unde se primesc azi absolvenții ai școlilor generale, care au minimum doi ani în producție. ● **Ș. navală** = ș. înființată la 9 iunie 1920, cu sediul la Constanța, pentru a pregăti ofițeri de marină. ● **Ș. navală superioară** = ș. înființată la 28 octombrie 1909, pentru a pregăti

ofițeri de marină. Durata, un an. Cursurile ș. erau urmate de ofițerii de marină ce nu aveau vechime la bord. Discipline: arta maritimă militară, războaiele navale, tactica combinată, serviciul de stat major, tirul naval și materialul de artilerie, electrotehnică, apărări sub apă. Drept internațional maritim, cursuri și aplicații similare unor ș. militare din străinătate. A fost desființată în timpul primului război mondial. Astăzi, ofițerii de marină sînt pregătiți în Institutul de marină „Mircea cel Bătrîn”, Constanța [ser., bg., rus. *škola*].

**ȘCÔNDRU**, s.m. Bucată de lemn groasă, cilindrică, folosită pentru a marca pericole de navigație sau limite de pas, precum și pentru a menține la distanță de mal navele fluviale acostate [?].

**ȘCÔTĂ**, s.f. Saulă sau parimă destinată să manevreze ghiul sau colțul de jos al unei vele, fixându-le spre pupa într-o poziție favorabilă față de vînt. ● **Ș. focului** = saulă sau parimă destinată să întindă și să fixeze colțul liber al focului în bordul din vînt. Var. *scotă* [it. *scotta*].

**ȘECÂN**, s.m. (inv.) Persoană care conducea o șică; var. *șicar* [?; 1494].

**ȘEF**, s.m. ● **Ș. de barcă** = marinar care conduce o ambarcațiune și armamentul (echipajul) ei. ● **Ș. de echipaj** = marinar care conduce activitatea marinarilor punțiști. Are în primire materialele de punte. Sin. *boțman*; *noström*. ● **Ș. de echipă** = persoană

care are în subordine un grup de lucrători la încărcarea-descărcarea navei. ● **Ș. de rame** = marinarul din tribord, de pe ultimul rînd al trăgătorilor la rame; după ș. de rame armamentul își stabilește cadența de tras la rame. ● **Ș. mecanic** = ofițer subordonat comandantului navei și ș. al marinarilor electromecanici; v. *mecanic* și *ofițer*. ● **Ș. stivitor** = persoană pregătită să încarce, să arimeze și să descarce nave [fr. *chef*].

**ȘELTERDEC**, s.n. 1. Punte deasupra punții principale, fără includeri etanșe. 2. Navă cu puntea 1; datorită acestui element de construcție, se acordă navei unele scutiri financiare privind tonajul [engl. *shelterdeck* „punte deschisă“].

**ȘENĂL**, s.n. Zonă din rîu, canal, bazin sau lac unde apa are adîncime și lățime suficiente pentru a permite trecerea navelor în dublu sens. Sin. *canal navigabil* [fr. *chenal*].

**ȘIPȘÂNDRU**, s.m. Furnizor de alimente pentru navă de mară, obiecte de armament [engl. *ship-chander*].

**ȘLAM**, s.n. Aglomerare de substanță poluantă (fiței) pe apă. [germ. *Schlamm*].

**ȘLEP**, s.n. Navă fluvială sau maritimă cu fund plat, bordaj vertical, proza bombată, pupă rotundă, fără propulsie proprie (ș. remorcat) sau autopropulsat. Destinația ș. este să transporte pe distanțe scurte mărfuri și materiale (cărbuni, cereale, pietriș,



cherestea, minereuri etc.). • Ș. *autopropulsat* = ș. cu motor. • Ș. *grecesc* = ș. de cca 2 000 t. • Ș. *remorcat* v. ș. [germ. *Schlepp- (kahn)*].

**ȘLEPĂR**, s.m. Persoană specializată și împuternicită să comande un șlep [*šlep* + suf. *-ar*].

**ȘNILAI**, s.m. (flv.). Parimă mai grossă ca saula [?].

**ȘOLD**, s.n. Zonă a bordajului sub linia de plutire, dinapoia transversului [?].

**ȘOMAR**, s.n. Rolă orizontală, montată la prova și în alte locuri de la bord, pentru a ghida parime supuse tracțiunii [?].

**ȘPAN**, s.n. Parimă întinsă între doi arbori [?].

**ȘPĂRDEC**, s.n. Punte pe suprastructură situată înapoia centrului navei și deasupra punții principale. Var. *špardec* [fr., engl. *špardeck*].

**ȘPRAIȚUIȚ**, vb. A fixa (arima) la bord butoaiele, folosind colțare, șine etc. Cuv. derivate: s.f. *špraițuire*, adj. *špraițuit* [germ. *Spreizen*].

**ȘPRÎNG**, s.n. v. *špring*.

**ȘTĂVĂR**, s.n. Sulă cu trei muchii; se folosește la găurirea velei. Var. *šteher* [?].

**„ȘTEFAN CEL MARE”** (1867). Navă militară românească, construită la Linz (Austria); cel mai mare bastiment românesc de război din perioada premergătoare Războiului de Independență. *Caracteristici*: L = 76,2 m; B = 8,4 m; T = 1,25 m; Δ = 520 t; propulsie mecanică = mașini 670 CP; V = 13 Nd; armament = tunuri de calibru mic. *Jurnal de bord*: pregătirea marinarilor la navigație, timonerie, matelotaj; transporturi militare pe Dunăre (1878), cazare pentru „Școala de manevră” (1894).

**ȘTORT**, s.n. 1. Cuplare de scurtă durată a propulsoarelor, pentru a da navei un impuls. 2. Smucire a remorcii. Var. *štors* [?].

**ȘTRUFĂ**, s.f. (flv.) v. *špring*.

**ȘUVIȚĂ**, s.f. Element component al parimei vegetale, alcătuit din mai multe șiflate răsucite la un loc spre stînga [bg. *ševica*].

**ȘVĚMER**, s.n. (flv.) Școndru care marchează șenalul [germ. *Schwemmer*].

T

**TĂBLĂ**, s.f. • **T. de distanțe** = **t.** cu distanțe dintre porturi. • **T. de marea** = catalog cu elementele mării; ora, valoarea fluxului, curenții de marea, durata refluxului etc. • **T. lacrimară** = fila de bordaj din zona de îmbinare a centurii cu puntea. • **T. nautică** = document cu tabele și date necesare pentru a efectua rapid calcule de navigație. În **t.** nautică sînt înscrise valori ale funcțiilor trigonometrice, corecții pentru înălțimi măsurate la aștri, distanța la reper de navigație în funcție de înălțimea și unghiul lor vertical, ore la care culminează aștrii, distanța de vizibilitate a unor repere etc. • **T. navei** = panou de afișaj al diferitelor date necesare navigației: deviații radio, deviații ale compasului magnetic, caracteristici ale farurilor, valori ale curbei de girație etc. • **T. de azimut** = formular cu relevmentele aștrilor la intervale de 4 sau 10 minute de timp ade-vărat sau de timp civil al locu-lui. • **T. de deviație** v. *deviație*.

• **T. de estimă** = formular cu valori ale diferențelor de latitu-dine și ale deplasărilor est-vest folosite pentru a determina punc-tul estimat al navei. • **T. de ma-ree** = document anual cu valori ale orei și înălțimii mării în dife-rite porturi ale lumii. [sl. *tabla*; fr. *table*].

**TABLÔU**, s.n. • **T. bărcii** = placă transversală, care include barca spre pupa. Pe **t.** bărcii sînt pitu-rate cîteva pavilioane de saulă și cifre privind numărul oamenilor care trag la rame, precum și nu-mărul maxim de persoane care pot fi ambarcate. Sin. *ogînda bărcii*; *spatele bărcii*. • **T. navei** = perete transversal care formează bordajul din spate al unei nave care are pupa tăiată. Sin. *ogînda navei* [fr. *tableau*].

**TĂBŪ**, s.n. Interdicție absolută, sacră, privind comportamentul, limbajul, activitățile și relațiile sociale într-o colectivitate. Acest termen a fost adus în Europa de către navigatorul James Cook,

care l-a preluat de la căpetenii și de la șamani (vrăjitori) din Melanezia. Manifestări ale **t.** lingvistic sînt și anumite hidronime și toponime, date pentru a „îmblîzi” fenomene ostile navigatorilor de odinioară. Ex. nume de cicloni; Capul Bunei Speranțe în loc de Capul Furtunilor [fr. *tabou*].

**TACĂDĂ**, s.f. Dispozitiv alcătuit din grinzi, pe care se așază, la uscat, un mijloc de navigație. Sin. *tacar* [?].

**TACĂR**, s.n. v. *tacadă* [?].

**TACARISĂ**, vb. A forma tacarul (tacada) Cuv. derivate: s.f. *tacarisire*, adj. *tacarisit* [tacar + suf. -isi].

**TACHELĂJ**, s.n. Ansamblul elementelor folosite la bord pentru tracțiune, manevre de vele și de greutate: parme, chei, macarale, cîrlige, tacheși etc. [germ. *Tackelage*].

**TACHĚT**, s.m. Piesă metalică în formă de „T” cu baza sudată de punte, de catarg etc., la care se leagă parme și saule [fr. *taquet*].

**TACLINĂ**, s.f. Saulă de 80—180 cm lungime, cu cîrlige speciale la capete, destinată să separe două serii de pavilioane ridicate [?].

**TACHOMĚTRU**, s.n. Aparat care indică numărul de rotații al elicei. La bord, **t.** se instalează în comanda de navigație, în compartimentul mașinii și în alte încăperi. Sin. *contor de rotații* [germ. *Tachometer*, fr. *tachômetre*].

**TAIFŪN**, s.n. Cyclon tropical, caracteristic acvatoriilor din Asia de est; ia forma unor vîrtejuri cu diametrul de cca 650 km și înalte de cca 10 km, care se deplasează spre vest pe o traiectorie parabolică. Sin. *cyclon* [germ. *Taifun*].

**TAJO**, hidr. Fluviu în sud-vestul Europei. Lungime totală 1 010 km din care 800 km pe teritoriul Spaniei și restul în Portugalia. Suprafața bazinului 80 900 km<sup>2</sup>. Izvoraște din Sierra de Cuenca și se varsă în Oc. Atlantic. Afluent principal Alagón. Are importanță pentru navigație.

**TALĂZ**, s.n. v. *val* [tc. *talas*].

**TALIMĂN**, s.m. Persoană competentă și împuternicită să facă pontajul mărfii; v. și *marfă*. Sin. *epistat*, *pontator* [?].

**TĂLPĂ**, s.f. ● **T. catargului** = locaș pătrat, practicat în carlingă, destinat să sprijine partea de jos a catargului numită călcii. ● **T. etamboului** = piesă care unește, la navele cu o singură elice, etamboul elicei cu etamboul cîrmei. Pe **t. etamboului** se sprijină axul cîrmei. [cf. magh. *talp*].

**TALŪZ**, s.n. Porțiune de uscat care coboară în pantă spre apă și își continuă coborîrea spre adîncuri. ● **T. continental** = porțiune abruptă (pantă de 20°—45°) a scoartei subacvatică între platforma continentală și zona abisală. Sin. *pozițiș continental* [fr. *talus*].

**TALVĚG**, s.n. Linie imaginară care unește punctele cu adînci-

mea cea mai mare a unei ape cîrgătoare. De obicei, poziția **t.** este marcată de firul apei și de zona cu apele cele mai rezezi. În zonele de graniță, **t.** marchează hotarul fluvial între țările vecine [germ. *Talweg*; fr., engl. *thalweg*].

**TAMBÚCHI**, s.n. Deschizătură în puntea navei, folosită pentru acces sub punte, prevăzută cu un capac rabatabil și dispozitiv de închidere etanșă, care o protejează de intemperii [sp. *tambucho*].

**TAMBŪR**, s.n. Dispozitiv cilindric, orizontal sau vertical, folosit la bord pentru a înfășura parame [fr. *tambour*].

**TAMPÓN**, s.n. Parte întărită de formă plată, la prova unor remorcheri sau la pupa barjei, cu rol să asigure deplasarea prin împingere; v. și *remorcher* [fr. *tampon*].

**TANC**, s.n. 1. Compartiment din tablă sau oțel, etanș, folosit la bord pentru a depozita lichide (apă, combustibili, lubrifianți). Sin. *rezervoar*; *cistermă*. ● **T. anti-ruliu** — **t.** de apă situat la babord (tribord), în zona cuplului maestru, destinat să amortizeze ruliul navei. **T.** din babord comunică prin tubulatură cu **t.** din tribord, iar apa din ele îngreuează bandarea (înclinarea navei alternativ în borduri). Sin. **t. de amortizare**. ● **T. de apă** = 1. Compartiment în care se depozitează apă potabilă; **t. de apă dulce**; 2. Navă propulsată, destinată să aprovizioneze navele cu apă potabilă.

● **T. de apă sanitară** = compartiment cu apă pentru instalația sanitară. ● **T. de asietă** = compartiment

situat la prova sau la pupa, folosit pentru a menține nava în poziție orizontală, manevrîndu-se în acest scop apa de balast pe care o conține. Sin. *pic*. ● **T. de balast** = compartiment care se umple cu apă pentru a menține navei stabilitatea și un anumit pescaj; este situat în spațiul dublului fund sau în borduri și este prevăzută cu tubulatură de umplere-golire, cu tub de evacuare a aerului pe timpul umplerii **t.**, cu capac de vizită etc. ● **T. de decantare** = compartiment în care se face decantarea combustibilului înainte de a fi trecut în **t. de consum**; are capacitate mică și este situat în compartimentul mașinii.

● **T. de expansiune** = **t.** situat lângă **t. mari** de la bord, cu care comunică; cînd se dilată, lichidul poate refula dintr-un **t. mare** în **t. de expansiune**. ● **T. petrolier** v. *petrolier*. ● **Curățirea t.** = îndepărtarea reziduurilor după descărcarea **t.** ● **Diafragmă de t.** = perete transversal, care compartimentează tancurile mari ale navei, pentru a evita deplasarea lichidului, situație care ar periclită stabilitatea navei. Un tanc mare poate avea una sau mai multe diafragme de **t.**; v. și *diafragmă de ruliu*; ● **T. petrolier** [engl., fr. *tank*; germ. *Tank*].

**TANGĂ**, vb. (Despre navă) A oscila în jurul axului transversal [fr. *tanguer*].

**TANGAJ**, s.n. Mișcare oscilatorie de înclinare a navei spre prova

și spre pupa, datorată valurilor și vântului [fr. *tangage*].

**TANGANYIKA**, hidr. Lac tectonic în estul Africii, important și pentru navigație. Suprafață = 32 900 km<sup>2</sup>. Adâncime maximă = 435 m. Aparține statelor Tanzania, Zair, Burundi și Zambia. Prezintă importanță pentru piscicultură.

**TANGÓN**, s.n. 1. Bimă orizontală, sprijinită cu unul din capete la bord, iar la celălalt capăt susținută de o balanșină și de două brațe (spre prova și spre pupa). Când nava este la ancoră, **t.** este folosit pentru a lega la el bărcile, precum și pentru trecerea marinarilor de la bord în bărci și invers. • **T. încrucișat** = **t.** fixat perpendicular pe bordaj. În mars, la unele nave, **t.** este folosit și pentru a remorca lochul. 2. Bară rotundă, prevăzută cu cirlig la unul sau la amândouă capetele și destinată să întindă colțul velei din prova, când barca are vânt din pupa. Sin. *tangonet*. [fr. *tangon*].

**TANZANIA (Republica Unită T.)**, top. Stat în estul Africii. Are ieșire la Oc. Indian. Flotă maritimă comercială (1978) = 44 304 tdw. Pescuit (1978) = 287 150 t pește. Porturi principale (mil. t. /1975): Dar es Salaam (3,5), Tanga (0,4), Mtwara (0,2), Zanzibar. Navigație pe lacurile Victoria (69 400 km<sup>2</sup>), Tanganyika (32 900 km<sup>2</sup>), Malawi (30 800 km<sup>2</sup>). Rețeaua hidrografică este completată de trei mari fluvii: Nil, Zair și Zambezi. Alte râuri: Pan-

gani, Rufiji, Matandu, Mbwemburu, Ruvuma; lacuri: Rukwa, Lake Natron, Manyara, Eyasi.

**TASMANIA** 1. top. Insulă descoperită la sud-est de Australia în 1642 de navigatorul olandez Abel Tasman, aflat în slujba societății „Indiile Orientale”. Aparține Australiei. 2. hidr. • **Marea T.** = mare a Oc. Pacific, în vecinătatea Australiei. Adâncime maximă 5 604 m. Temperatura apei la suprafață ajunge iarna la +9°C, iar vara la +25°C. Salinitatea 35‰. Amplitudinea mării până la 5,3 m. Porturi principale: Sydney, Newcastle, Brisbane, Auckland, New Plymouth. Au ieșire la mare Australia și Noua Zeelandă.

**TĂXĂ**, s.f. • **T. de ancoraj** = **t.** plătită pentru numărul de zile în care nava a staționat în port; valoarea **t.** se calculează în funcție de tonajul registru net al navei. • **T. de andocare** = **t.** plătită pentru perioada în care nava a fost andocată; valoarea **t.** se calculează în funcție de tonajul registru brut al navei. • **T. de balastare** = **t.** plătită pentru balastul (nisip, pietriș etc.) luat la bord din port. • **T. de balizaj** = **t.** plătită pentru folosirea mijloacelor de asigurare a navigației (navă-far, balize, flotoare, școndri etc.). • **T. de canal** = **t.** plătită pentru trecerea prin canal; valoarea **t.** se calculează în funcție de tonajul navei și de greutatea caricului. • **T. de cheu** = **t.** plătită pentru acostare sau pentru staționare în bazinul portuar. • **T. de ecluzare** = **t.** plătită

pentru trecerea prin ecluză. • **T. de far** = **t.** plătită pentru folosirea mijloacelor luminoase de asigurare a navigației: faruri, geamanduri luminoase etc. • **T. de pilotaj** = **t.** plătită pentru serviciul de pilotaj, în funcție de tonajul navei, durata și distanța pilotării. • **T. de remorcaj** = **t.** plătită pentru remorcaj pe timpul manevrei în port, în radă și pe canal. • **T. de staționare v. t. de ancoraj.** • **T. portuare** = **t.** plătite pe timpul escalelor: **t.** de balizaj, de pilotaj, de ancoraj, de remorcaj etc. Sînt scutite de **t.** portuare, în majoritatea porturilor, ambarcațiunile mici și cele sportive, precum și navele care intră la adăpost, care folosesc portul doar pentru aprovizionare cu combustibil și alimente. • **T. vamale** = **t.** plătite pentru mărfurile importate sau exportate. Ex. **t.** „ad valorem”, minimală, maximală, diferențială, preferențială, **t.** a națiunii celei mai favorizate [fr. *taxe*].

**TĂLPICĂ**, s.f. Ansamblu de grinzi suprapuse, pe care se așază nava înainte de lansare; **t.** alunecă odată cu nava care se lansează [talpă + suf. -ică].

**TĂIETURĂ**, s.f. 1. Deschidere între fețele macaralei; v. și *macara*. 2. Deschidere practică în balustradă sau parapet, pentru scară [tăia + suf. -tură].

**TĂRIE**, s.f. • Grad de **t.** a vîntului = cifră de la 0 la 12, care exprimă intensitatea cu care suflă vîntul. Fiecărui grad îi corespunde o anumită viteză a vîntului și o anumită stare a atmosferei, ast-

fel: grad 0 = 0—0,5 m/s (0—1 Nd), vînt calm; grad 1 = 0,6—1,7 m/s (1,2—3,4 Nd), adiere ușoară; grad 6 = 0,9—12,4 m/s (19,1—24,1 Nd), vînt puternic; grad 12 = 29—45 m/s (56,6—120 Nd), uragan [*tare* + suf. -ie].

„**TE VEGA**” (1933). Navă panameză, construită la Kiel (Germania); navă-școală cu vele. *Caracteristici*: L = 47,6 m; B = 11,6 m; T = 5,4 m; Δ = 243 t; propulsie mixtă = vele, motor 235 CP; V = 8 Nd; echipaj = 36 persoane de 16—21 ani (12 fete, 24 băieți). *Jurnal de bord*: regate în Oc. Atlantic.

**TEAGŪN**, s.n. Hulă staționară în porturile estice ale Mării Negre, provocată de vînturile puternice care bat de la uscat [cuv. rus].

**TÉC**, s. Lemn de esență tare, rezistent la lovituri, întrebunțat pentru confecționarea cavilelor, raiurilor etc. (*Tectona grandis*) [fr. *teck*].

**TELEGRĂF**, s.n. 1. Instalație mecanică sau electrică, destinată să transmită, de la postul de comandă la compartimentul mașinii, indicații privind gama de viteză a propulsoarelor. 2. Dispozitiv prin care se transmite, la camera cîrmei, indicatorii privind guvernarea navei [fr. *télégraphe*].

**TELEGRAFIE (T. fără fir** — T.F.F.), s.f. Instalație prin care se transmite la distanțe mari comunicări navă — navă, sau navă — uscat, cu ajutorul undelor electromagnetice. [fr. *télégraphie*].

**TELEMETRU**, s.n. Instrument optic cu ajutorul căruia se determină distanța la repere de navigație [fr. *télémetre*].

**TEMPERATŪRĂ**, s.f. ● **T. apei** = proprietate fizică a apei, care exprimă cantitatea de căldură înmagazinată în diferite straturi; cea mai ridicată **t.** înregistrată în M. Neagră a fost de 32°C. Media anuală a **t.** este de 19,1°C în Oc. Pacific, 17°C în Oc. Indian și 16,9°C în Oc. Atlantic. Pe glob, apele cele mai calde sînt în Golful Persic (minimum 35°C) [fr. *température*; lat. *temperatura*].

**TEMPÊST**, s.m. Ambarcațiune sportivă cu vele. Caracteristici: L = 9,75 m; B = 1,90 m; T = 1,35 m; suprafața velor = 28m<sup>2</sup>. [?].

**TENDALÉT**, s.m. Prelată care protejează un singur bord împotriva soarelui, ploii etc. [it. *tendaletto*].

**TENDĂR**, s.n. Bară fixată, cu bastoane, deasupra și în lungul navei, pentru a sprijini partea de mijloc a tendei. Grindă folosită la susținerea capetelor bărcilor de pe o navă [*tendă* + suf. -ar].

**TENDĂ**, s.f. Prelată de protecție (apă și soare), confecționată din pînză de vele, întinsă deasupra punții sau a suprastructurilor. ● **A desface t.** = a desfășura **t.**, a întinde **t.** [ngr. *tenta*; it. *tenda*]

**TENOĂCĂ**, s.f. Apă liniștită și adîncă, în zone unde cursul fluviului are cotituri [?].

**TENSIŪNE**, s.f. ● **T. superficială a apei marine** = proprietate fizică a apei marine, care exprimă existența forțelor din interiorul masei de apă, numite forțe intermoleculare; la temperatura de 20°C, **t.** superficială a apei marine are, în medie, valoarea de 72,53 dyne/cm [fr. *tension*; lat. *tensio*, -onis].

**TERITÓRIU**, s.n. ● **T. accatic** = totalitatea apelor interioare (rîuri, lacuri, bălți, canale, golfuri, bazine portuare etc.) și a apelor teritoriale (mare teritorială) pe care le are un stat; v. și *apă*. ● **T. de peste mări** = denumire dată în metropole coloniilor „de peste mări”. ● **T. maritim** = zonă maritimă de intens trafic, situată lângă țărmul unui stat, fără a avea regim de „apă teritorială”, întrucît pe aici trec importante drumuri de navigație. Ex. strîmtoarea Dardanele, Marea Interioară a Japoniei etc. [lat. *territorium*; fr. *territoire*].

**TERMINĂL**, s.n. Instalație portuară sau dispozitiv cu rol de încărcare-descărcare, transbordare etc. a mărfurilor [fr. *terminal*].

**TERMOGRĂF**, s.n. Instrument care înregistrează temperatura aerului la bord [fr. *thermographé*].

**TERMOMETRU**, s.n. Instrument care măsoară temperatura aerului la bord și a apei marine. [fr. *thermomètre*].

**TERȚAROLĂ**, vb. A reduce suprafața unei vele pe timp de furtună sau când se prevede că vântul se va intensifica; se recurge la manevra de a **t.** pentru a nu periclita velele și nici stabilitatea velierului. Vela se **t.** fie înfășurând-o pe ghiu, fie plind-o și prinzând-o apoi de ghiu [cf. it. *terzarolare*].

**TERȚAROLĂRE**, s.f. I. Manevra de a *terzarola* și rezultatul ei [*terzarola*].

**TERȚAROLĂ**, s.f. Porțiune dintr-o velă care poate fi strinsă prin înfășurare. • A lua o **t.** = a *terzarola* [it. *terzaruola*].

„**TESSERACONTERA**”, s.f. Navă gigant construită în Egiptul antic — prima navă gigant din istoric — pe vremea lui Ptolomeu Philopator (221—203 î.e.n.). Caracteristici: L = 130 m; B = 22 m; propulsie cu rame = 4 000 de trăgători la rame, dispuși pe 40 de rânduri; echipaj = 8 000 persoane (400 de marinari, 3 000 lupători; personal auxiliar); viteză mică, manevrabilitate redusă [cuv. gr.].

**TEUGĂ**, s.f. 1. Punte situată deasupra punții principale, la prova, care se întinde dintr-un bord în altul. 2. Suprastructură-prova [fr. *teugue*].

**THAILANDA** (*Regatul T.*), top. Stat în Asia de sud-est, în vestul pen. Indochina. Are ieșire la Oc. Pacific (M. Chinei de Sud) și Oc. Indian (M. Andaman). Flota maritimă comercială (1978) = 505441 tdv. Pescuit (1978) = 2 264 000 t (150 000 t din ape interioare).

Port principal (mil. t/1978): Bangkok (27,8). Fluviile Mekong și Menam constituie importante căi de comunicație și pentru irigații.

**THUNDER BAY**, top. Unul din cele mai mari porturi la Marile Lacuri americane (partea septentrională a Americii de Nord). Trafic de mărfuri 16,34 mil. t/1974. Reparații și construcții de nave. Utilaj modern pentru manipularea mărfurilor și spații mari pentru depozitare. Important centru economic și comercial al S.U.A.

**TIGRU**, hidr. Fluviu în sud-vestul Asiei. Lungime 1 850 km. Suprafața bazinului 375 000 km<sup>2</sup>. Izvoarăște din Munții Taurus. Se unește cu fluviul Eufrat și formează fluviul Shatt al'Arab, care se varsă în Golful Persic. Afluenți principali: Diyala, Zab al Asfal, Zab al Kabir. Este navigabil. Porturi principale: Baghdad și Mosul. Aparține statelor Irak, Turcia V. *Eufrat*.

**TIME-SHEET**, s. Fișă de evidență a timpului de încărcare-descărcare [engl. „contul timpului”].

**TIMÓNĂ**, s.f. Roată de lemn sau de metal destinată să acționeze cirma unei nave; prelungirile spițelor prin coroana roții seamănă cu niște minere și se numesc *cavile*; de la **t.**, mișcarea se transmite prin parme de metal sau prin lanț la eche (piesă în formă de sector), prinsă pe axul cirmei. În compunerea instalației de guvernare, **t.** a fost introdusă în sec. XIX [ngr. *timóni*, fr. *timon*, it. *timone*].



**TIMONERIE**, s.f. Încăpere cu vizibilitate bună de la bordul unei nave în care timonierul își îndeplinește serviciul; este situată în apropierea comenzii de navigație și este dotată cu aparatura necesară conducerii navei: timonă, telegrafe, axiometre, tahometre, repetiteor giro etc. [fr. *timonerie*; it. *timoneria*].

**TIMONIÉR**, s.m. Persoană specializată și atestată să manevreze instalația de guvernare a navei Cuv. derivat *timonierie* [fr. *timonier*].

**TIMOR**, hidr. ● *Marea T.* = mare a Oc. Indian, între insula cu același nume și Australia. Suprafață 615 000 km<sup>2</sup>. Adâncime maximă = 3 310 m. Temperatura apei la suprafață ajunge vara la +29°C. Salinitatea 35‰. Amplitudinea mării ajunge la 4 m. Port principal: Darwin. La Marea T. au ieșire Indonezia și Australia.

**TIMP**, s.m. ● *T. astronomic* = t. determinat de valoarea unghiului orar al unui astru, măsurată pe ecuatorul ceresc între meridianul superior al locului (momentul culminației) și cercul orar al astrului. ● *T. civil* = t. măsurat în momentul culminației inferioare a astrului. ● *T. la Greenwich* = t. determinat de valoarea unghiului orar al unui astru măsurat de la meridianul inferior al observatorului Greenwich. ● *T. fusului v. fus* [lat. *tempus*, -oris].

**TINDĂ**, s.f. Parte componentă a capcanelor de pescuit, destinată să conducă peștele în capcana din care nu mai poate ieși [lat. \**tenda*].

**TIP**, s.n. ● *T. de maree* = categorie pe baza căreia se clasifică fenomenele de maree în funcție de aspectul maregrelor și de desfășurarea fluxului și a refluxului. Există trei t. de maree: a) semidiurne regulate (au desfășurare zilnică normală — o maree înaltă și una joasă, atât dimineața, cât și seara; marea înalte sînt egale între ele; la fel marea joase; b) diurne (o maree înaltă și una joasă timp de o zi); c) mixte sau semidiurne neregulate (o maree înaltă și una joasă atât dimineața cât și seara; acestea nu sînt egale între ele). ● *T. de nave* = cuprinde nave din aceeași clasă, dotate diferit cu aparatură. Se consideră că în China antică erau mai multe t. de nave decît în toate celelalte țări ale lumii la un loc [fr. *type*; lat. *typus*].

**TIRENIANĂ**, hidr. ● *Marea T.* = mare a bazinului mediteranean, situată între pen. Italică și insulele Sicilia, Sardinia și Corsica. Adâncime maximă = 3 630 m. Temperatura apei la suprafață ajunge iarna la +13°C, iar vara la +25°C. Salinitate pînă la 38‰. Porturi principale: Napoli, Salerno, Palermo, Cagliari, Bastia. Are ieșire la mare Italia.

„**TIRPITZ**“ (1939—1944). Cuirasat german din cea de a doilea război mondial; cea mai puternică navă de luptă în momentul lansării ei la apă. *Caracteristici*: L = 251 m; B = 36 m; Δ = 56 000 t; T = 10,6—11,3 m; armament = tunuri 8 × 380 mm, blindate în 4 turele, 12 × 150 mm,

16 × 105 mm, 16 × 37 mm, 80 guri de foc cu calibrul mai mic și tragere rapidă, torpile 8 × 533 mm; 4 hidroavioane cu catapultă; propulsie mecanică = 144 000 CP, V max. = 30,8 Nd, V ec. = 28 Nd, rază de acțiune = 9 000 Mm/19 Nd; compartimentaj bun, cuirasă foarte puternică (380 mm); echipaj 2 350 persoane (60 ofițeri, 80 subofițeri, 510 sergenți și maiștri militari, 1700 militari în termen). *Jurnal de bord*: lansare la apă 1 aprilie 1939; acțiunii de intimidare a flotei engleze, luptă inegală cu nave militare engleze. Scufundat de aviația engleză la 12 noiembrie 1944.

„TITANIC”, Pachebot englez; cea mai mare navă de acest tip la începutul sec. al XX-lea. *Caracteristici*: L = 264 m; B = 28 m; T = 10,52 m; Δ = 45 000 t. *Jurnal de bord*: aprilie 1912, prima călătorie. Travers de Terra Nova, coliziune cu un ghețar (orele 23,45), gaură de apă în prova-tribord; scufundare (orele 02.20); victime: 1 500 persoane. Naufragiul a determinat convocarea primei Conferințe internaționale pentru ocrotirea vieții umane pe mare, care a stabilit condiții obligatorii privind construcția navelor (compartimentare, dotare cu mijloace de salvare, ajutor în caz de sinistru).

TITICACA, hidr. Lac navigabil, aflat la cea mai mare altitudine din lume — 3 812 m. Se află în partea central-vestică și este cel mai mare lac al Americii de Sud. Suprafață 8 430 km<sup>2</sup>. Adâncime maximă 304 m. Comunică cu lacul

Poopó (2 500 km<sup>2</sup>) prin râul Desaguadero (320 km). Aparține statelor Peru și Bolivia.

TIVITURĂ, s.f. Lățime a dublei cusături dintre două fețe apropiate [*tiv* + suf. -*tură*].

TOC, s.n. • T. *macaralei* = parte care leagă între ele fețele macaralei [scr. *tok*].

TOGO (*Republica T.*), top. Stat în vestul Africii, pe coasta de nord a golfului Guineei. Are ieșire la Oc. Atlantic. Flotă maritimă comercială (1978) = 23 380 tdw. Pescuit (1978) = 8 440 t. Porturi principale: Kpémé, Lomé. Trafic internațional de mărfuri (1976) = 1,8 mil. t. Principalele riuri: Oti, Mono, Anié și Agou prezintă numeroase cataracte.

TOKYO, top. Port (la Oc. Pacific), capitală a Japoniei, situat în estul Asiei (Extremul Orient), în golful omonim. Unul din marile porturi și centre industriale ale lumii. Asigură cea o treime din producția industrială a Japoniei. Trafic de mărfuri 59,7 mil. t/1978. Mari șantiere de construcții navale (Japonia realizează circa 50% din producția mondială de nave comerciale). Portul are posibilitatea să primească nave de 10 000 t și chiar mai mari, peste 25 de nave de acest tonaj și altele mai mici pot face operațiunile de descărcare-încărcare. Dispune de un echipament foarte modern pentru manipularea mărfurilor. Spațiile de depozitare sînt mari și în plină extindere. Anual portul este vizitat de peste 50 000 de nave.

Prima atestare documentară sec. XII.

**TONAJ**, s.n. 1. Volum al spațiilor interioare pe care le are nava; capacitate a spațiilor de încărcat, exprimată în tone-registru (1 T.R. = 100 picioare cubice = 2,8313 m<sup>3</sup>). 2. Capacitate totală de încărcare a tuturor navelor pe care le are un stat sau un grup de state, o companie de navigație sau un armator. ● **T. brut** = capacitate cubică a tuturor spațiilor închise ale navei (compartimente, tancuri, magazii, suprastructuri). ● **T. net** = volum interior util al navei folosit pentru încărcarea mărfurilor și pentru cazarea persoanelor de la bord. ● **T.-registru** = t. exprimat în tone-registru. ● **T.-registru brut** (T.R.B.) = volum total al spațiilor închise, exceptând spațiul care nu poate fi folosit pentru a depozita mărfuri sau pentru a caza pasageri (teugă, dușetă, spații de aerisire și iluminare, încăperi de deservire a echipajului, spații rezervate aparatelor de navigație etc.). T.R.B. se exprimă în tone-registru (1 T.R.B. = 2,8313 m<sup>3</sup> = 100 picioare cubice). ● **T.-registru net** = t. net. ● **T. submarinului** = greutate a submarinului la suprafața apei și în imersiune; se exprimă printr-un raport în care numărătorul reprezintă t. submarinului la suprafață; numitorul, t. submarinului la imersiune; este egal cu t. submarinului la suprafață plus greutatea apei (cca 1 000 t la submarinele mari) introdusă în tancurile de balast pentru intrarea submarinului sub apă [fr. tonnage].

**TONĂ**, s.f. ● **T. de capacitate** = unitate de măsură a capacității de încărcare, egală cu 42 picioare cubice în Anglia și 40 picioare cubice în S.U.A.; t. de capacitate se folosește rar. ● **T. de cubaj** = unitate de măsură pentru volumul mărfurilor, egală cu 40 picioare cubice (1,12 m<sup>3</sup>). ● **T. de navlu** = unitate de măsură pentru greutatea sau volumul mărfurilor, egală cu 40 picioare cubice (1,12 m<sup>3</sup>) sau cu 2,24 livre (1,016 kg). ● **T. de volum** = v. t.-registru. ● **T. deadweight** = unitate de măsură pentru greutatea încărcăturii navei, a combustibilului și a alimentelor de la bord. ● **T.-deplasament** = unitate de măsură a deplasamentului, egală cu 1 016,047 kg (t. lungă) sau cu 1 000 kg (t. metrică). ● **T. engleză** v. t.-deplasament. ● **T. metrică** v. t.-deplasament. ● **T.-registru** = unitate de măsură pentru tonajul registru al navelor, egală cu 100 picioare cubice sau cu 2,83 m<sup>3</sup>. ● **Expert în t.** = persoană împuternicită și specializată să măsoare și să calculeze tonajul registru al navei [fr. tonné].

**TONGA**, top Regatul T. Stat în sud-vestul Oc. Pacific, la 640 km E de I. Fiji, format din 150 insule și insule grupate în trei sectoare Vava'u Group (în N), Ha'apai Group (în centru) și Tongatapu (în S). Flota maritimă comercială (1978) — 23 346 t.d.w. Pescuit (1978) — 1 210 t. Porturi principale Nuku'alofa, Neiafu.

**TORPILĂ**, s.f. Armă submarină de forma unui proiectil gros și

lung de câțiva metri, care se lansează de la navă, de pe țărni, din submarin sau din avion pentru a lovi mijloace inamice de navigație, prevăzută cu motor propriu și încărcătură explozivă [fr. *torpille*].

**TORPILÓR**, s.n. Navă de război mică și rapidă, dotată cu instalație de lansare a torpilelor. Caracteristici:  $\Delta = 300-1770$  t;  $V = 30-50$  Nd; armament = tunuri, torpile, mitraliere, mortiere, rachete teleghidate [fr. *torpilleur*].

**TRAFALGÁR**, top. Cap în sudul Spaniei, aproape de Cadix, în apele cărui s-a desfășurat (21 octombrie 1805) bătălia navală dintre flota engleză, comandată de amiralul Nelson, și flota franco-spaniolă, comandată de amiralul Villeneuve. Forțe participante: 40 000 luptători, 27 de nave de linie engleze, 6 fregate, 2 314 guri de foc; 33 nave de linie aliata (15 franceze, 18 spaniole), 7 fregate, 2 856 guri de foc. Desfășurare: o grupare navală de lovire (16 nave engleze), comandată de Collingwood, are misiunea să străpungă linia de nave franceze, să izoleze ariergarda și să o distrugă. A doua grupare navală (11 nave engleze), comandată de Nelson, trebuie să înșele prin manevre navele franceze, neangajate în lupta directă, pentru a nu intervină în bătălia principală. Între orele 11.45 și 17.30, canonadă de artilerie. Moare Nelson. Victorie engleză. *Bilanț*: 18 nave franco-spaniole scufundate, 4 398 morți și dispăruți, 3 705 răniți; mai multe nave engleze avariate și

una scufundată, 449 morți, 1 214 răniți. Furtuna din noaptea de 21-22 octombrie și încă o luptă navală travers de capul Ortegale măresc dezastrul aliaților; doar 5 nave franceze și 5 spaniole rămân pe linia de plutire. Anglia devine astfel cea mai mare putere maritimă a lumii; peste numai cinci ani de la această bătălie navală, flota engleză are 699 nave (cea 200 nave de linie), 5 000 ofițeri și 145 000 marinari.

**TRÁFIC**, s.n. ● **T. fluvial** = 1. Număr total al mijloacelor de navigație care s-au deplasat pe fluviu într-o anumită perioadă de timp. 2. Cantitate de mărfuri transportate pe fluviu într-o anumită perioadă de timp. ● **T. maritim** = cantitate de mărfuri transportate pe mare și pe ocean într-un anumit interval de timp. ● **T. portuar anual** = cantitatea de mărfuri și numărul total de pasageri care au solicitat activitatea portului. ● *Separarea t.* = delimitarea, prin reguli, a sensurilor de deplasare a navelor în acvatoriul înguste (canal, strâmtoare etc.). De regulă, fiecare navă ocupă partea dreaptă a acvatoriului, considerată față de drumul navei [fr. *trafic*];

**TRÁGE**, vb. ● *A t. la edec v. edecá.* ● *A t. la rame* = a minui ramele unei bărci pentru deplasarea acesteia. ● *A t. o parimá* = a întinde o parimă [lat. \**tragere*].

**TRAIECTORIE**, s.f. ● **T. furtunii** = drumul pe care îl descrie centrul unei furtuni sau al unui ciclon [fr. *trajectoire*].

**TRAINĂ**, vb. A tirî pe scoarța subacvatică un cablu metalic remorcat de două mijloace de navigație, pentru a căuta obstacolele submarine a căror poziție trebuie cunoscută, pentru a agăța corpuri seufundate etc. Cuv. derivate: s.f. *trainare*, adj. *trainat*, *traină*].

**TRĂINĂ**, s.f. Parimă destinată acțiunii de a *traină* [cf. fr. *traîne*].

**TRAMP**, s.n. Navă comercială destinată transportului de mărfuri pe linie (rută) stabilită arbitrar de comandant, în funcție de ofertă; v. și *navă-t*. [engl. *tramp* „cargou fără curse regulate“].

**TRĂMPING**, s. Transport de mărfuri cu nave care nu au un anumit itinerar sau o linie de navigație [engl. *tramping*].

**TRANCHÊT**, s.m. Grindă de lemn, lungă de cca 1 m, fixată de perețele cheului sau de bordaj, pentru a amortiza loviturile și frecările bordajului de cheu sau lovirea unei nave acostate de o altă navă [fr. *tranchet*].

**TRANSATLÂNTIC**, adj., s.n. 1. Care se află sau se deplasează peste Oc. Atlantic. 2. Pachebot mare, destinat să facă traversada Oc. Atlantic. • *Cablu t.* = cablu submarin care face legătura telefonică și telegrafică între cele două țări ale Oc. Atlantic. • *Navigație t.* = navigație între cele două țări ale Oc. Atlantic [fr. *transatlantique*].

**TRANSBORDĂ**, vb. A trece mărfuri sau pasageri de la bordul unei nave la bordul altei nave,

direct sau descărcându-le inițial pe uscat. [fr. *transborder*].

**TRANSBORDĂRE**, s.f. Manevra de a *transborda* și rezultatul ei.

• *Permis de t.* = document nautic prin care se stabilește, în principal, cită marfă se transbordează și locul de destinație. Sin. *transfer* [transborda].

**TRANSEORDÓR**, s.n. Navă destinată transbordării. Ex. *mahună*, *limb* [fr. *transbordeur*].

**TRANSFÉR**, s.n. 1. Transbordare de materiale și oameni cu ajutorul unui dispozitiv de parine în uscat a apelor Oc. Planetar, datorită mișcărilor eustatice și epirogenetice [fr. *transfert*].

**TRANSFILĂJ**, s.n. v. *firnică* [fr. *transfilage*].

**TRANSGRESIÚNE**, s.f. • *T. marină* = fenomen de înaintare în uscat a apelor Oc. Planetar, datorită mișcărilor eustatice și epirogenetice [fr. *transgression*; lat. *transgressio*, -onis].

**TRANSOCEĂNIC**, s.n. Navă comercială mare, destinată să transporte, peste ocean, mărfuri și pasageri [fr. *transocéanique*].

**TRANSPARENȚĂ**, s.f. Proprietate fizică a apei marine de a fi străbătută de radiații electromagnetice, îndeosebi de cele luminoase, fără a se produce absorbția sau difuzia lor. Lîmpezime a apei. Valoarea *t.* este determinată de luminozitatea boltei și de cantitatea materiilor pe care le are apa în suspensie la un moment

dat. **T.** crește odată cu salinitatea și temperatura; se măsoară cu un disc alb ( $\varnothing = 30$  cm) și reprezintă adâncimea pînă la care se vede acesta. **M.** Sargascelor are apele cele mai transparente: 67 m. În **M. Mediterană**, valorile **t.** variază de la 41 m în bazinul de vest la 60 m în bazinul de est. La tropice, oceanul are **t.** de 40–60 m, iar la poli cca 10 m [fr. *transparence*].

**TRANSPORTÓR**, s.n. • **T.** de desant v. *navă-desant* [fr. *transporteur*].

**TRASĂ**, vb. • **A t.** drumul = a marca pe hartă (cu linia, echerul și creionul) drumul pe care îl urmează sau trebuie să-l urmeze nava. • **A t.** un releveament = a marca pe hartă direcția la un reper de navigație [fr. *tracer*].

**TRASĂJ**, s.n. • **T. naval** = trăsare a elementelor care compun planul de forme al navei în sala de **t.**, precum și în atelierele unde se confecționează șabloanele după care se fac aceste elemente [fr. *traçage*].

**TRASATÓR**, s.m. • **T. naval** = persoană specializată să traseze la scară sau în mărime naturală pe planșete (podea) sau direct pe materialul de construcție elemente din planul de forme al navei [*trasa* + suf. *-tor*].

**TRATÁT**, s.n. • **T. de navigație** = document nautic încheiat prin consens între două sau mai multe state, privind desfășurarea navigației, în apele și în porturile lor, clauzele de asistență și de salvare, folosirea utilajelor portuare etc.

• **T. de la Tordesilla**: = înțelegere între Portugalia și Spania, patronată de papa Alexandru al VI-lea, pentru împărțirea teritoriilor: jumătatea de la vest de meridianul Azorc ( $\lambda = 40^\circ$ W) a fost dată portughezilor, iar cealaltă jumătate spaniolilor [it. *trattato*].

**TRAUL**, s.n. Plasă mare, în formă de sac, destinată pescuitului industrial [engl. *trawl*].

**TRÁULÁRE**, s.f. Manevra de a *tráulá* și rezultatul ei. • **T. prin borduri** = manevrarea traulului printr-unul din bordurile pescadorului cu punte înaltă; manevra este dificilă sau chiar imposibilă la mare de gradul 5. Caracteristici: curse lungi, viteze mai mari de navigație față de **t.** prin pupa. Dezavantaje: dimensiuni limitate ale traulului (max. 80 m), formă nesimetrică pentru corpul navei, rulu puternic și tangaj accentuat, suprafață nesatisfăcătoare de lucru la bord. • **T. prin pupa** = manevrarea traulului prin pupa navei cu punte joasă. Caracteristici: operații simple, pescuit accelerat, chiar și pe mare de gradul 8, tangaj diminuat, condiții bune de muncă și de trai. Dezavantaj: este necesară o a doua punte [*tráulá*].

**TRÁULER**, s.n. Navă destinată să remorcheze și să manevreze traulul. Primele **t.** românești datează din 1964 [engl. *trawler*].

**TRAVÉRS**, s.n. Care se află într-o direcție perpendiculară față de axul longitudinal al navei sau

în sectorul cuprins în ambele borduri între  $45^\circ$  înainte (*înaintea t.*) sau după (*înapoia t.*) această perpendiculară. ● *Vînt (val) de t.* = vînt (val) perpendicular pe axul navei. ● *La t.* = care se află în poziție perpendiculară față de nava proprie sau față de un reper [fr. *havens*].

**TRĂVERSĂDĂ**, s.f. Cursă a unei nave între două porturi maritime (oceanice) situate pe maluri opuse [traversă + suf. -dă].

**TRĂVERSĂ**, s.f. 1. ● **T. ancorii** = bară îndoită la unul din capete, fixată într-o poziție perpendiculară pe planul format de fusul și de brațele ancorii tip amiralitate. 2. Grindă montată transversal sub punte, de obicei în dreptul unei coaste, pentru a susține puntea și a asigura corpului navei, împreună cu alte elemente (coaste, varange), rezistență și rigiditate [fr. *traverse*].

**TRĂGĂTOR**, s.m. 1. Parîmă de care se trage pentru a ridica o greutate cu macaraua de la bord. 2. Persoană care mînuiește rama (vîsla) unei ambarcațiuni; **t. la rame** [trage + suf. -ător].

**T.R.B.** abr. Tonă-registru brut; v. *tonă*.

**TRÉFLĂ**, s.f. Dispozitiv fixat la colțul veli pătrate, alcătuit dintr-un inel mare, prin care trec două inele mai mici, pentru a se lega la ele capetele manevrelor careute din mai multe direcții [fr. *trèfle*].

**TREPIDĂȚIE**, s.f. Vibrații pe care le are corpul navei și suprastruc-

tura, din cauza aparatului propulsor, a valurilor și a vîntului. Când durata și amplitudinea **t.** sînt mari, înbinările bordajului, postamentii și aparatura au de suferit [fr. *trepidation*].

**TRIBÓRD**, s.n. Parte situată în dreapta axului longitudinal, privind de la pupă spre provă. ● *Ancora t.* = ancoră situată pe teugă, în **t.** ● *Cîrma (elicea, mașina) t.* = cîrma (elicea, mașina) din **t.** ● *Geamandură la t.* = geamandură aflată la distanță de navă, în partea dreaptă a acesteia. ● *Nimic la t.* = 1. Comandă prin care se indică timonierului să gverneze astfel încît să evite abaterea navei la **t.** 2. Raport al timonierului că a înțeles comanda [fr. *tribord*].

**TRIBUNĂL**, s.n. ● **T. maritim** = instituție destinată să judece diferite cazuri referitoare la marinărie [fr., lat. *tribunal*].

**TRIDÉNT**, s.n. 1. Obiect marinăresc, asemănător unei furci cu trei brațe. 2. (*fig.*) Putere marinărimă [fr. *trident*, lat. *tridens*, -ntis].

**TRIÉRĂ**, s.n. Navă cu trei rînduri de rame; a fost folosită de navigatorii antici fenicienii și grecii v. și *triremă* [fr. *trière*].

**TRIESTE**, top. Port (la M. Adriatică) în Europa de sud. Al doilea port ca mărime (după Genova) și important centru industrial și comercial al Italiei. Trafic de mărfuri 37,1 mil. t/1978. Sediul a două mari societăți de navigație. Lungimea totală a cheurilor peste 17 km, iar adîncimile de acostare

7—12 m. Anual, portul este vizitat de peste 12 500 de nave ale căror mărfuri sînt manipulate de utilaj portuar modern. Suprafața totală de depozitare a mărfurilor este de peste 175 ha. O parte a portului constituie zonă liberă. Mari șantiere navale.

**TRIMARĂN**, s.n. Mijloc de navigație alcătuit din trei corpuri unite printr-o punte [?].

**TRÎNCĂ**, s.f. **1.** Velă pătrată, cea mai de jos, învergată la arborele trinchet. **2.** Vergă de susținere a velci **t.** [it. *trinca*].

**TRÎNCHET**, s.m. Arbore vertical situat în proza navei cu mai multe catarge. Sin. *arbore mic* [it. *trinchetto*].

**TRINCHETÎN**, s.n. Velă triunghiulară învergată pe primul strai întins între bompres și trinchet; a fost atestată în sec. al XV-lea [fr. *trinquetin*].

**TRINIDAD-TOBAGO** (*Republica T.-T.*), top. Stat insular în arhipelagul Antilelor Mici din America Centrală, scăldat de apele Oc. Atlantic în est și de ale M. Caraibilor în vest, sud și nord. Flota maritimă comercială (1978) = 17 192 tdw. Pescuit (1978) = 4 823 t. Porturi principale (mil. t/1978): Pointe-à-Pierre (21,9), Brighton (6,7), Point Fortin (2,8), Port of Spain (2,4), Tembladora (1).

**TRIPOLI**, top. **1.** Port (la M. Mediterană) în Asia de sud-vest. Cel mai mare port al Libanului. Trafic internațional de mărfuri 15,4 mil. t/1974. Șantier de construcții și reparații de nave. Dispune de

echipament corespunzător pentru manipularea mărfurilor și mari spații de depozitare. **2.** Port, capitală a Libiei, situat în nordul Africii, pe coasta M. Mediterane. Important centru comercial și principal port de import al Libiei. Trafic de mărfuri 5,2 mil. t/1976. Fondat în sec. VIII—VII î.e.n. de fenicieni. Pe locul actuale capitale libiene existau în antichitate trei orașe (Oea, Sabrato și Septis Magna), pe care grecii le numeau, cu un singur cuvînt, *Tripolis*.

**TRIRĂMĂ**, s.f. Navă sau corabie de război militară romană cu trei rînduri de vîslă dispuse la trei niveluri diferite. Cînd vîntul era prielnic, **t.** se deplasa cu ajutorul velcelor; **v.** și *triră* [fr. *trirème*; lat. *triremis*].

**TRIUNGHI**, s.n. • **T. morții** = **1.** Acvatoriu cuprins între California, Bermude și Bahamas, extrem de periculos pentru navigație, în care au dispărut cca 100 nave și peste 3 000 de persoane în perioada 1945—1975. Sin. **T. Bermudelor**; **2.** Acvatoriu străbătut de meridianul de 80°W; în 1950—1954, aici au dispărut 9 nave. În 1955 a fost trimisă în acest **t.** nava de cercetări Kaiyomaru nr. 5, avînd la bord 36 specialiști din diferite domenii de activitate; a fost ultima cursă a navei și a echipajului, despre care nu se știe nimic [tri + unghi după fr. *triangle*].

**TRÔMBĂ**, s.f. • **T. de aerisire** = cilindru cu cap îndoit la 90°, fixat pe punte și orientat spre vînt, pentru a capta aer proaspăt necesar încăperilor de sub punte. • **T.**



*marină* = vârtej violent, cu diametru de cca 20 m, traiectorie regulată, durată de 3—20 minute; este însoțită de ploii torrențiale și de fulgere [fr. *trombe*].

**TRĂTĂ**, s.f. Parimă sau lanț cu rol să transmită mișcarea timoniei la cirmă, prin intermediul echei [it. *trozza*].

**TRUNCHI**, s.n. • **T. de cofac** = primul mijloc plutitor de navigație în istoria civilizației. Pentru propulsie, erau folosite fie palmele, fie prăjini lungi, pe care omul le înfîșea în mîlul scoarței subacvatic. Mai tirziu, pentru a putea transporta materiale, **t.** a fost scobit, iar pentru a se deplasa mai ușor, a fost cioplit la capete. Cu timpul, din **t.** de cofac omul a construit prima lui ambarcațiune: monoxila [lat. *trunculus*].

**TSÚNAMI**, s.n. Val violent, provocat de seisme submarine. Faze: a) seism submarin; b) val de șoc care izbește atît de tare nava, ca și cum aceasta s-ar izbi de stînci; nava este avariata sau sfărîmată, apoi tirită în adîncuri; c) val seismic scund (0,3—0,6 m), care deplasează o mare masă de apă, cu viteză de cîteva sute de km, la larg. Ajungînd în zone puțin adînci, unde scoarța subacvatică împiedică deplasarea valului, acesta se ridică la 20—30 m și se năpustește devastator asupra coastei, distrugînd tot ce întîlnește în cale; d) regresivne marină puternică, timp de 15—20 minute; marea se retrage foarte mult; e) valuri (2, 3, 4 la număr) înalte

cît 10 etaje (maximum 50 m) năvălesc iarăși pe țărîm. În 1946 seismele submarine din Aleutine au provocat, timp de 15—17 minute, valuri înalte de 6—8 m, lungi de 185 km și cu o viteză de 821 km/h (cît un avion rapid de pasageri!). În 1439 i.e.n. a dispărut sub apele infuriate ale Corintului orașul Elis. În 1400 i.e.n., un **t.** înalt a ras de pe fața Pămîntului orașul Annisod din insula Creta. În 1755, la 1 noiembrie, un cutremur submarin a provocat un **t.** înalt de 15 m, care a făcut 40 000 victime pe coastele Spaniei și Portugaliei. La 22 decembrie 1854, orașul japonez Simoda a fost distrus complet de cutremur, apoi un val a smuls totul, răzuind țărîmul. La 15 iunie 1896, un **t.** face 30 000 victime pe 700 Km de țărîm nipon. La 10 august 1883, erupția violentă a vulcanului Krakatoa a fost urmată de valuri mari care au străbătut Oc. Indian, Pacific și Atlantic, au ocilit Africa, au distrus orașe de pe coastele a două insule asupra cărora s-au abătut mase mari de apă înalte de 40 m [jap. *tsunami* „val înalt“].

**TSUSHIMA**, top. Strîmtoare între Japonia și Coreea, unde s-a desfășurat (27—28 mai 1905) bătălia navală între flota rusă, comandată de amiralul Rodjestvenski, și flota japoneză comandată de amiralul Togo. *Forțe participante*: 12 cuirasate rusești, 13 crucișătoare, 9 distrugătoare, 42 piese de artilerie de calibru mare și 30 piese de artilerie de calibru mediu; viteza de navigație 14—17,5 Nd; 22 cuirasate japoneze, 18 crucișă-

toare, 63 distrugătoare, 60 piese de artilerie de calibru mare, 150 piese de calibru mediu, viteza de navigație: 18—20 Nd. *Desfășurare*: la 23 august 1904, guvernul țarist hotărăște să trimită o escadră în ajutorul Port-Arthurului asediat de japonezi; plecarea escadrei din M. Baltică (15 noiembrie 1904); navigație 1 800 Mm; întâlnire cu escadra trimisă din Kronstadt (sfârșitul lunii mai 1905); pătrundere în strimtoare (27 mai 1905). Pentru conducerea flotei nu există încă un plan. Capul formației rusești este învâluit, nava-comandant lovită, formația dispersată și atacată cu torpile și proiectile de către distrugătoarele japoneze, din trei direcții: N—S—E. *Bilanț*: victorie japoneză; bătălia de la T. a fost ultima în care s-a practicat blocada navală apropiată.

**TUB**, s.n. • **T. carotier** = aparat pentru luat probe (carote de material din scoarța subacvatică) în lungime de 15—20 m, maximum. Se pot face astfel aprecieri privind istoria Pământului în zona cercetată, știut fiind că într-o mie de ani se sedimentează 6 mm material; așadar, 6 m de carotă atestă vârsta de un milion de ani a zonei forate. • **T. de recoltat probe de sol subacvatic** = t. de 1—2 m (până la adâncimi de 100 m) sau de 2—6 m (pentru adâncimi mai mari), alcătuit din cap de străpungere, t. interior secționat, dop tronconic, ampenaj de stabilizare, dispozitiv de prindere-etanșare, parimă de susținere, grui. • **T. de ulaj v. ulaj**. • **T.-e-**

*tambou* = piesă cilindrică, etanșă, destinată să protejeze axul portelice al navei împotriva apei [fr. *tube*; lat *tubus*].

**TUNIS**, top. Port, capitală a Tunisiei. Situat pe țărmul lagunei omonime, comunicând cu M. Mediterană printr-un canal. Cel mai mare centru industrial și al treilea mare port al Tunisiei. Trafic de mărfuri 3,2 mil. t/1978. Dispună de echipament și spații de depozitare a mărfurilor.

**TUNISIA** (*Republica T.*), top. Stat în nordul Africii. Are largă ieșire la M. Mediterană. Flota maritimă comercială (1978) = 151 960 tdw. Pescuit (1978) = 54 600 t. Porturi principale (mil. t/1978): La Skhirra (14,6), Sfax (3,5), Tunis (3,2), Bizerte (2,7). Rîul mai important — Medjerda (365 km).

**TURBÎNĂ**, s.f. • **T. marină** = mașină de propulsie cu ajutorul aburului; asigură forța de deplasare pentru nave mari și rapide [fr. *turbine*].

**TURCIA** (*Republica T.*), top. Stat în sud-estul Europei (Peninsula Balcanică) și sud-vestul Asiei (Peninsula Asia Mică). Are largă ieșire la M. Neagră, M. Mediterană și M. Egee. Flota maritimă comercială (1978) = 1 969 537 tdw. Pescuit (1978) = 115 349 t. Porturi principale (mil. t/1977): Mersin (7,1), Istanbul (3,5), Izmit (3), Iskenderun (2,8), Samsun (2,3), Izmir (1,7). Construcții navale (1979) = 51 000 t.r.b. Rîuri mai importante: Mărița, Ergene (afluent al Măriței),

Simav, Gediz, Seyhan, Ceyhan, Eufrat, Tigru. Numeroase lacuri: Tuz Gölü, Beyşehir Gölü, Eğirdir Gölü.

**TURÉLĂ**, s.f. Construcție cuirasată în care sînt amplasate tunurile unor nave militare [fr. *tourelle*].

**TURKANA**, hidr. Lac în estul Africii. Suprafața 8 600 km<sup>2</sup>. Adîncime maximă 73 m. Aparține statelor Kenya și Etiopia.

**TURNICHÉT**, s.m. Mosor fixat vertical în punte, destinat să dirijeze parame aflate sub tracțiune, micșorînd frecarea [fr. *tournequet*].

**TUVALU**, top. (*Republica T.*) Stat situat în zonă ecuatorială din vestul Oc. Pacific, la egală distanță între grupul de insule Gilbert, în nord, și statul Fiji, în sud. Cuprinde nouă insule de origine coraligenă, cele mai mari fiind Nanumea, Niutao, Nanumanga, Nui și Vaitupu. Pescuitul reprezintă principala delectnicire a populației țării, mai cu seamă că insulele sînt situate într-o zonă a Oc. Pacific cu ape foarte bogate în pește. Transportul maritim intern este asigurat de cîteva nave care fac legătura între insule.

# T

**ȚAPĂNĂ**, s.f. Saulă lungă de cea 5 m, cu extremități matisite lung; la bord, **ț.** este folosită pentru a încinge baloturi. Var. *țapan; safan; safană* [?].

**ȚAPAPIE**, s.f. Părimă fixată sub vergă sau sub bompres, pentru a susține marinarii care string, țerțolează, desfășoară sau repară velele. • **Ț. de câșf** — **ț.** fixată la extremitatea vergii [?].

**ȚĂRĂ**, s.f. Nume dat unor teritorii descoperite de navigatori. Vikingii, de pildă, au dat denumirile **Ț. de Gheață** (Islanda), **Ț. Verde** (Groenlanda), **Ț. de Piatră** (Hellualand sau **Ț. Baffin**), **Ț. Pădurilor** (Markland, azi Labrador), **Ț. Vinului** (Vinland, azi Terra Nova) etc. În 1550, portughezul P.A. Cabral numea **Ț. Papagaliilor** ținutul care mai târziu va fi cunoscut sub numele de Brazilia. În prima expediție a lui Magellan, navigatorii au dat unui teritoriu numele de **Ț. de Foc**, deoarece,

noaptea, cînd traversau cu corăbiele strîmtoarea din sudul continentului american, au zărit de la bord, pe țărm, puzderie de focuri. Normal, pentru acel ținut nu putea fi nume mai potrivit ca *Tierra del Fuego*, în spaniolă „**Ț. de Foc**” [lat. *terra*].

**ȚĂRM**, s.n. Fișie îngustă de uscat, situată în imediata apropiere a mării sau a oceanului. • **Conturul ț.** = configurația pe care o are la un moment dat **ț.** Datorită abraziunii și a depunerilor, precum și ca urmare a mișcărilor eustatice și epirogenetice, **conturul ț.** se schimbă continuu. • **Înaintare a ț. în mare** = fenomen prin care, în anumite zone, fie se înalță scoarța subaevatică, fie coboară nivelul apei, ceea ce determină o înaintare a uscatului spre larg. Se estimează că Pămîntul are **ț.** a căror lungime totală este de 261 000 km, din care 108 300 km reprezintă lungimea țărmurilor pe care le au apele interioare. • **Linia ț.** — linia de contact apă-uscat

sau, în zone cu marea, urma mării la flux maxim. ● **Ț. abordabil** = Ț. pe care se poate debarca.

● **Ț. cu lagune** = Ț. cu golf barat de praguri, rămânând un cordon litoral (pe nisip) între apa fostului golf și mare. ● **Ț. cu rias** = Ț. cu văi acoperite de apa mării.

● **Ț. dalmatic** = Ț. de-a lungul căruiua sînt insule paralele cu uscatul. ● **Ț. înalt** = Ț. cu pantă abruptă și plajă îngustă, ridicat la 40–50 m față de apă. ● **Ț. jos** = Ț. care are limita apă-uscă nedefinită. Var. *țarmur* [?].

**ȚÎNE**, vb. ● (Despre o navă) **A ț. bine marea** = a rezista bine nava, menținându-se bine drumul și păstrându-și corespunzător stabilitatea. ● **A ț. drumul** = a menține nava în direcția stabilită.

● **A ț. estima** = a calcula punctul estimat al navei; v. și *punct estimat*. ● **A ț. prova pe un reper** = a menține nava cu prova îndreptată spre un reper (geamandură, far, navă etc.). ● **A ț. la capă** = a menține nava cu prova în val. ● **Țin-te bine** = 1. Parîmă prevăzută cu mînere de lemn sau de aluminiu, culisante, întinsă la circa 1 m deasupra punții, cînd

marea este agitată; pentru a nu cădea în apă, marinarii se deplasează pe punte ținându-se de mînere; 2. Parîmă sau vergea metalică fixată de-a lungul copastiei bărcii de salvare, pentru a se agăța de ea persoanele căzute în apă; 3. Bară metalică fixată de pereții navei pentru a se agăța de ea marinarii cînd marea este agitată [lat. *tenere*].

**ȚÎȚÎNĂ**, s.f. ● **Ț. de cîrmă** = manșon cilindric în care se introduc belfurile pentru a fixa cîrma la post; se află la pupa etamboului [lat.\* *litina*].

**ȚOL**, s.m. 1. Unitate de măsură egală cu 25,4 mm. Se folosește pentru lungimi mici și pentru calibrul unor guri de foc. Această unitate de măsură a fost stabilită în timpul regelui Angliei, Edward al II-lea, ca fiind suma lungimilor a trei boabe de orez (scoase de la mijlocul spicului, pentru a se înlătura... erorile). Sin. *inch*. 2. Pînză de iută, cu urzeală rară; se folosește pentru a separa la bord mărfurile între ele — cerealele, mai ales [germ. *Zoll* ngr. *tsóli*; *tsúli*].

# U

**UGÂNDA** (*Republica U.*), top. Stat în partea de est a Africii ecuatoriale; nu are ieșire la mare. Flota maritimă comercială (1978) = 9 115 tdw. Pescuit (1978) = 178 600 t. Porturi principale (la lacul Victoria): Entebbe, Jinja. Navigație pe lacul Victoria (al patrulea ca mărime din lume). Rîul mai important este Nilul Alb care trece prin lacurile Victoria și Kyoga și cade cu 40 m în spectaculoasele chei de la Murchison Falls înainte de a ajunge în lacul Albert.

**UIMÁC**, s.n. Barcă la eschimoși, ușoară, manevrieră, mai încăpătoare decît caiacul, nepuntată, alcătuită din osatură de lemn și bordaj din piei, destinată transportului de persoane și de mărfuri [cuv. eschimos].

**ÚJBĀ**, s.f. v. *strapazan* [?].

**ULĀJ**, s.n. Spațiu gol lăsat în tancuri, în cisterne sau în butoaic, pentru a permite lichidului să-și ridice nivelul atunci cînd

crește volumul din cauza fenomenului de dilatare. Sin. *spațiu gol*.

• *Prăjină de u.* = riglă gradată pentru măsurarea *u.* Sin. *ten de u.*, *spadă de u.* [fr. *ullage*].

**ULÉI**, s.n. • *U. de furtună* = *u.* deversat de la bord, pentru a calma valurile, pe timp de furtună, sau cînd se desfășoară manevre de salvare sau de abandonare a navei eșuate [sl. *olej*].

**ULSAN**, top. Port (la M. Japoniei) în Asia de est, în peninsula Coreea. Al doilea mare port și important centru al Coreei de Sud. Trafic de mărfuri 21,4 mil. t/1978. Șantier de reparații nave. Dispune de echipament și spații corespunzătoare pentru manipulara și depozitarea mărfurilor.

**ŪMĀR**, s.m. Porțiune a parapetului navei, în prova, la cca două zecimi depărtare de etravă. În zona *u.*, corpul navei are formă cilindrică; aici se montează nările de parîme pentru legăturile prova [lat. *humcrus*].

**UMBRELĂ**, s.f. Apărătoare în formă de U, montată pentru a proteja coșul navei împotriva intemperțiilor și pentru a permite evacuarea nestingherită a gazelor arse și a fumului [fr. *ombrelle* după *umbră*].

**UMIDITATE**, s.f. Cantitatea de vapori care se află la un moment dat în atmosferă. ● **U. absolută** = cantitatea de vapori dintr-un metru cub de aer. Se exprimă în grame. ● **U. relativă** = raportul dintre *u.* absolută și greutatea vaporilor care, la o valoare oarecare a temperaturii, ar satura un metru cub de aer. Se exprimă în procente. Când *u.* relativă se apropie de 100%, de obicei urmează precipitații. La bord, pentru a măsura *u.*, se folosesc higrometre, hidrografe și psihometre. Valoarea *u.* se ia în considerație când se stabilește starea vremii cu mijloacele bordului. [fr. *humidité*; lat. *humiditas, -atis*].

**UNDĂ**, s.f. Masă de apă căreia i se disting mișcările față de straturile din jur [lat. *unda*].

**UNDIȚĂ**, s.f. Unealtă de pescuit alcătuită din tijă lungă, subțire și elastică, ață prinsă de vârful tijei, plută și cîrlig cu momeală [sl. *ondica*].

**UNEALTĂ**, s.f. ● **U. de pescuit** = dispozitiv cu ajutorul căruia se pescuiește. Ex.: undiță, năvod, traul, capcană etc. [*unc(le) + alte(le)*].

**UNGĂRIA** (*Republica Populară Ungară*), top. Stat în Europa centrală. Nu are ieșire la mare.

Flotă comercială (1978) = 110 350 t.d.w. Pescuit (1978) = 32 584 t. Porturi principale fluviale: Budapesta, Szeged. Căi navigabile interne = 1 688 km. Rețeaua hidrografică este dominată de Dunăre (410 km pe teritoriul **U.**) și Tisa (600 km pe teritoriul **U.**), ambele navigabile și importante surse pentru irigații. În vestul țării se află lacul sărat Balaton (597 km<sup>2</sup>), un rest al mării care a ocupat cîndva Cîmpia Panonică; este legat cu Dunărea prin canalul Sió.

**UNGHI**, s.n. ● **U. de canarizare** = *u.* de inclinare permanentă a navei într-unul din borduri. ● **U. de cîrmă** = *u.* pe care îl formează axul longitudinal al navei cu pana cîrmei. ● **U. de bandare** = *u.* de inclinare vremelnică a navei în borduri. ● **U. de bandă** = *u.* maxim de cîrmă. ● **U. de brațare** = *u.* pe care îl formează axul longitudinal al navei cu verga.

● **U. de derivație** = *u.* pe care îl formează axul longitudinal al navei cu tangenta la curba de girație. Valoarea *u.* de derivație este determinată, în principal, de următorii factori: viteza navei, rezistența la înaintare și rezistența laterală a navei. ● **U. de derivă v. derivă**. ● **U. de drum v. drum adocărat**. ● **U. de finețe prova (pupa)** = *u.* pe care îl formează planul diametral al navei cu tangenta la conturul unei linii de apă în sectorul prova (pupa); caracterizează forma carenei. ●

● **U. de răsturnare** = *u.* de inclinare maxim, la care nava își pierde complet stabilitatea și se

răstoarnă. • **U. zero** = cîrma este în ax și nu are nici un efect asupra direcției de deplasare a navei [lat.\* *angulus*; 1462].

**UNGHIE**, s.f. Parte scobită, situată spre virfurile brațelor de ancoră tip amiralitate [lat. *ungla, ungula*].

**UNITĂTE**, s.f. • **U. de măsură în marină** = milă marină, cablu, nod, metru, km, picior, braț, inch, tdw, grad, minut, secundă, procent etc. • **U. de nave** = grupare de nave militare cu misiune comună [fr. *unité*; lat. *unitas, -atis*].

**U.R.S.S. (UNIUNEA REPUBLICILOR SOVIETICE SOCIALISTE)**, top. Stat în jumătatea de est a Europei și jumătatea de nord a Asiei. Are largă ieșire la Oc. Arctic, Oc. Pacific, M. Bering, M. Ohotsk, M. Japoniei, M. Caspică, M. Neagră și M. Baltică. Flota maritimă comercială (1978) = 24 222 311 tdw. Pescuit (1978) = 9,2 mil. t. pește, animale de apă ș.a. (732 415 t din ape interioare). Porturi principale: Leningrad, Odessa, Novorossiisk, Murmansk, Kaliningrad, Vladivostok. Căi navigabile interne = 145 600 km; fluviile Volga (3 688 km), Obi (1 470 km), Enisei (4 130 km), Lena (4 320 km), Amur (4 350 km), Amu-Daria (2 600 km), Sir-Daria (3 078 km), Nipru (2 235 km), Don (1 970 km), Kolima (2 129 km). Multe din numeroasele lacuri au aspectul unor adevărate mări interioare: M. Caspică (cel mai mare lac de pe glob = 394 000 km<sup>2</sup>), lacul Aral (68 700 km<sup>2</sup>), Bajkal (30 500 km<sup>2</sup>

— cel mai adînc lac de pe glob — adîncime maximă = 1741 m), Ladoga (17 700 km<sup>2</sup>), Onega (9 710 km<sup>2</sup>). Construcții navale (1974) = 393 536 t.r.b.

**URAGĂN**, s.n. Fenomen hidro-meteorologic violent, caracterizat prin valuri mari (10–15 m) și puternice; vînt năprasnic (30–50 m/s) și vizibilitate extrem de redusă, datorită atmosferei saturate cu apa spulberată. **U.** provoacă mari pagube (în 1972 u. Agnes a produs pagube de 3,4 miliarde dolari); scufundă sau avariază grav nave; smulge oameni de la bord; inundă țărmul; distruge lucrări hidrotehnice, culturi și clădiri etc. [fr. *ouragan*].

**URĂNIU**, s.n. Metal fisionabil, care poate fi extras și din apa mării. Pentru prima dată în lume, în 1975, Japonia a extras **u.** din mare. Se estimează că în 1990, cele 2 250 t de **u.** extrase din apa mării asigură 15% din necesarul de combustibil pentru centralele atomice nipone [fr. *uranium*].

**URCĂ**, vb. • **A u. în arboradă** = a se sui pe catarge, vergi, în gabie sau în crucetă. • **A u. în vînt** = a conduce astfel un velier încît direcția de deplasare să fie spre vînt. • **A u. la bord** = a veni la bordul navei pe scelă sau pe scara de piscică [lat.\* *oricare*].

**URÊCHE**, s.f. Pișă de formă specială, fixată solid la bord (de punte, de copastie, de parapet etc.) și destinată să ghideze parîme supuse tracțiunii. Datorită **u.** parîmele nu se freacă prea tare



de muchia bordajului sau de elemente situate la bord și nici nu se uzează repede. **U.** care are ax vertical se numește *turnichet*, iar **u.** cu ax orizontal se numește *șomar*. • **U. cu turnichet** = **u.** cu două role laterale (turnicheți) care se rotesc pe axe verticale. • **U. de ghidare** = **u.** destinată să ghideze parime. • **U. prova** = **u.** de ghidare, montată pe punte sau pe copastic, spre prova. • **U. babalei** = prelungiri laterale destinate să țină bine parima pe coloanele babalei [lat. *oricla*].

**URUGUAY, 1.** (*Republica Orientată a U.*). top. Stat în sud-estul Americii de Sud, la estuarul La Plata. Are largă ieșire la Oc. Atlantic. Flota maritimă comercială (1978) = 174 000 t.r.b. Pescuit (1978) = 74 299 t. Port principal: Montevideo. Căi navigabile interne = 1 247 km. Principalele cursuri de apă: Uruguay (1 600 km), Rio Negro (500 km), Cuareim (276 km), Queguay (250 km), Yaguarón (217 km), Arapey (200 km), sint parțial navigabile. Dintre lacuri se remarcă Mirim (2 966 km<sup>2</sup>). **2.** (hidr.) Fluviu în sud-estul Americii de Sud. Lungime 1 600 km. Suprafața bazinului 325 000 km<sup>2</sup>. Izvorăște din platourile braziliene și se varsă în Oc. Atlantic. Porturi principale: Buenos Aires (Argentina) și Montevideo (Uruguay). Aparține statelor Argentina, Uruguay și Brazilia. Pe o bună parte formează granița dintre Brazilia și Uruguay.

**USCĂT**, s.n. Țărm. Coastă. Pământ. • „A avea rîu de u.” = a fi beat. • *A fi în vederea u.* =

a naviga aproape de coastă; a face cabotaj. • *A merge la u.* = a debarca în radă și a pleca la mal cu o ambarcațiune. • *A se pune pe u.* = a eșua. • *La u.* = care se găsește pe țărm. • *Geana u.* = fenomen de întunecare a orizontului, provocat de praful atmosferei din apropierea u. • *Identificarea u.* = determinarea identității coastei din zona de navigație în funcție de relief, repere (faruri, biserici, turnuri, alte construcții vizibile de la distanță), imagini de radiolocație etc., confruntînd poziția acestora cu elementele reprezentate pe hartă. Sin. *identificarea coastei* [usca].

**USTGĂCĂ**, s.f. Navă cu vele, construită de marangozii din cetățile dunărene în sec. XVI. Anual, domnitorii români erau obligați să construiască multe **u.** pentru flota otomană [?].

**USUMACINTA**, hidr. Fluviu în extremitatea nordică a Americii Centrale istmice. Lungime totală = 1 110 km. Izvorăște din Munții Sierra Madre și se varsă în Golful Mexic. Aparține statelor Guatemala și Mexic.

**UȘĂ**, s.f. • **U. neetanșă** = **u.** pentru acces în încăperile de la bord; nu este etanșă, iar rezistența la presiuni mari este redusă [lat. *\*ustria*].

**UZ**, s.n. • **U. portului** = ansamblu de practici privind activitatea într-un port. Frin **u.** portului echipajele sint obligate să respecte anumite reguli specifice portului respectiv; modul de a intra și acosta în port; normele de in-

cărcare-descărcare; modul de a primi marfa; modul de a stabili valoarea taxelor portuare; modul de lucru al muncitorilor și al personalului de birou din port; modul de respectare a sărbătorilor legale ale portului; modul de a interpreta termeni comerciali etc. Când se ivesc litigii privind *u.* portului, se apelează la tribunale. *U.* portului este recunoscut dacă este clar definit și aplicat echitabil și în concordanță cu principiile

de drept maritim [lat. *usus*; it. *uso*].

**UZÎNĂ**, s.f. • *U.* plutitoare de lichefiere a gazului melan = în stație realizată de societăți norvegiene și americane pentru a lichefia gazul din explorările marine. *U.* dispune de rezervoare sferice de depozitare a gazului lichefiat, putînd trata 10,7 milioane metri cubi de gaz pe zi, încărcînd 4—5 nave transportoare de gaz lichefiat [fr. *usine*].

# V

**VAD**, s.n. Porțiune unde apa curgătoare are adâncime suficient de mică pentru a permite trecerea pe celălalt mal. • **V. bălții** = loc prin care pescarii intră cu bărcile în baltă [lat. *vadum*! 1487].

**VĂIER**, s.n. Oricare din cele două părime lungi de circa 500 m cu ajutorul cărora se tractează plasa traulului. **V.** se filează uniform după ce plasa a fost lansată; lungimea **v.** filat este de 2--4 ori mai mare decât adâncimea apei din zona de pescuit [rus. *ваер*].

**VAL**, s.n. Mișcare ondulatorie a straturilor de apă, determinată de acțiunea vinturilor și a seismelor, de deplasarea navei, de căderea unor stinci de la înălțime etc. • **Creasta v.** = vârful sau coama **v.**  
• **Element al v.** = parte componentă a **v.**: direcția (exprimată față de nordul geografic), perioada (intervalul de timp în care două creste succesive trec prin același loc), înălțimea (distanța de la bază la creste). • **Energia v.** =

capacitatea **v.** de a efectua un lucru mecanic; s-a calculat că dacă s-ar capta, cu instalații speciale, energia **v.** care lovește 1 000 km din țărmul englez, s-ar acoperi 50% din necesarul de energie actual al țării. • **Instalație pentru producerea electricității cu ajutorul v.** = instalație formată dintr-o geamandură cu diametrul de cca 2,5 m, prin centrul căreia trece o conductă care poate atinge adâncimea de 110 m. Când **v.** care izbesc geamandura îi provoacă o mișcare în jos, se deschide o supapă care permite apelor oceanului să se ridice în sus, de-a lungul conductei, când geamandura se mișcă în sus, supapa se închide, astfel încât apa este împinsă în jos, acumulându-se sub presiune, într-un rezervor. Cu fiecare ciclu al **v.** se mărește cantitatea de apă acumulată sub presiune; aceasta la rîndul ei, este îndreptată spre o hidroturbină care acționează un generator electric. Curentul produs poate fi transmis la țărm

prin intermediul unor cabluri.

● *Înălțimea v.* = distanță măsurată pe verticală între punctul cel mai ridicat și punctul cel mai coborât al v. ● *Lungimea v.* = distanța dintre două creste consecutive ale v. ● *V. abisal* = mase mari de apă, lungi de cca 50 km și late de 18–30 m, care se mișcă pe scoarța subacvatică, în largul coastelor Spaniei, Thailandei, Australiei și S.U.A.; pentru prima dată, fenomenul a fost observat în timpul misiunii spațiale Soiuz-Apolo. Sin. *v. de adâncime*; *v. de fund.* ● *V. anemobaric* = *v.* provocat de acțiunea comună a presiunii atmosferice și a vântului asupra apei. Forța *v.* depășește uneori închipuirea: au fost *v.* care au aruncat un bloc de piatră greu de 3,5 t peste un perete înalt de 6 m (în Cherbourg, Franța), au ridicat la 3,7 m un bloc de beton de 20 t (în Amsterdam), au spart oglinda unui far înalt de 69 m.

● *V. de larg* = *v. eolian* apărut în largul mării sau al oceanului.

● *V. de hulă* = *v. eolian*, care apare după încetarea vântului.

● *V. de gheață* = fenomen de creștere a nivelului apei Oc. Planetar, la fiecare 5–6 ani, ca urmare a abundenței de gheață din bazinele polare. ● *V. de vânt* = *v.* provocat și întreținut de vânt.

Sin. *v. eolian* ● *V. dinaintea traversului* = *v.* din sectorul prova-travers (0°–90° în ambele borduri). ● *V. dinapoia traversului* = *v.* din sectorul travers-pupa (90°–180° în ambele borduri). ● *V. eolian* = *v.* înalt de maximum 13–18 m și lung de cca 400 m

provocat de acțiunea vântului asupra

straturilor de apă pînă la 50 m adâncime. *V. eolian* determină rulu și tangaj accentuate, acoperă puntea, reduce viteza navei, mărește deriva navei, poate avaria sau scufunda nava. În M. Neagră, formarea *v. eolian* este favorizată de următorii factori: suprafața întinsă a bazinului, adâncimea mare a apei, țărmul nu prea sinuos, durată scurtă de formare a ghețurilor, zone ciclonice multe și dese (iarna, mai ales), preponderența vînturilor din nord și nord-est. În august-februarie, viteza medie a *v. crește*, ceea ce determină creșterea corespunzătoare a gradului de agitație a mării (de la gradul 2, în august, la gradul 4, în primele două luni ale anului). *V. eoliene* din M. Neagră sînt înalte de maximum 6 m, lungi de 60–70 m și au viteza de 0–10 m/s; izolat și rar, au fost observate și valuri de 7–8 m. Din totalul *v.* care apar la țărm 76% sînt eoliene și 24% de hulă. Vîntul de 12–17 m/s provoacă, după o oră, valuri înalte de 1,5–2,5 m. Amortizarea *v.* durează chiar și 24 ore.

● *V. înalt* = *v.* înalt de cel puțin 5 m înălțime. Cel mai înalt *v.* observat a fost de 34 m în Oc. Pacific și de 20,4 m în Oc. Atlantic. ● *V. litoral* = *v. eolian* apărut aproape de coastă. ● *V. seismic* = *v.* provocat de activități vulcanice submarine sau de mișcări tectonice ale scoarței subacvatice. Sin. *tsunami*. ● *V. singuratic* = *v.* izolat, extrem de violent, care se prăbușește cu forță uriașă și tirăște nave și oameni în adîncuri. Ex. în 1909, un *v. singuratic* s-a

năpustit asupra orașului texan Galveston și a smuls de pe uscat cca 6 000 oameni: în 1932, din cei 4 000 locuitori ai orașului Santa-Cruz Del-Sur (Cuba), 2 500 au fost luați de un **v.** singularic; în 1935, un **v.** singularic înalt de 9 m a tîrit din Florida spre larg 400 persoane; în 1934, prin căderea unei stînci de la 500 m s-a produs un **v.** singularic înalt de 37 m, care a inundat țărmlul Norvegiei, a provocat pagube însemnate și a împins nave pe uscat la cca 100 m. Sin **v. solitar**. • **V. deferlează** = **v.** se sparge, se frînge; apar „berbecii”. • **V. fusului polar** = ondulare a nivelului Oc. Planetar sub acțiunea oscilațiilor libere ale axei în jurul căreia se rotește Pămîntul. • (pl.) **V. Kelvin** = grup de valuri produse de nava aflată în mișcare (**v.** prova, **v.** navei). • **V. navei** = **v.** care însoțește nava aflată în mișcare. • **Vine v. după navă** = expresie care semnifică fenomenul specific apelor puțin adînci, în care **v.** prova se suprapune peste cel din pupa, creîndu-se impresia că **v.** vine după navă, că nava stă pe loc. • **Taie v.** = element terminal al etravei (muchia etravei), cu rol să taie apa, diminuînd astfel rezistența de înaintare a navei; sin. *taie mare*. Sin *talaz* [sl. *valû*].

**VALLETTA** (La **V.**), top. Port maritim, capitală a Republicii Malta. Situat în partea centrală a M. Mediterane, pe insula Malta, între două golfuri adînci. Principala centru economic și cel

mai mare port al Maltei. Nod de transport în Mediterana centrală pentru traficul maritim. Șantier de construcții navale. Ia naștere în 1565 după respingerea marelui asediu turcesc care viza cucerirea Maltei, cînd apărătorul insulei, marele maestru al Ordinului cavalerilor ioașiți, Jean de la Vallette, unește cele trei forturi deja existente.

**VALMÉTRU**, s.n. Aparat cu ajutorul căruia se măsoară elementele valurilor [*val* + *metru*].

**VALOGRĂF**, s.n. Înregistrator de valuri; este alcătuit dintr-o sferă cu membrană, ale cărei oscilații sînt marcate pe o bandă care se derulează uniform. Cu **v.** se înregistrează înălțimea, lungimea, perioada și viteza valului. Sin. *voimograf* [*val* + *graf*].

**VĂLVULĂ**, s.f. 1. Dispozitiv montat pe carenă și destinat să introducă la bord apă pe tubatură. Sin **v. Kingston**, *priză de fund*. 2. Dispozitiv montat pe bordaj, deasupra liniei de plutire destinat să evacueze de la bord apa de balast și apa sanitară [fr. *valvule*; lat. *valvula*].

**VĂMĂ**, s.f. Autoritate portuară împuternicită să controleze încărcătura navei, să perceapă taxe vamale, să țină evidența import-exportului și a tranzitului de mărfuri [magh. *vám*; 1415].

**VANCOUVER**, top. Port (la Oc. Pacific), în partea septentrională a Americii de Nord. Cel mai mare port și important centru economic și comercial al Canadei și unul

dintre cele mai mari ale continentului nord-american. Trafic de mărfuri 39,9 mil. t/1978. Adîncimea apei în bazinele portului sînt cuprinse între 18 și 54 m, iar suprafața totală peste 13 000 ha. Există peste 20 de cheuri cu dane pentru numeroase nave. Trei docuri uscate și un doc plutitor de 20 000 t. Pot acosta nave pînă la 46 000 t și chiar mai mari; instalații moderne pentru manipularea mărfurilor și spații mari de depozitare. Importante șantiere de construcții de nave și instalații navale.

**VÄNERN**, hidr. Lac tectonic în nordul Europei. Suprafață 5 585 km<sup>2</sup>. În întregime pe teritoriul Suediei. Porturi principale: Karlstad și Säfle.

**VANUATU**, top. Stat insular situat în Oceania, în sud-vestul Oc. Pacific, format din arh. Noile Hebride (care cuprinde 9 insule mai mari și 60 insule mai mici) și insulele Torres și Banks. Pescuit (1978) = 8 000 t. Porturi principale = Santo, Vila și Forari.

**VAPÓR**, s.n. 1. (inv.) Vas cu abur. 2. Orice mijloc mare de navigație cu propulsie mecanică, electrică sau nucleară [ngr. *va-póri*].

**VARÁNGĂ**, s.f. Element transversal de osatură, care face parte din osatura fundului, aflîndu-se în prelungirea coastelor cu care se îmbină prin gusee. Var. *varange* [îr. *varangue*; sp. *varenga*].

**VÄRDIE**, s.f. 1. Marină din echipajul unei nave comerciale, numit

în serviciul la schelă pentru a permite accesul persoanelor la bord numai pe bază de permis specia. 2. Marină din echipajul unei nave comerciale numit în serviciu la bord pe timpul staționării, pentru a supraveghea activitățile de pe punte etc.

**VARNA**, top. Port la M. Neagră, în sud-estul Europei centrale. Cel mai mare port și important centru economic al R.P. Bulgaria. Adîncimi medii, în port, 8 m. Echipamentul de manipulare a mărfurilor este format din macarale de cheu și mobile. Trafic anual de mărfuri peste 4 mil. t. Spații corespunzătoare pentru manipularea mărfurilor. Șantier de construcții și reparații nave.

**VARȘOVIA**, top. Port fluvial (pe râul Vistula), capitală a R.P. Polone. Situat în nordul Europei Centrale. Al treilea centru industrial al Poloniei (după Katowice și Wrocław). Contribuie cu 6% la producția globală industrială a țării. Dispune de echipament pentru manipularea mărfurilor și spații de depozitare.

**VAS**, s.n. Navă. Vapor [lat. *uasum*].

**VÄTTERN**, hidr. Lac tectonic în nordul Europei (Suedia). Suprafață 1 899 km<sup>2</sup>. Porturi principale: Jönköping și Motala.

**VEDĒTĀ**, s.f. Navă militară mică, destinată să desfășoare misiuni pe fluviu sau în apropierea țărmului. Caracteristici:  $\Delta = 60 - 130$  t.;  $V = 30 - 60$  Nd;  $B =$

3—10 m. ● **V. blindată** = v. fluvială. Caracteristici:  $\Delta$  = 100 t; L = 20—25 m; B = 3—4 m; T = 1—1,2 m; V = 25—30 Nd; rază de acțiune = 100—150 Mm; manevrabilitate bună; armament = tunuri de 76—85 mm și mitraliere antiaeriene; blindaj de maximum 16 mm grosime. ● **V. de desant tancuri** = v. destinată să transporte trei tancuri mijlocii sau cca 150 t material de luptă.

Caracteristici:  $\Delta$  = 180 t; L = 30—40 m; B = 9—10 m; T = 1—1,2 m; V = 10—18 Nd; armament = tunuri de 20 mm. ● **V. de desant trupe** = v. destinată să transporte 50—100 oameni sau 4—34 tunuri, armament și materiale pe plaja de debarcare. Caracteristici:  $\Delta$  = 10—15 t; L = 11—17 m; B = 3—4 m; T = 0,9—1,2 m; V = 9—11 Nd; rază de acțiune = 100—800 Mm; armament: mitraliere antiaeriene.

● **V. de siguranță** = v. cu caracteristici asemănătoare vânătorului de submarine; cele fluviale în loc de armament antisubmarin au armament antiaerian. ● **V. purtătoare de rachete** = v. destinată să atace inamicul cu rachete. Caracteristici:  $\Delta$  = 200—250 t; L = 40—49 m; B = 6—7 m; T = 2—2,5 m; V = 35—42 Nd; rază de acțiune cca 300 Mm; armament = rampe de lansare a rachetelor, tunuri antiaeriene.

● **V. torpiloare** = v. destinată să atace inamicul cu torpile. Caracteristici:  $\Delta$  = 25—100 t; L = 20—30 m; B = 3—4 m; T = 0,8—1,2 m; V = 40—50 Nd; rază de acțiune cca 500 Mm;

armament: torpile, tunuri automate sau mitraliere [fr. *vedette*].

**VEGETAȚIE**, s.f. ● **V. carnei v. barbă** [fr. *végétation*; lat. *vegetatio*, *-onis*].

**VÊGHE**, s.f. Marinar numit să execute serviciul de observare dintr-un loc înalt (găbie, teugă, punte ctalon), precum și să anunțe cînd apar nave, obstacole de navigație etc. [veghca; lat. *vigilare*].

**VELĂR**, s.m. Persoană calificată să confecționeze și să repare vele, tende, capote și huse [velă + suf. -ar; cf. fr. *velaire*].

**VELASTRĂI**, s.n. Velă triunghiulară, invergată în plan diametral pe un strai întins între arborele mare și trinchet. ● **V. mare** = cea mai de jos velă triunghiulară arborată între trinchet și arborele mare [velă + strai].

**VELATŪRĂ**, s.f. Totalitate a velelor arborate. ● *Moment de v.* = mărime fizică egală cu valoarea produsului dintre presiunea care acționează asupra velor și distanța dintre centrul velic și centrul de rezistență laterală al navei Efectul momentului de v. este canarisirea navei în bordul de sub vînt [it. *velatura*].

**VÊLĂ**, s.f. Pînză croită special pentru a expune vîntului o suprafață optimă, astfel încît să se asigure deplasarea velierului. V. se confecționează fie din cînepă, in, bumbac, mătase, fie din fire sintetice, fibre din scoarță de copac (amerindienii). În compunerea v. intră mai multe fișii (*ferțe*) cusute între ele. După formă,

există următoarele tipuri de **v.**: aurice (trapezoidale), latine (triunghiulare; sin. *arabic*), pătrate sau dreptunghiulare. ● **V. bermudiă** = **v.** triunghiulară înaltă, a cărei margine de invergere alunecă pe un canal practicat în catarg. Sin. **v. Marconi**. ● (od.) **V. lunii** = **v.** pătrată, mică, arborată în virful catargului mare. ● **V. chinică** = **v.** din rogojinii sau din bambus cu multe nervuri de rigiditate; are forma unui patruleter asimetric alcătuit din șase ferțe; grandeele sînt din bucăți de bambus. ● **V. în grandee** = **v.** manevrată astfel încît să ajungă paralel cu direcția vîntului. Sin. **v. mascată**. ● **V. mare** = cea mai de jos **v.** a arborelui mare. ● **V. picului** = **v.** triunghiulară, arborată deasupra randei. ● **V. plină** = **v.** umflată de vînt; despre nava care are **v.** pline se spune că „are vînt în **v.**”. ● **V. randă** = **v.** aurică, arborată între ghiu și pic, în plan diametral. ● **Vîntul apasă pe v.** = fenomen prin care vîntul exercită presiune asupra velei, rezultanta forțelor de presiune împingînd astfel velierul. ● **A strînge (pl.) v.** = **A** plia **v.** pe catarg. Sin. **a înfășura v.** ● **Sus v. mare** = comandă prin care se indică să se ridice **v. mare** a bărcii; **v.** și gabier, contragabier, zburător, rîndunică, foc [it. *vela*].

**VELĂRIE**, s.f. Atelier unde se confecționează și se repară vele, tende, capoate și luse [velă + suf. *-rie*].

**VELIÉR**, s.n. Navă cu vele; corabic. ● **V. ardent** = **v.** care vine

ușor cu prova în vînt. ● **V. echilibrat** = **v.** a cărui rezistență a carenei este echilibrată de efectul velor; la **v.** echilibrat cirna se folosește foarte puțin. ● **V. moale** = **v.** care vine ușor sub vînt, datorită velaturii dispuse în prova; viteza **v.** moale este mai mică decît a **v.** echilibrat sau ardent [it. *veliero*].

**VENEȚIA**, top. Port maritim (la M. Adriatică), situat pe 118 insule din Laguna Veneta. Modern centru economic, important centru comercial și bancar al Italiei. Stațiune balneară și renumit centru turistic internațional. Sedin a trei societăți de navigație. Suprafața portului este de peste 500 km<sup>2</sup>. Se întinde pe o lungime de peste 52 km. Intrarea în port se face printr-un canal navigabil de 14 km lungime, dragat la 9,4 m. Lungimea cheurilor depășește 12 km. Anual portul este vizitat de peste 13 000 de nave. Traficul de mărfuri este de 25,7 mil. t/1978 și este asigurat de un modern echipament portuar. Mari spații de depozitare. Important port petrolier la o insulă artificială (posibilitate de intrare a superpetrolierelor). Importante șantiere navale. Intemeiat în sec. VI al erei noastre. În trecut, **V.** era republică maritimă și avea (1421) flotă alcătuită din corăbii, galere și alte mijloace de navigație (în total 3 000), manevrate de echipaje formate din cca 20 000 oameni.

**VENEZUELA** (*Republica V.*), top. Stat în nord-vestul Americii de Sud, cu largă ieșire la M. Ca-



raibilor și Oc. Atlantic. Flota maritimă comercială (1978) = 1 081 253 t.d.w. Pescuit (1978) = 174 043 t. Porturi principale (mil. t/1972): Bahia de Amuay (37,1), La Salina (35,7), Puerto Miranda (33,4), Punta Cardón (24,5), Guanta-Puerto La Cruz (21,5), Maracaibo (18,7), Puerto Ordaz (18), Puerto Cabello (10,7), Puerto Caripito (2,2), San Félix, (1,7). Rețeaua hidrografică este foarte densă (peste 1 000 de râuri) și este dominată de fluviul Orinoco (2 736 km — navigabil pe 700 km), care se varsă în Oc. Atlantic printr-o imensă deltă cu 25 de brațe și care comunică în cursul său superior cu Amazonul, prin afluenții săi Casiquiare (navigabil). Cel mai important lac este Maracaibo (20 000 km<sup>2</sup>, 250 m adâncime maximă), lagună cu apă dulce, situată deasupra unui mare bazin petrolifer, care comunică cu Golful V. și M. Caraibilor printr-o strâmtoare.

**VERFAFÔR**, s.m. Extremitate a unei vergi; virf de vergă fixat de ea cu o brățară pe care sînt ochiuri pentru balansine și raiuri pentru școtele velelor superioare [?].

**VÊRGĂ**, s.f. Bară de lemn sau de metal destinată să susțină vele și antene. Este fixată pe arbore în poziție orizontală sau înclinată față de suprafața apei, cu ajutorul unei troțe și a unei balansine. La capete, se prind parime numite brațe cu ajutorul cărora se orientează v. [it. *verga*; fr. *vergue*].

**VERNIÉR**, s.n. Dispozitiv gradat cu ajutorul căruia se citesc precis

valorile unghiurilor măsurate cu sextantul. Este alcătuit dintr-o scară cu gradații, solidară cu alidada [fr. *vernier*].

**VÊRTEX**, s.n. Cel mai vestic punct al traiectoriei unui ciclon în emisfera nordică; de la v. ciclonul își schimbă direcția [fr. lat. *vertex*].

**VEST**, s.n. Punct cardinal principal opus estului. Sin. *apus*. [germ. *West*]

**VÊSTĂ**, s.f. ● **V. de salvare** = obiect flotabil cu care se îmbracă persoanele de la bord în caz de naufragiu sau de lucru pe punte cînd marea este foarte agitată. La bord există v. pentru fiecare persoană, plus o rezervă de 5% calculată în funcție de numărul celor ambarcați. După cel mult doi ani, prin sondaj, aceste mijloace de salvare sînt supuse la proba de flotabilitate. Sin. *centură de salvare* [fr. *veste*];

**VEXILOGIE**, s.f. ● **V. navală** = știință care se ocupă de descrierea formei, culorilor, simbolurilor, precum și a istoriei pavilioanelor (steagurilor, emblemelor și blazonelor). Se apreciază că există în lume circa 3 000 de steaguri pentru diferite epoci și țări. Sin. *heraldică navală* [fr.  *vexilologie*].

**VIBRAȚIE**, s.f. ● **V. generale** = v. ale întregii construcții plutoare. ● **V. locale** = v. ale unor părți din corpul navei. ● **V. navei** = trepidații care apar la bord datorită elicelor și mecanismelor în funcțiune, precum și datorită șocurilor provocate navei de valuri sau de rafale puternice de

vînt [fr. *vibration*; lat. *vibratio*, -onis].

**VICEAMIRÁL**, s.m. Grad în marina militară, corespunzător celui de general-locotenent din armata de uscat. Vestonul are epoleți aurii cu două stele mari, iar la manșete trese — unele late, altele subțiri [fr. *vice-amiral*].

**VICTORIA**, hidr. 1. Renumită cascadeă în nordul Africii. Are o cădere de peste 50 m și se află pe fluviul Zambezi, la granița dintre Zambia și Zimbabwe. 2. Lac în sudul Africii. Cel mai mare lac al continentului african. Suprafața 69 400 km<sup>2</sup>. Adîncime maximă 80 m. Porturi principale: Kisumu (Kenya), Entebbe și Jinja (ambele Uganda). Aparține statelor Kenya, Uganda și Tanzania. Este navigabil.

„**VICTORY**” (1765). Navă engleză de linie. *Caracteristici*: L=56,3 m; V = 16 m; Δ = 2 162 t; V = 10–12 Nd; armament = cca 100 tunuri. *Jurnal de bord*: Navă-comandant în bătălia de la Trafalgar; monument istoric (Portsmouth; 1928).

**VIENA**, top. Port fluvial, capitală a Republicii Austria. Situat pe Dunăre, la poalele masivului muntos Pădurea Vieneză. Unul dintre cele mai importante noduri de comunicații din Europa Centrală. Șantier de construcții și reparații de nave. Important centru economic și comercial.

**VIENTIANE**, top. Port fluvial, capitală a R.P.D. Laos; este situat pe stînga fluviului Mekong. Prin-

cipalul centru economic și cel mai mare port al Laosului. Prima atestare documentară mileniul 1 î.e.n.

**VIETNĂM** (*Republica Socialistă V.*), top. Stat în Asia de sud-est, în peninsula Indochina. Are largă ieșire la mare. Flota maritimă comercială (1978) = 255 155 tdw. Pescuit (1978) = 1 013 500 t. (176 300 din ape interioare). Porturi principale: Haiphong, Ho Și Min, Hon Gai, Vinh. Căi navigabile interne = 10 783 km. Principalele cursuri de apă: Mekong (4 220 km), Hong Ha (1 140 km), Song Da (983 km), Song Ca (514 km), Song Ma (486 km), Song Lo (464 km), Gianh (155 km).

**VIGIE**, s.f. Stîncă marină uriașă și ascuțită, greu de descoperit, fapt pentru care prezintă mare pericol pentru navigație [fr. *vigie*].

**VIITŪRĂ**, s.f. Creștere bruscă și puternică a nivelului apelor curgătoare care amenință să se reverse [veni + suf. -tură].

**VIKING**, s.m. Navigator nordic priceput, dar și neîndurător minuitor al topoarelor, arcurilor, săbiilor. Pentru protecție, folosea scut și cămăși de zale. V. au practicat pescuitul și navigația astronomică. Au ajuns în M. Mediterană și M. Neagră, precum și pe Dunăre; siluetele de nave din carierele de la Basarabi (Dobrogea) amintesc de drakkarele vikinge. Se presupune că ei pot fi considerați printre primii descoperitori ai Americii [fr. *viking*].

**VINCI**, s.n. Mașină de forță cu ajutorul căreia se virează și se filează parime și lanțuri pe tambure cu axe orizontale, acționate manual, electric, mecanic sau hidraulic. ● *V. de traul* = v. destinat să manevreze traulul (it. *vinciglio*; engl. *winch*).

**VIRĂ**, vb. A trage la bord o parimă sau un lanț. ● *V. ancora!* = comandă prin care se indică să se înceapă virarea lanțului ancorei aflate la apă. [fr. *viver*].

**VISTULA**, hidr. Fluviu în nordul Europei Centrale. Lungime totală 1047 km. Suprafața bazinului 174 300 km<sup>2</sup>. Suprafața deltei 1 500 km<sup>2</sup>. Debit mediu 1 200 m<sup>3</sup>/sec. Izvorăște din Subcarpații Polonezi și se varsă în M. Baltică (G. Gdańsk). Afluenți principali: Bug (772 km), Drweca, Narew, Pilica (319 km). Porturi principale: Varșovia, Grudziads, Elblag. Navigabil în aval de Varșovia. Aparține în întregime Poloniei. Iarna îngheață timp de 80—100 de zile.

**VITALITĂTE**, s.f. 1. Calitate a navei comerciale care constă în capacitatea de a pluti după inundarea unora dintre compartimente. 2. Calitate a navei militare, care constă în capacitatea de a desfășura acțiuni de luptă chiar și după ce a fost lovită de inamic. În această capacitate intră vitalitatea corpului navei, a tehnicii de la bord și a echipajului. ● *Grupă de v.* = grup de marinari instruiți și antrenați să lupte contra găurilor de apă și a incendiilor de la bord. ● *Luptă de*

*v.* = ansamblu de acțiuni destinate menținerii *v.* navei; lupta pentru *v.* navei presupune acțiuni: a) de prevenire a incendiilor și a găurilor de apă (dotare corespunzătoare, roluri pentru echipaj, antrenamente sistematice etc.), b) de lichidare a urmărilor pe care le-au avut la bord un incendiu, o gaură de apă, o avarie la instalații etc. ● *Materiale de v.* = materiale destinate luptei pentru *v.* navei și a tehnicii de la bord: panouri de *v.*, ghile, pompe de stins incendiu, pontili reglabili, pene etc. ● *Panou de v.* = panou din lemn (cutie) prevăzut cu borduri moi (ramă din pînză de velă cu umplutură), destinat să astupe gaura de apă. Sin. *panou de gaură de apă*. ● *Pontil de v.* = șcndru cu filet, destinat să sprijine pereții și să consolideze materialele de *v.* folosite pe timpul acțiunii contra găurii de apă. Sin. *p. reglabil*. [fr. *vitalité*, lat. *vitalitas-atis*].

**VITÉZĂ**, s.f. ● *V. (curentului de apă, de aer)* = spațiu parcurs de moleculele de apă (de aer) în unitatea de timp. Se exprimă prin km/h; m/s; Nd; Mm/zi. ● *V. fluviului* = spațiu parcurs de masa de apă în unitatea de timp. *V. fluviului* este proporțională cu panta albiei. Pentru Dunăre, la ape mici, *v.* medie este de 0,6—0,9 m/s (2—3 km/h), iar la ape mari nu depășește 2,3—2,5 m/s (8—9 km/h). ● *V. navei* = spațiu parcurs de navă în unitatea de timp. Se exprimă în Nd (Mm/h); km/h; cab./min. ● *V. de serviciu* = *v.* a navei în următoarele condiții: plină încărcare, propulsare

în sarcină normală, condiții hidro-meteorologice normale. Valoarea **v.** de serviciu se apropie de valoarea medie a *v.* Sin. **v. comercială**; **v. de exploatare**. ● **V. critică** = **v.** unei nave în situația când vibrațiile navei intră în rezonanță cu vibrațiile corpului navei. Această **v.** este periculoasă pentru navă și se determină când se fac probe de marș. ● **V. de guvernare** = **v.** la care o navă poate fi guvernată optim; o **v.** prea mare determină guvernarea navei cu unghiuri mici de cîrmă, iar efectul cîrmei este limitat; o **v.** prea mică anulează efectul cîrmei. ● **V. de propagare a sunetului în apă** = spațiu parcurs de sunet într-o unitate de timp. Valoarea acestei mărimi este determinată, în principal, de următorii factori: frecvența sunetului, presiunea apei, densitatea și căldura specifică a apei, compresibilitatea adiabatică. ● **V. de propagare a valului** = rapiditatea cu care înaintează valul. ● **Gamă de v. v. gamă** [fr. *vitesse*].

**VITORIA**, top. Port în partea de est a Americii de Sud, la Oc. Atlantic. Cel mai mare port al Braziliei. Trafic de mărfuri 54,3 mil. t/1978. Șantier de construcții navale. Important centru economic și comercial al țării. Instalații de manipulare și spații corespunzătoare pentru depozitarea mărfurilor.

**VIVIERĂ**, s.f. 1. Navă specială destinată să transporte viețuitoare acvatice vii. 2. Compartiment etanș în care se păstrează pește viu pînă la sosirea navei în port [fr. *vivier*].

**VIZIBILITĂTE**, s.f. Stare de claritate a atmosferei. Este exprimată prin distanța maximă la care poate fi văzut un reper. Valoarea **v.** depinde de transparența atmosferei, dimensiunile reperului, contrastul reper-fond înconjurător etc. ● **Distanță de v. v. distanță**.

● **Scara v.** = scară convențională care stabilește diferite grade ale **v.**: zero = 0,2 cab. (ceață foarte groasă); 1 = 1 cab. (ceață groasă); 2 = 2 cab. (ceață nu prea groasă); 3 = 0,5 Mm (ceață potrivită); 4 = 1 Mm (ceață subțire); 5 = 2 Mm (**v.** redusă); 6 = 5 Mm (**v.** potrivită); 7 = 10 Mm (**v.** bună); 8 = 30 Mm (**v.** foarte bună); 9 = peste 30 Mm (**v.** excepțională) [fr. *visibilité*; lat. *visibilitas*, -atis].

**VÎNT**, s.n. Mișcare a maselor de aer cu o anumită viteză și direcție. Fenomenul este provocat de încălzirea neuniformă a straturilor de aer, în care se creează zone de joasă presiune (aer rarefiat) și zone de înaltă presiune. **V.** se deplasează din zonele de joasă presiune în cele de înaltă presiune.

● **V. adevărat** = **v.** ale cărui elemente pot fi determinate grafic prin compunerea vectorului **v.** aparent cu vectorul de viteză a navei, folosind în acest scop platoul cinematic de **v.** ● **V. aparent** = **v.** ale cărui elemente sînt măsurate cînd nava se află în mișcare. ● **V. de bulină** = **v.** foarte strîns; unghiul dintre direcția navei și direcția **v.** este de 30–32°. ● **V. de mare larg** = **v.** care bate între patru carturi înapoia traversului și pupa navei. ● **V. de (din) pupa** = **v.**

care bate în pupa navei; nava are rulu accentuat la această alură a v. ● *V. de travers* = v. care bate aproximativ perpendicular pe axul longitudinal al navei.

● *V. de (din) prova* = v. care bate dinspre prova navei. ● *V. dinaintea traversului* = v. care bate din sectorul prova-travers (0°—90°, în ambele borduri). ● *V. dinapoia traversului* = v. care bate din sectorul travers-pupa (90°—180°, în ambele borduri).

● *V. larg* = v. care bate între travers și patru carturi înapoia traversului. ● *V. strîns* = v. care bate dinaintea traversului, formînd cu axul longitudinal al navei un unghi de 4—7 carturi; v. și *tăria v.* ● *V. navei* = curent de aer provocat de deplasarea navei. ● *A păzi v.* = a evita venirea navei în v. ● *Nava pierde sub v.* = nava este derivată sub v. ● *A prinde v.* = a se resimiț la bord efectul v. ● *A veni în v.* = a micșora unghiul dintre vergă și axul longitudinal al navei; a aduce nava cu prova în v. ● *A veni sub v.* = a aduce nava cu prova sub v. Sin *a abate sub v.* ● *Bordul de sub v.* = bord opus direcției din care bate v. ● *Bordul din v.* = bordul bătut de v. ● *A strînge v.* = a naviga cu v. strîns, a reduce unghiul dintre v. și axul longitudinal al navei. Sin. *a veni în v.* ● *Nimic în v.* = 1. Comandă prin care se indică timonierului să manevreze astfel cirna încît nava să nu vină cu prova în v. 2. Raportul timonierului că a înțeles comanda. ● *Săritură de v.* = schimbare bruscă a direcției v. [lat. *ventus*].

**VISCOZITĂTE**, s.f. Proprietate fizică a apei marine datorată forțelor de frecare existente între moleculele de apă. La temperatura de 20°C, v. are valoarea egală cu 1/100 din unitatea de v. Var. *viscozitate* [fr. *viscosité*].

**VÎSLĂ**, s.f. Uncaltă. Propulsor de lemn cu pană, sprijinit de bordaj și manevrat cu o singură mină. Cu v. se conduce ambarcațiunea. Este formată dintr-o parte mai lată cu care se lovește apa [sl. *veslo*].

**VLADIVOSTOK**, top. Port al Uniunii Sovietice așezat pe coasta apuseană a M. Japoniei. Unul din marile porturi și important centru industrial și comercial al U.R.S.S. Vaste șantiere navale. În perioada de iarnă (15 decembrie—28 februarie) portul îngheață. Posibilitate pentru intrarea navelor oceanice. Echipament modern pentru manevra mărfurilor și vaste spații de depozitare. Principală poartă maritimă a U.R.S.S. cu țările Extremului Orient. Legat prin numeroase linii de navigație cu porturi japoneze, coreene și din alte țări asiatice.

**VOLGA**, hidr. Fluviu în estul Europei. Lungime 3 688 km — cel mai mare fluviu european. Suprafața bazinului 1 380 000 km<sup>2</sup>. Suprafața deltei 12 000 km<sup>2</sup>. Debit mediu 10 000 m<sup>3</sup>/s. Izvoarăște din nordul Podișului Valdai și se varsă în M. Caspică. Porturi principale: Volgograd, Saratov, Kuibîșev, Kazan, Gorki. Este navigabil. Apartine în întregime U.R.S.S.

**VOLTA SUPERIOARĂ** (*Republica V.S.*). Stat în partea de vest a Africii. Nu are ieșire la mare. Pescuit (1978) — 7 000 t. Principalele cursuri de apă sînt: Volta Neagră (869), Volta Roșie și Albă (724 km) împreună cu afluenții acestora.

**VOLTĂ**, s.f. **1.** Bucă formată cu parima sau cu saula pe babă sau tachel. **2.** Fragment din drumul zigzagat al unei nave cu vele pe timpul deplasării în vînt. ● *A lua v.* = a lega o saulă sau o parimă la tachel, școndru, cavilă sau babă. ● *A naviga în v.* = a naviga în zigzag. ● *V. în vînt* = trecere a velierului cu prova prin vînt. Cînd nu a reușit *v.* în vînt, velierul rămîne într-o poziție cri-

tică sau „în fiare”. ● *V. sub vînt* = trecere a velierului cu pupa prin vînt [fr. *voile*, it. *volta*].

**VRÊME**, s.f. Ansamblul de manifestări hidrometeorologice. Starea *v.* la bord este determinată de presiunea atmosferică, temperatura aerului și a apei, forța și direcția vîntului, viteza, direcția și înălțimea valurilor, nebulozitatea, umiditatea aerului, vizibilitatea, precipitațiile. ● *Navigație pe v. rea* = navigație în condiții de valuri și de vînturi puternice, precum și de vizibilitate redusă.

● *V. rea* = *v.* în care elementele hidrometeorologice la un moment dat se manifestă puternic și nu sînt favorabile navigației [sl. *vrêmen*].

## W

---

**WELLINGTON**, top. Port (la M. Tasman), capitală a Noii Zeelande. Situat în sud-vestul Pacificului. Unul dintre cele mai bune porturi naturale din lume. Al treilea port, ca mărime, al Noii Zeelande. Trafic de mărfuri 5,2 mil. t/1978. Principal centru financiar, comercial și nod de transport. Sediul a 7 mari societăți de navigație. Rada portului are o suprafață de peste 8 000 ha. Anual este vizitat de peste 2 800 de nave. Adâncimile apei din bazinele portului variază între 11 și 25,6 m. Dispune de numeroase instalații pentru manevrarea mărfurilor (macarale diferite, poduri rulante, elevatoare, macara plutitoare de 80 t, remorchere), precum și de mari spații de depozitare. Șantier de construcții navale. Fondat în 1840 sub numele de Britannia.

**WESER**, hidr. Fluviu în partea central-nordică a Europei. Lungime totală 805 km. Izvorăște din Munții Pădurea Turingiei și se

varsă în M. Nordului. Afluenți principali: Aller, Diemel, Fulda, Hunte, Werra. Porturi principale: Bremen, Bremerhaven și Hameln. Este legat de Rin și Elba printr-un vast sistem de canale navigabile.

**WHANGAREI**, top. Port în sud-vestul Pacificului. Important centru economic și comercial al Noii Zeelande. Trafic de mărfuri 6,8 mil. t/1978. Șantier de construcții navale. Dispune de echipament pentru manipularea mărfurilor și spații mari pentru depozitarea mărfurilor.

**WILHELMSHAVEN**, top. Port (la M. Nordului). Al doilea port ca mărime (după Hamburg) al R.F. Germania. Trafic de mărfuri 31,1 mil. t/1978. Adâncimile în port sînt cuprinse între 5 și 12 m. Pentru manipularea mărfurilor se folosesc mari macarale de cheu și macarale plutitoare. Petrolierele se descarcă la un pod de

piloni, care înalțează 705 m în golful Jade (unde adâncimea apei este de 15 m la marée minimă). Renumit port petrolier. Mari șantiere de construcții și reparații de nave.

**WINNIPEG**, hydr. Lac în partea septentrională a Americii de Nord. Suprafața 23 500 km<sup>2</sup>. Este navigabil și are un trafic intens de mărfuri. Porturi principale: Winnipeg, Bissett. Aparține Canadei.



## X

---

„X. 1“, Submarin englez; primul submarin gigant din lume. *Caracteristici*: L = 110 m; B = 9 m;  $\Delta$  = 2 500 t, 3 600 t; propulsie mecanică = mașini 7 000 CP; V = 19,5/6 Nd; armament = 6 tuburi lanstorpile; durată de imersiune = 60 ore.

**XIJIANG**, hidr. Fluviu în Asia

de est (R.P. Chineză). Lungime 1 800 km. Suprafața bazinului 400 000 km<sup>2</sup>. Izvorăște din Podișul Yunnan și se varsă în M. Chinei de Sud. Aluent principal: Hongashuihe. Porturi principale: Guangzhou, Wuzhou. Este navigabil. Aparține în întregime R.P. Chineze.

Y

**Y**, top. Golf olandez, care desparte provinciile de nord de cele din sud.

**YARD**, s.m. Unitate de măsură aproximativ egală cu 0,9144 m (trei picioare); se folosește în unele flote pentru a exprima distanțe mici. • **Y. englez** = 1. Unitate de măsură egală cu lungimea sabiei regelui Henric I; 2. Unitate de măsură egală cu distanța de la vârful nasului regelui Henric al II-lea pînă la vârful degetelor mîinii sale întinsă lateral [engl. *yard*].

**YAWL**, s. Velier care are velatură aurică și focuri, un catarg mare și altul mic; timona este instalată între catarge [engl., fr. *yawl*].

**YEMEN**, *Republica Arabă Y.* top. 1. Stat în Asia de sud-vest, în Peninsula Arabia. Are largă ieșire la M. Roșie. Flotă maritimă comercială (1978) = 1 850 tdw. Pescuit (1978) = 19 250 t. Port

principal (mii t/1974): Hodeida (620). Rîurile sînt scurte și cu debit mic. 2. *Republica Democratică Populară a Y.* Stat în Asia de sud-vest, în extremitatea sudică a Peninsulei Arabia. Are largă ieșire la M. Arabiei (Golful Aden). Flota maritimă comercială (1978) = 10 618 tdw. Pescuit (1978) = 133 100 t. Porturi principale (mii t/1973): Aden (590), Mukalla (120). Despre oamenii **Y.** Strabo aprecia, în sec. I î.e.n., că aceștia au devenit prin navigație cei mai bogați, că sînt înzestrați cu podoabe de aur și de argint, că au palate costisitoare. Istoricul grec Agatarchides afirma despre poporul din **Y.** că nu există altul mai bogat, deoarece el face tot ce se poate numi cărăușie între Asia și Europa.

**YOKOHAMA**, top. Port (la Oc. Pacific) în estul Asiei (Extremul Orient) pe insula Honshū, în golful Tokyo. Al treilea port, ca mărime, al Japoniei și unul dintre

marile porturi ale lumii. Trafic de mărfuri 118,4 mil. t/1978. Lungimea digurilor depășește 3 km, iar canalul de intrare în port are adâncimi cuprinse între 11,2 și 13,6 m. La danele cele mai importante (89 la număr — lungime totală peste 16 km) adâncimea apei este cuprinsă între 7 și 10 m. Portul poate primi superpetroliere de 100 000 t și chiar mai mari. Șantierul de construcții navale sint printre cele mai mari din lume, cuprinzând cală uriașă pentru nave de 350 000 t și chiar mai mari. Echipamentul de manipulare a

mărfurilor și spațiile de depozitare sint moderne și corespunzătoare traficului portului. Anual, este vizitat de peste 47 000 de nave.

**YUKON**, hidr. Fluviu în partea septentrională a Americii de Nord (Canada) și în Alaska (S.U.A.). Lungime 3 220 km. Suprafața bazinului 855 000 km<sup>2</sup>. Suprafața deltei 10 000 km<sup>2</sup>. Se varsă în M. Bering. Afluenți principali: Lewes, Pelly, Tanana. Port principal: Dawson. Este navigabil pe cea mai mare parte din lungimea sa. Apele sale sint utilizate în producerea de energie electrică.

# Z

**ZĂ**, s.f. Inel din compunerea lanțului de ancoră. • **Z.** cu pod = z. întărită la mijloc cu o traversă numită pod. • **Z. patent** = z. alcătuită din două jumătăți demontabile [ngr. *zăva*; 1509].

**ZAIR, 1. (REPUBLICA Z.)**, top. Stat în centrul Africii, ocupînd cea mai mare parte a bazinului fluvialului Zair (Congo). Are mică ieșire la Oc. Atlantic (30 km țărm). Flota maritimă comercială (1978) = 157 603 t.d.w. Pescuit (1978) = 100 090 t (98 698 t din ape interioare). Porturi principale (mil. t/1976): la Oc. Atlantic — Matadi (1,2), Boma, iar pe fluviul Zair — Kinshasa. Căi navigabile interne = 16 400 km; fluviul Zair (4 700 km), al doilea în Africa (după Nil), și afluenții săi Ubangi, Itimbiri, Lomami și Kasai. **2. hidr. (Z.—Congo)**. Al doilea fluviu ca lungime (după Nil) al Africii. Lungime 4 700 km. Suprafața bazinului 3 690 000 km<sup>2</sup> — cea mai mare între fluviile africane (al doilea după Amazon). Izvorăște din Podișul Shava și se

varsă în Oc. Atlantic. Afluenți principali Lualaba, Kasai, Oubangui, Sanga. Porturi principale: Kinshasa, Brazzaville, Matadi, Boma, Mbandaka, Kisangani. Navigabil pe cea mai mare parte din lungimea sa. Aparține statelor Zair, Congo, Zambia.

**ZAMBEZI**, hidr. Fluviu în sud-estul Africii. Lungime 2 660 km. Suprafața bazinului 1 330 000 km<sup>2</sup>. Suprafața deltei 8 000 km<sup>2</sup>. Debit mediu 22 000 m<sup>3</sup>/s. Izvorăște din Podișul Ba-Lunda și se varsă în Oc. Indian. La granița dintre Zambia și Zimbabwe se află renumita cascade Victoria cu o cădere de peste 50 m. Afluenți principali: Kafue (800 km), Kambopo, Luangwa (640 km). Navigabil pe cursul inferior. Aparține statelor Mozambic, Zimbabwe, Zambia, Angola și Namibia.

**ZAMBIA (Republica Z.)**, top. Stat în sudul Africii. Nu are ieșire la mare. Flotă comercială (1978) = 9 110 t.d.w. Pescuit (1978) = 53 700 t (din ape interioare).

Principalele riuri: Kafue (800 km), Kambopo, Luangwa (640 km), Zambezi (2 660 km). Lacurile Tanganyika (31 900 km<sup>2</sup>), Mweru, Bagweulu (1 600 km<sup>2</sup>) sînt importante zone piscicole.

**ZĂNOAGA**, hidr. Lac glaciari în masivul Retezat din Carpații Meridionali. Cel mai adînc lac glaciari al R.S. Romînia. Adîncime maximă 22,5 m.

**ZĂPÓR**, s.n. Aglomerare de sloani în albia unei ape curgătoare, pe care uneori o blochează și provoacă intreruperea navigației și inundarea zonei din jur. Baraj, zid de gheață, format pe albia unei ape curgătoare [bg. *zapor*].

**ZĂTÓN**, s.n. 1. Lac lung și îngust, format pe litoral și despărțit de mare printr-o fișie îngustă de uscat. 2. Capcană naturală pentru pești, formată lingă albia apei sau pe brațele părăsite. 3. Albia de apă închisă la un capăt. 4. (top.) Zonă de uscat joasă, între lacul litoral și mare. [rus., ucr. *zaton*].

**ZĂVÓD**, s.n. Tabără de pescari, organizată în timpul sezonului de pescuit [rus. *zavod*].

**ZBAT**, s.n. Placă plană sau puțin curbată, montată împreună cu alte asemenea roată pe o roată (numită roată cu **z.**) ce se rotește în jurul unui ax perpendicular pe direcția de înaintare și care creează forță de propulsie necesară deplasării navei [lat. pop. *exbatere*].

**ZBIR**, s.n. 1. Cerc de parimă destinat să agațe un palanc de școn-

dru sau să țină strîns fețele unei macarale construite din lemn. 2. Cerc de parimă legat de vergă și de brațul marinarului care lucrează în arboradă, pentru a avea miinile libere [?].

**ZBURĂTOR**, s.m. 1. Velă dreptunghiulară invergată sub vela rîndonică; a patra velă a catargului care are cinci vele. • **Z. mare** = **z.** fixat la arborele mare. • **Z. mic** = **z.** fixat la arborele mic (trinchet). 2. Vergă destinată să susțină vela **z.** [*zbura* + suf. *-tor*].

**ZENÍT**, s.n. Punct în care verticala locului intersectează sfera cerească deasupra observatorului [fr. *zénith*].

**ZI**, s.f. • **Z. maregrafică** = interval de timp (24 ore și 50 min.) în care fenomenul de maree înregistrează un ciclu complet. • **Z. de încărcare** = număr de **z.** stabilit pentru a se încărcă nava. Sin. *stații de încărcare*. • **Z. marinei române** = prima duminică a lunii august stabilită să fie **z.** de sărbătoare militară și populară pentru a cinși tradițiile înaintate ale marinei românești, pentru a populariza realizările țării în acest domeniu, pentru a întări legăturile poporului cu armata, cu marina [lat. *dies*].

**ZIMBABWE** (Republica **Z.**), top. Stat în sudul Africii. Nu are ieșire la mare. Două mari fluvii: Zambezi în nord (afluenți — Sengwe, Umniati și Gwaai) și Limpopo în sud-est (afluenți — Shashi, Bubi și Nuanetsi). Numeroase cascade, cea mai cunoscută fiind Victoria pe Zambezi. Pe

fluviu se află una din marile amenajări hidroenergetice din Africa (Kariba, 600 MW). Pescuit (1978) = 2000 t.

**ZINC**, s.n. Placă de **z.** fixată pe carenă, în anumite locuri; lingă e-tamboul care are bușe din bronz, lingă elicea din bronz, lingă sorburi cu clapeți, pentru a diminua corodarea bordajului provocată de fenomenul electrolitic care apare între elementele din bronz și apa de mare [fr. *zinc*].

**ZONĂ**, s.f. • **Z. de presiunilor abisale** = **z.** a cîmpiilor subacvatice, situate la adîncimea de 6 100 m. Aici solul este uniform, gri. Cuprinde 11,2 mil. km<sup>2</sup>, ceea ce reprezintă 3,1 % din Oc. Planetar. • **Z. abisală** = **z.** a scoarței subacvatice situată la 2 000—6 000 m adîncime. Ocupă o suprafață de 263,7 km<sup>2</sup>, adică 78,5% din Oc. Planetar. Sin. **z. pelagică**.

• **Z. contiguă** = **z.** maritimă cu regim special, a cărei poziție este stabilită de unele state în marea liberă, din considerente strategice, economice sau politice. În **z.** contiguă statul riveran are drept de control și poate interzice unele acțiuni care în mod normal sînt permise ori poate permite acțiuni care în mod normal sînt interzise. **Z.** contiguă se constituie unilateral sau prin convenții internaționale și nu oprește navigația, ci impune respectarea anumitor măsuri (interzicerea pescuitului, transportul mărfurilor de contrabandă, emisiunile radiotelegrafice etc.). Există așadar **z. de**

*pescuit, z. vamale, z. fiscale, z. de securitate* etc. Ex. de **Z.** contiguă: Gibraltar, 21 Mm (M. Britanic)

• **Z. cu întinsuri** = acvatorii ale căror adîncimi nu depășesc 11 m, din cauza depunerilor mari. Cînd marea este agitată, în **z.** cu întinsuri apar brizanți. Pentru siguranța navei, aceste **z.** trebuie evitate. • **Z. de aplicații** = acvatoriu maritim sau oceanic, unde se desfășoară activități specifice (trageri, manevre, cercetări), care exclud prezența altor nave în **z.** Limitele și durata **z.** de aplicații sînt anunțate prin avize pentru navigatori. • **Z. de convergență** = **z.** unde se întîlnesc doi curenți de apă; caracteristic pentru **z.** de convergență este amestecul energetic de ape, care produce oxigenarea straturilor pînă la 800 m adîncime. • **Z. de divergență** = **z.** în care se despart doi curenți de apă. Caracteristic pentru aceasta este fenomenul prin care apele de adîncime se ridică la suprafață și aduc săruri nutritive, bogate în fosfor și azot, care priesc florei. Abundența vegetației determină apoi prezența numeroasă a peștilor în **z.** pentru a consuma vegetația apărută. • **Z. de marea** = fișe de țărîm cuprinsă între linia mării joase și linia mării înalte. Este periodic acoperită de apă, pe timpul fluxului și al furtunilor puternice. • **Z. de pescuit** = acvatoriu în care se pescuiește sistematic; limitele **z.** se află în marea liberă sau în apele teritoriale și sînt anunțate prin avize pentru navigatori. Cele mai bogate **z.** de

pescuit din Oc. Planetar sînt: bazinele Groenlandei, Islandei, Norvegiei și M. Nordului, Bancul Newfoundland (Oc. Atlantic), Bancul Gîștelor și Bancul Pescarilor (M. Barentz). ● **Z. de pilotaj** = **z.** în care este obligatorie navigația cu pilot la bord: intrare-ieșire din port, intrare pe gura unui fluviu, intrare și trecere prin canal, trecere prin **z.** cu pericole de navigație. Locurile din care se ambarcă pilotul sînt menționate

în Cărțile-pilot. ● **Z. moartă** = **z.** în care nu se mai aud la bord semnalele de ceață sau semnalele radio, deși normal ar trebui să se audă; fenomenul este explicat prin dispersarea undelor acustice și a celor radio. ● **Z. periculoasă** = **z.** în care este interzisă prezența navelor deoarece se desfășoară acțiuni speciale: aplicații, lansări, trageri, manevre militare. Coordonatele **z.** periculoase sînt anunțate prin avize pentru navigatori [fr. *zone*].

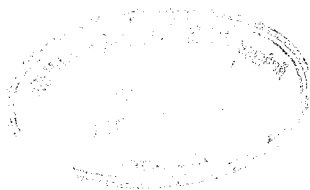
## BIBLIOGRAFIE

- C. Bârsan, *Mic atlas geografic*, Ed. Științifică și enciclopedică, 1978.
- A. Bejan, M. Bujeniță, *Dicționar de marină*, Ed. Militară, 1979.
- Gh. Bibicescu și c.a., *Lexicon maritim englez-român*, Ed. Științifică, 1971.
- C. Ciuchi, *Istoria marinei române în curs de 18 secole*, Muzeul marinei române.
- S. Columbeanu și c.a., *Lupta pentru supremația mărilor*, Ed. Științifică, 1973.
- I. Coteanu și c.a., *Dicționarul explicativ al limbii române*, Ed. Academiei R.S.R., 1975.
- C. Enăchescu și c.a., *Manual de hidrografie*, Ed. Militară, 1975.
- G.V. Evdokimov și c.a., *Îndrumătorul marinarului*, Ed. Tehnică, 1972.
- N. Filipovici și c.a., *Dicționar sportiv român*, Ed. Științifică, 1964.
- N.N. Gorski, *Tainele oceanului*, Ed. Științifică, 1963.
- A. Graur, *Nume de locuri*, Ed. Științifică, 1963; *Alte etimologii românești*, Ed. Academiei R.S.R., 1975.
- A. Hainrich, *Calendarul maritim*, Tipografia G. Ionescu, 1914.
- E.V. Kamenski și c.a., *Traulere uzină*, Murmansk, 1959.
- A. Lecca, *Atlanticul*, Ed. Științifică, 1969; *Pacificul*, Ed. Științifică.
- I. Manole și c.a., *A.B.C.-ul marinarului*, Ed. Tehnică, 1976.
- F. Marcu, C. Maneca, *Dicționar de neologisme (3)*, Ed. Academiei R.S.R., 1978.



- V. Marinescu, *Manual de navigație, manevre și pilotaj pe fluviul Dunărea*, Ed. Militară, 1960.
- H.C. Matei, S. Neguț, I. Nicolae, N. Șteflea, *Statele lumii*, Ed. Științifică și enciclopedică: *Enciclopedia statelor lumii*, idem, 1981.
- G. Mihăilă, *Dicționar al limbii române vechi*, Ed. Enciclopedică română, 1974.
- M. Neagoe, *Mari bătălii din istoria lumii*, Ed. Scrisul Românesc, 1974.
- M.I. Niță și c.a., *Navigația inerțială*, Ed. Militară, 1971.
- I. Popovici, *Enciclopedia descoperirilor geografice*, Ed. Științifică și enciclopedică, 1975.
- T. Prună, *Exploatarea navelor maritime și fluviale*, Ed. Tineretului, 1967.
- A. Retinschi, *Epopeea navelor*, Ed. Albatros, 1972, 1979.
- P. Robert, *Dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française*, Paris, 1972.
- L. Șăineanu, *Dicționar universal al limbii române*, ediția a VII-a, Ed. Scrisul Românesc, 1929.
- Ph. Thaillez, *Noi scufundări fără cablu*, Ed. Științifică, 1968.
- \* \* \* *Albumul armatei române, 1877—1902*.
- \* \* \* *Anuarul armatei române, 1883*.
- \* \* \* *Arhivele Marelui Stat Major, 1899—1902*.
- \* \* \* *Arhivele C.M.M., 1899—1900*.
- \* \* \* *Brown's nautical almanac*, Glasgow, Son Ferguson Ltd, 1970—1979.
- \* \* \* *Cod internațional de semnale, 1969*.
- \* \* \* „*La revue maritime*”, 1974.
- \* \* \* *Mic dicționar enciclopedic*, Ed. Științifică și enciclopedică, 1978.
- \* \* \* *Monthly Bulletin of Statistics. United Nation*, New York, 1976—1979, ianuarie-februarie 1980.

- \* \* \* *Morskoj slovar*, vol. I, 1959.
- \* \* \* *Registrul ordinelor de zi ale C.M.M.*, 1902—1905.
- \* \* \* *Slovar morških i recinik terminov*, vol. I, 1955, vol. II, 1956.
- \* \* \* *Statistical Yearbook*, 1976—1978, United Nations, New York.
- \* \* \* *Yearbook of fishery statistics, Food and agriculture organization of the United Nations*, Roma, 1976—1977.





---

Redactori : NICOLAE ILIESCU  
              : OLGA TURBATU  
Tehnoredactor : MARIANA ȘTEFAN

---

Bun de tipar : 14.IX.1982. Apărut 1982.  
Comanda nr. 1642. Celi de tipar 16.



---

Comanda nr. 540  
Combinatul Poligrafic „Casa Scintei”  
București — Piața Științei nr. 1,  
REPUBLICA SOCIALISTĂ ROMÂNIA

---