

Самойлов К. И.

Морской словарь
в 2 томах

10916 словарных статей

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ВОЕННО-МОРСКОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО НКВМФ СОЮЗА ССР
МОСКВА 1941 ЛЕНИНГРАД

Последний морской словарь (В. В. Вахтин) на русском языке вышел сорок пять лет тому назад. Эта книга стала уже библиографической редкостью. Кроме того, она в значительной мере устарела, поскольку в ней отсутствует современная морская терминология, чрезвычайно возросшая в связи с ростом техники. Этот пробел и восполняет настоящий труд Самойлова К. И.

ОТ СОСТАВИТЕЛЯ

Наша родина строит могучий морской и океанский флот. Наш советский народ любит свой флот, видя в нем надежного часового, стоящего на страже своей родины на всех морях и океанах.

Интерес к морю и флоту среди трудящихся нашей страны необычайно велик. Спрос на военно-морскую литературу возрос как никогда. Советского читателя интересует о флоте решительно все – жизнь, быт и деятельность флота, его техника, тактика и история.

Однако при всяком серьезном знакомстве с морской литературой читатель неизбежно встречается с целым рядом специфических морских терминов, объяснение которым в существующих словарях и энциклопедиях найти трудно, а чаще всего просто невозможно. Последний же русский "Морской словарь" В. В. Вахтина, ставший уже давно библиографической редкостью и далеко не отвечающий потребностям сегодняшнего дня, был издан в 1894 году, т. е. более сорока лет тому назад. Все сказанное говорит о насущной необходимости выпуска современного издания "Морского словаря" с разъяснением всех понятий и терминов, вошедших в обиходный язык современного моряка, как военного, так и гражданского.

Настоящий труд является попыткой дать такое пособие всем интересующимся военно-морским делом и в первую очередь морякам военно-морского и гражданского флота СССР и армии строителей большого флота: рабочим, техниками инженерам нашей промышленности.

Для составления словаря были в первую очередь использованы учебники военно-морских учебных заведений и морских техникумов, официальные издания по специальным вопросам (уставы, правила, приказы и пр.) и справочные издания, применяемые на флоте, а затем различного рода словари, пособия, справочники, как морские, так специальные и общие. Список литературы, послужившей источником для составления словаря, помещен ниже.

В результате проделанной работы удалось собрать около 12 000 различных терминов и понятий, пояснение которых и дано в настоящем труде.

В словарь входит терминология:

1. Морская.
2. Кораблевождения (навигация, лоция, мореходная астрономия, девиация, маневрирование, метеорология, океанография, навигационные и электронавигационные приборы).
3. Морская тактическая.
4. Кораблестроительная (теория корабля, корабельная архитектура, технология судостроения).
5. Электромеханическая.
6. Авиационная.
7. Портовых сооружений.
8. Морская коммерческая.
9. Общетехническая.
10. Историческая.
11. Речная.
12. Народная и областная.

Наиболее развитым из перечисленных разделов является морской, как основной для словаря. Полагаем, что морская терминология дана полностью, т. е. приведены все русские морские термины и каждому из них дано объяснение. Что же касается прочих разделов, то в них дано толкование лишь тех терминов и понятий, с которыми приходится встречаться каждому моряку повседневно в своей служебной деятельности. Поскольку при разъяснении морских технических терминов приходилось неизбежно пользоваться общетехнической терминологией, то представилось правильным дать разъяснение и этой категории терминов.

Кроме того, в словарь включены народные и областные слова и выражения в тех целях, чтобы "Морской словарь" являлся пособием для моряков, когда им приходится пользоваться наблюдениями местных жителей, выраженными на их наречии. Термины, объясненные в "Морском словаре", напечатаны жирным шрифтом в виде заглавных слов отдельных статей. Заглавные слова расположены в алфавитном

порядке, причем обычно эти слова для имен существительных даны в единственном числе, а для глаголов – в неопределенном наклонении.

В виде исключения некоторые заглавные слова даны во множественном числе и преимущественно в тех случаях, когда речь идет о многих предметах, хотя и имеющих одно название, но по существу друг от друга отличающихся.

Если заглавные слова повторяются в тексте данной статьи, то они обыкновенно обозначаются первой буквой с точкой.

Во многих случаях рядом с заглавными словами помещены их синонимы, т. е. слова, имеющие тождественное с ними значение, но менее употребительные как термины.

Непосредственно за заглавным словом (или его синонимом) в большинстве случаев следует заключенное в скобки значение термина на английском языке.

Иногда за термином в скобках помещены условные (сокращенные) обозначения, касающиеся, в основном, народных и областных слов. Разъяснение этих условных обозначений дано ниже.

Если в объяснительном тексте статьи встречается дополнительный термин, здесь же разъясненный, то он набирается курсивом.

Если в тексте упоминается понятие, разъясненное в другой статье, и если необходимо, чтобы читатель прочел это объяснение, то вслед за таким словом стоит знак – (см.).

Часто в разъяснительном тексте упоминаются сразу несколько терминов, требующих объяснения. Чтобы не загружать текст указаниями знака – см., этот знак во многих случаях не помещен. Поэтому при встрече в тексте с непонятными терминами читателю рекомендуется искать последние на соответствующих страницах словаря. Если термин имеет несколько самостоятельных различных значений, которые разъясняются в словаре, то каждое из них выделяется цифрой, набранной черным шрифтом.

Звездочка, стоящая перед заглавным словом, указывает на то, что к статье имеется иллюстрация. Иллюстрации большей частью находятся при самом тексте статьи, но иногда по техническим условиям вынесены на другое место страницы и изредка даже на другую страницу.

Всякая подпись под иллюстрацией начинается с названия статьи, к которой данная иллюстрация относится, причем заглавное слово повторяется под иллюстрацией курсивным шрифтом; все дальнейшие объяснения иллюстрации набраны обыкновенным шрифтом.

Если термин состоит из двух и более слов, то вначале ставится по большей части (но не всегда) слово, означающее предмет, затем прилагательное. Но прилагательное или вообще разъясняющее слово остается на первом месте, если центр тяжести понятия сосредоточен именно на свойстве предмета.

Во всяком случае, отыскивая тот или другой термин, состоящий из двух и более слов, необходимо проверить его наличие по всем составляющим его словам.

Единицы измерений в словаре, как правило, обозначаются сокращенными символами, напр., метр – м, сантиметр – см, килограмм – кг и т. д.

Условные обозначения:

1. Местные народные термины, применяемые в пределах данного моря, озера, реки, района:

Азов. – Азовского моря

Амур. – р. Амур

Арх. – Архангельского района

Астр. – Астраханского района

Байкал. – оз. Байкал

Балт. – Балтийского моря

Бел. – Белого моря

Волж. – р. Волги

Днепр. – р. Днепр

Касп. – Каспийского моря

Камч. – района п-ва Камчатки

Сев. – Северного Ледовитого океана

Черн. – Черного моря.

2. Исторические термины и старые термины, мало употребляемые:

Галерн. – термины, применявшиеся на галерах

Ист. – термины исторические

Речи. – термины, применяющиеся на реках СССР

Слав. – термины славянские

Стар. – термины, устаревшие и исторические.

3. Сокращенное обозначение размеров:

L – длина судна

B – ширина судна

T – углубление (осадка) судна

H – высота борта судна.

Считаю своим долгом выразить благодарность моим товарищам по работе в Академии за ту широкую помощь, которую я неизменно получал от них при составлении "Морского словаря".

Составлению "Морского словаря" посвящено около восьми лет систематического труда, тем не менее составитель далек от мысли считать, что словарь свободен от погрешностей, и будет признателен всем, кто сообщит о тех или иных недостатках, обнаруженных в его труде.

К. Самойлов

СЛОВАРЬ

А

(Аз) – буквенное значение одного из флагов военно-морского и международного сводов сигналов. Значение этого флага по военно-морскому своду как сигнала – "Нет. Не согласен. Не имею. Не разрешаю". Поднятый одновременно с сигналом, но отдельно от него, придает сигналу отрицательное значение. Флаг "А" по международному своду сигналов означает: "Я произвожу испытание скорости".

А. А.

– свидетельство, выдаваемое в Англии уходящим в заграничное плавание судам и удостоверяющее, что состав команды соответствует установленной квалификации.

ААК

(Аак) – плоскодонное речное судно, служащее для перевозки вин на Рейне. С относительно недавнего времени ааки регистрируются, как своеобразные морские суда. Снабжаются бортовыми шверцами.

ААНЛИ

– см. Анлей.

ААНЛЮФ

– см. Анлюф.

АБАЗА

– сильный, часто штормовой восточный ветер у западных берегов Черного м., опасный для дунайских рыбаков.

АБАКА

манила, манильская пенька (Абаса) – волокна, добываемые из листьев многолетнего травянистого растения – прядильного банана. А. добывается главным образом на Филиппинских островах, а также в Индии, в Вест-Индии и др. местах. Волокна А. отличаются легкостью и применяются для выделки тросов, которые крепче пеньковых на 70 % (при диаметре 100 мм) и легче их в среднем на 25 %. Продолжительное пребывание в сырости (особенно в соленой морской воде), губительное для пеньковых тросов, сравнительно слабо отражается на тросах, выделанных из А. Однако волокно А. менее гибко по сравнению с пенькой и не выдерживает такого сопротивления при завязывании в узлы, как пенька.

АБАНДОН

(Abandonment) – акт отказа грузо- или судовладельца от своего застрахованного имущества в пользу страховщика.

АБГАЛДЫРЬ

обгалдырь (Upholder, pass-rope, inner haliard) – 1. Конец или цепочка с гаком, а также железный прут с рукояткой на одном конце и с крючком на другом, применяющиеся для работы с якорной цепью (расташить по палубе, достать из цепного ящика и т. д.).

Абгалдырь.

2. Снасть, служащая для растягивания по рею верхней шкаторины ундер-лиселя.

АБЕРРАЦИЯ

небесных светил (Aberration) – кажущееся смещение их. Это происходит оттого, что, пока луч света доходит от звезды до Земли, последняя перемещается и наблюдатель видит звезду не в том месте, где она находится в действительности. Такого смещения не происходило бы, если бы Земля стояла неподвижно или если бы свет распространялся мгновенно.

АБИК

(арх.) – вершина абуконя (см.), показавшаяся из воды.

АБНЯ

(стар.) – брашпиль.

АБОРДАЖ

(Boarding) – тактический прием времен гребного и парусного флота, представлявший собой свалку или сцепку судов для рукопашного боя. В современных условиях применение А. может иметь место лишь в исключительных случаях. "Идти на абордаж". "Взять на абордаж".

АБОРДАЖНАЯ ПАРТИЯ

– часть команды корабля, выделявшаяся по боевому расписанию для абордажного боя.

АБОРДАЖНАЯ СЕТКА

(Boarding netting) – специальные сети, являвшиеся как бы продолжением фальшбортов парусных военных кораблей и служившие для того, чтобы затруднить противнику доступ на те части своей палубы, которые или неудобны, или не подготовлены для отражения абордажных партий противника.

АБОРДАЖНОЕ ОРУЖИЕ

– оружие, употреблявшееся при абордаже. Разделялось на: а) холодное, как то: абордажные полупики, алебарды, абордажные топоры (интрепеля, интерпеля или интерпили), сабли, палаши, тесаки, эспантоны, и б) огнестрельное, как то: абордажные пистолеты, трубы, выбрасывавшие пламя, мушкетоны, ружья и т. д.

АБОРДИРОВАТЬ

(To board) – сцепиться, свалиться с неприятельским кораблем для абордажа.

АБОРДИРУЮЩЕЕ СУДНО

(Boarding ship) – судно, идущее на противника с целью взять его на абордаж.

АБРАЗИВНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

абразивные материалы (Abrasive) – шлифовальные, точильные и полировальные материалы для обдирки, точки, шлифовки и полировки поверхностей твердых тел. Разделяются на естественные и искусственные.

АБРИС

— схематически зарисованный при съемке план местности с указанием измеренных расстояний и др. данных, необходимых для составления точного плана.

АПСИДЫ

(Apsides) — см. Апсиды.

АБСОЛЮТНАЯ ВЛАЖНОСТЬ

(Absolute humidity) — количество водяного пара, содержащегося в 1 м³ воздуха. Выражается А. В. или весом (в граммах) водяного пара, содержащегося в 1 м³, или, чаще, величиной упругости водяного пара, которую выражают в миллиметрах высоты ртутного столба, уравнивающего эту упругость в барометрической трубке, или же в миллибарах (см.).

"АБСОЛЮТНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ СИСТЕМА ЕДИНИЦ"

— см. МТС система.

АБСОЛЮТНАЯ СИСТЕМА МЕР

— распространенное название системы физических единиц измерения, в основе которой лежит сантиметр как единица длины, грамм как единица массы и секунда как единица времени. Сокращенное обозначение: "система CGS".

АБУКОНЬ, АБУКОНЬЕ

(арх.) — прибрежный подводный камень.

АВШИД

— слово, применявшееся в России в петровские времена и сохранившееся в течение XVIII в. Оно означало — отпуск, увольнение от должности, а иногда документ об увольнении от службы.

АВАНГАРД

(Vanguard, van) — соединение кораблей, выдвинутое в сторону противника и расположенное от главных сил в расстоянии, определяемом расчетом для развертывания флота при встрече с противником.

АВАНГАРДИЯ

— устарелый термин. См. Авангард.

АВАНДЕК

— трапецеидальные концевые участки понтона плавучего дока.

АВАНПОРТ

(Outer harbour) — внешняя часть порта, защищенная от волнения и приспособленная для погрузки судов. Иногда А. — отдельный, выдвинутый непосредственно на морское побережье (у устья реки) порт, сопряженный в своей работе с крупным портом, расположенным в устьевом участке реки вдали от моря (пример — Гамбург и Кукстафен).

АВАНС

— путь, проходимый кораблем за один оборот винта (винтов). Термин, применяемый при обработке результатов скоростных испытаний кораблей.

АВАНС ФРАХТА

(Advance freight) – выдаваемая капитану часть фрахта в покрытие расходов судна в порту погрузки. Из выдаваемой суммы обычно удерживается 2 % на страхование, так как в случае недоставки груза А. Ф. не возвращается.

АВАНТЮРА

(Adventure) – спекулятивная отправка товаров для реализации по наивысшей цене.

АВАРИЙНАЯ ГАРАНТИЯ

(Average bond) – письменная гарантия, выдаваемая грузополучателем грузовладельцу или капитану судна, объявившему общую аварию. Содержит обязательство внести падающую на груз часть убытков по общей аварии немедленно по определении таковой. После выдачи этой гарантии грузополучатель вступает в распоряжение своим товаром.

АВАРИЙНАЯ ДИСПАША

(Average statement) – подробный отчет диспашера с указанием обстоятельств аварии и с распределением убытков между участниками аварии.

АВАРИЙНАЯ ОСАДКА

– осадка судна, принявшего воду внутрь корпуса вследствие произошедшей с ним аварии.

АВАРИЙНОЕ РАСПИСАНИЕ

– распределение всего личного состава корабля по определенным местам для борьбы с авариями (подводными пробоинами, большими пожарами и пр.). На кораблях РКВМФ специального аварийного расписания не имеется. В случаях же аварий личный состав вызывается по сигналу "тревога" и занимает места по боевому расписанию.

*АВАРИЙНЫЕ ОГНИ

– два красных огня, которые должно иметь на наиболее видном месте судно, лишенное возможности управляться. Эти огни должны быть расположены вертикально один над другим, в расстоянии один от другого не менее 1,8 м (6 ф.); они устанавливаются так, чтобы нижний огонь был не ниже 4,3 м (14 ф.) над корпусом судна, и такой силы света, чтобы огни были видны вокруг всего горизонта с расстояния не менее 2 миль.

Аварийные огни.

Днем суда вместо огней должны иметь на наиболее видном месте, вертикально один над другим, в расстоянии не менее 1,8 м (6 ф.) между ними, два черных шара (или подобных шарам предмета), имеющих каждый 0,6 м (2 ф.) в диаметре.

АВАРИЙНЫЕ СИГНАЛЫ

(Signal of distress) – сигналы бедствия (см.) и сигналы, производимые при падении человека за борт (см. "Человек за бортом").

АВАРИЙНЫЙ БОНД

(Average bond) – см. Аварийная гарантия.

АВАРИЙНЫЙ РЕМОНТ

– см. Ремонт судна.

АВАРИЯ

(Average) – крупное повреждение самого судна или его средств, влекущее за собой понижение его дееспособности; в торговом флоте (см. ниже), кроме того, аварией считается и повреждение грузов.

АВАРИЯ АВИАЦИОННАЯ

– поломка самолета, не сопровождающаяся серьезными повреждениями или смертью летчика.

АВАРИЯ В ТОРГОВОМ ФЛОТЕ

– в юридическом смысле под аварией понимается всякий убыток, причиненный судну, грузу и фрахту. Различают аварию общую (general average) и аварию частную (particular average). Общей А. признаются убытки, понесенные вследствие чрезвычайных расходов или чрезвычайного пожертвования, преднамеренно и разумно осуществленных в целях спасения судна, груза и фрахта от общей для них опасности. В частности, к таким убыткам относятся убытки от выбрасывания части груза в море, от преднамеренной постановки судна на мель в целях общего спасения, убытки, вызванные тушением пожара, убытки от повреждения машин и котлов судна, находившегося на мели в опасном положении, убытки от вынужденного захода в порт-убежище и др. К частной А. относятся все убытки, происхождение которых не связано с преднамеренными действиями в целях общего спасения судна, груза и фрахта, как напр.: убытки от случайной постановки на мель, от пожара, от подмочки и порчи груза и др. Убытки от общей А. распределяются между всеми ее участниками пропорционально стоимости спасенного имущества и фрахта. При частной А. убыток несет потерпевшая его или виновная в нем сторона. Если судно, груз или фрахт застрахованы, то часть убытков по общей А., падающих на застрахованную ценность, возмещает страховщик. Убытки от частной А., падающие на застрахованную ценность, возмещаются страховщиком в размере, предусмотренном условиями страхового полиса, но страховщик по праву регресса может предъявить иск к виновной стороне о возмещении ему оплаченных убытков.

АВИАБАЗА

– см. База авиационная.

АВИАБОМБА

(Aero-bomb) – см. Бомба авиационная.

АВИАМАТКА

(Aircraft carrier) (стар.) – см. Авианосец.

АВИАМАЯК

(Light house) – см. Аэромаяк.

*АВИАНОСЕЦ

(Aircraft carrier) – надводный военный корабль, оборудованный для приема самолетов с колесными шасси и имеющий полетную палубу для их взлета и посадки.

Авианосец.

А. являются подвижными базами авиации при флоте и служат для выполнения носимыми ими самолетами как самостоятельных задач, так и задач по обеспечению боевых действий флота. Некоторые из современных А. принимают свыше ста самолетов различных боевых предназначений. Гидроавианосцы, в отличие от А., являются кораблями без полетной палубы, снабженными катапультами и имеющими на вооружении исключительно гидросамолеты.

АВИАСИГНАЛЬНЫЙ ПОСТ

– военный пост воздушной связи и наблюдения. Имеет целью поддержание связи наземных войск с авиацией, наблюдение за самолетами противника и оповещение об их появлении.

АВИАТРАНСПОРТ

гидроавианосец (Sea plane carrier) – надводный военный корабль, оборудованный для приема гидросамолетов и в отличие от авианосца не имеющий полетной палубы. Выпуск самолетов с авиатранспортов производится при помощи катапульта, а прием – с помощью стрел и кранов. А. являются подвижными базами авиации при флоте и служат для выполнения носимыми ими самолетами как самостоятельных задач, так и задач по обеспечению боевых действий флота.

АВИАЦИОННАЯ ГРУППА

(АГ) – временное соединение частей боевой авиации (бомбардировочной, штурмовой и истребительной), предназначенное для решения определенной боевой задачи (борьба с воздушным противником, тесное взаимодействие с войсками).

АВИАЦИОННЫЕ ДВИГАТЕЛИ

(Aviation engines) – двигатели внутреннего сгорания, работающие как на легком (бензин, смеси), так и на тяжелом (нефть) топливе и отличающиеся высокой мощностью при малом весе и большой компактности.

АВИАЦИОННЫЕ МАТЕРИАЛЫ

– древесные, металлические и др. материалы, употребляющиеся в самолетостроении. К А. М. предъявляются требования высокой прочности при малом уд. весе.

АВИАЦИОННЫЕ СОЕДИНЕНИЯ

– соединения нескольких боевых авиачастей. А. С. разделяются на постоянные и временные. Первые имеют штатную организацию и действуют обычно в определенном боевом составе; вторые создаются в зависимости от оперативных потребностей и могут иметь изменяющийся состав как по числу, так и по назначению боевых частей.

АВИАЦИОННЫЙ БЕНЗИН

– самые легкие сорта бензина особо высокой очистки.

АВИАЦИЯ

(Aviation) – техника передвижения в воздухе посредством аппаратов тяжелее воздуха. Часто этим словом называют воздушный флот и все, что имеет к нему отношение.

АВИАЦИЯ ВОЕННАЯ

(Air arm) – основной и главный вид военно-воздушных сил, имеющий на вооружении летательные аппараты тяжелее воздуха (самолеты). В соответствии с особенностями конструкции самолетов, характером и условиями их применения А. В. подразделяется на сухопутную и морскую. По основным видам боевой деятельности А. В. делится на разведывательную, истребительную, бомбардировочную, штурмовую и вспомогательную; по оперативному управлению и общему содержанию боевой работы – на войсковую, армейскую, фронтовую и главного командования; по главным летно-тактическим и техническим особенностям самолетов – на легкую и тяжелую.

АВИАЦИЯ МОРСКАЯ

(Naval aviation) – военно-воздушные силы, несущие боевую службу совместно с флотом. Вся боевая деятельность А. М. на морском театре должна быть направлена к тому, чтобы как путем самостоятельных действий нанести поражение морским силам

противника, так и путем обслуживания и боевого взаимодействия с флотом обеспечить последнему наиболее выгодные условия проведения боевых операций.

АВИЕТКА

авиамотоциклет (Small airplane with weak motor) – очень легкий одноместный спортивный самолет с мотором от 10 до 300 л. с.

АВИЗ

(Letter of advice) – письмо, дающее сведения об отправке или передвижении грузов, а также уведомляющее о выданных траттах, подлежащих акцепту или платежу.

АВИЗО

(Advice boat, advice vessel) – класс военных кораблей, предназначенных для разведывательной и посыльной службы. В настоящее время термин А. применяется только во французском флоте.

АВРАЛ

(All hands on deck) – работа на судне, в которой принимает участие весь личный состав или значительная его часть.

АВРАЛИТЬ

– производить работу на судне авралом, т. е. всей командой или значительной ее частью. В переносном смысле А. означает – галдеть, кричать, шуметь и т. д.

АВРАЛЬНЫЕ РАСПИСАНИЯ

– см. Расписания корабельные.

АВТОГЕННАЯ СВАРКА

(Autogenous welding) – способ сварки плавлением, при котором необходимое для этого тепло получается от сжигания смеси горючего газа (водорода, ацетилена, светильного газа, блаугаза, бензола и т. д.) с кислородом. А. С. обеспечивает возможность сварки крупных объектов при большой прочности швов; применение ее удобно вследствие подвижности сварочной установки. А. С. находит себе широкое применение, заменяя другие виды соединения частей (напр. клепку).

АВТОГЕННОЕ РЕЗАНИЕ МЕТАЛЛОВ

(Autogenous cutting) – разрезание металла и металлических предметов путем сжигания в струе кислорода металла, предварительно накаливаемого газовым пламенем (водорода, ацетилена, блаугаза и др.). Выделяющееся при сгорании металла тепло нагревает следующий участок разрезаемого предмета; таким образом, раз начавшись, процесс проникает и в толщу предмета, причем постепенно выжигается узкая щель (разрез). Существуют аппараты, позволяющие производить А. Р. М. под водой.

АВТОДИН

самогенератор (Autodyne) – генерирующий (создающий колебания) ламповый приемник, при помощи которого осуществляется автодинный прием (см.).

АВТОДИННЫЙ ПРИЕМ

(Autodyne reception) – радиоприем на регенератор по методу биений, при котором вспомогательные колебания высокой частоты создаются самим принимающим регенератором, а не посторонним гетеродином.

АВТОЖИРЫ

— самолеты, в конструкции которых неподвижные крылья аэроплана заменены свободно вращающейся на вертикальной оси ветрянкой (ротором) в виде большого 3- или 4-лопастного винта. При разбеге А. относительный поток воздуха приводит во вращение ротор (80–150 об/мин.), чем создается необходимая для полета А. подъемная сила. По достижении аппаратом достаточной скорости движения он отделяется от земли и летит, как обычный самолет. Преимуществом А. является возможность летать и садиться со значительно меньшими скоростями, чем у обычного самолета.

АВТОМАТ ВЫСОТЫ ПРИЦЕЛА

— прибор для передачи высоты прицела на принимающие приборы у орудий, могущий производить передачу автоматически, изменяя ее величину с заданной скоростью в сторону увеличения или уменьшения.

АВТОМАТИЗМ

— способность человеческого организма точно повторять определенные движения (в том числе и трудовые процессы) без сознательного их регулирования и с наименьшей затратой энергии. А. движений приобретает в результате упражнений и повторения одной и той же операции.

АВТОМАТИЧЕСКАЯ АЦЕТИЛЕНОВАЯ ПУШКА

(Acetylene fog gun) — особый аппарат, применяемый для целей воздушной туманной сигнализации. А. А. П. состоит из взрывной камеры в виде кольцевого пространства, куда через особый клапан поступает порция ацетилена, взрываемого электрической искрой. Звук даже от небольшого количества газа очень силен. Частота выстрелов (взрывов) — 30 секунд.

АВТОМАТИЧЕСКАЯ ТЕЛЕФОННАЯ СТАНЦИЯ

(сокр. АТС) — телефонная станция, в которой все операции по соединению абонентов между собой выполняются механизмами (искателями), без участия человека.

АВТОМАТИЧЕСКИЕ ОРУДИЯ

(Autogun) — артиллерийские орудия, у которых силою отдачи производится полное зарядание и самый выстрел, так что выстрелы следуют один за другим безостановочно, пока не остановит стрельбу стреляющий или пока не израсходуется заготовленный запас патронов.

АВТОМАТИЧЕСКИЙ ВЫКЛЮЧАТЕЛЬ

(Automatic circuit breaker) — прибор, автоматически выключающий цепь электрического тока при наступлении в ней каких-нибудь нежелательных явлений, напр. при перегрузке (максимальный А. В.) или при слишком малом токе или напряжении (минимальный А. В.) и т. п. Приведение в действие А. В. регулируется обычно специальными реле.

АВТОМАТИЧЕСКИЙ ПИЛОТ

(автопилот) — прибор, который управляет самолетом, и летчику остается лишь время от времени регулировать его работу. Прибор этот удерживает определенный курс, высоту, не позволяет самолету крениться, гарантирует от потери скорости и т. п.

АВТОМАТИЧЕСКИЙ ПИСТОЛЕТ

(Automatic pistol) — см. Автоматическое оружие.

АВТОМАТИЧЕСКИЙ ПРОКЛАДЧИК

(Odograph) — см. Одограф.

АВТОМАТИЧЕСКИЙ РЕГУЛЯТОР ТЯГИ

— прибор, автоматически устанавливающий силу тяги в топке и дымоходах парового котла в зависимости от изменений нагрузки котла.

АВТОМАТИЧЕСКИЙ РУЛЕВОЙ

— см. Гирорулевой.

АВТОМАТИЧЕСКИЙ ТОКАРНЫЙ СТАНОК

(Automatic lathe) — род револьверного станка, у которого все рабочие движения, включая зажим обрабатываемого предмета, его обработку и извлечение из патрона, совершаются автоматически. А. Т. С. бывают: а) одношпиндельные. — с одновременной обработкой одного предмета, над которым совершаются последовательно все операции обработки; б) многшпиндельные, у которых число одновременно обрабатываемых предметов равно числу отдельных операций обработки. А. Т. С. пригодны исключительно для массового производства.

АВТОМАТИЧЕСКОЕ ОГНЕТУШЕНИЕ

— см. Спринклерная система.

АВТОМАТИЧЕСКОЕ ОРУЖИЕ

— оружие, в котором перезарядка и последующие выстрелы производятся автоматическим путем, для чего используется давление пороховых газов при выстреле. К А. О. относятся автоматические пистолеты, винтовки и орудия (пушки).

АВТОМАТЫ ПИТАНИЯ

(самодействующие уравниватели питания) — приборы, служащие для поддержания уровня воды в котле на одной и той же высоте. Наиболее удобными в службе и наиболее распространенными являются А. П. системы "Мумфорда" — поплавковые регуляторы, действующие на основании разности давлений питательной воды и пара на клапан. Принцип действия большинства А. П. основан на том, что помещенный в котле поплавок, поднимаясь или опускаясь с изменением уровня воды в котле, помощью передачи, состоящей из рычагов, прикрывает или открывает питательный клапан. По этому принципу работают А. П. системы Нормана и Бельвиля.

АВТОНОМНОСТЬ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

— свойство, определяемое пригодностью лодок к выполнению самостоятельной и длительной боевой службы вдали от базы. А. П. Л. зависит главным образом от количества принимаемых на лодку различных запасов.

АВТОТРАНСФОРМАТОР

(Auto-transformer) — трансформатор с одной обмоткой, в цепь высокого напряжения которого включается вся обмотка, а в цепь низкого — лишь часть этой обмотки. А. применяется для понижения напряжения, напр. при пуске в ход двигателей переменного тока. В радиотехнике применяются А. без сердечника.

АГЕНТ

(Agent) — лицо, уполномоченное представлять или действовать от имени своего доверителя; для последнего эти действия являются обязательными. В торговом понятии — действия одного лица, направленные к установлению делового контакта между двумя другими сторонами. Вознаграждение А. производится на основе взаимного соглашения.

АГЕНТ ВОЕННО-МОРСКОЙ

— см. Атташе военно-морской.

АГЕНТИРОВАНИЕ МОРСКОЕ

(Shipping agency) – выполнение в портах морским агентом разнообразных операций по обслуживанию морских судов, как то: выполнение таможенных и портовых формальностей; организация приема и отпуски судов; прием и сдача грузов; производство расчетов с третьими лицами; оформление грузовых документов (грузовых ордеров, коносаментов, манифестов и пр.); организация снабжения судов топливом, судовым инвентарем и материалами, продуктами, водой и пр.; организация ремонта судна по требованию арматора или капитана; вызов лоцманов и буксиров для проводки и буксировки судов; обеспечение судов причалами для выгрузки и погрузки; обеспечение грузовых операций рабочей силой, транспортом и пр.; информация грузоотправителей и грузополучателей о времени прибытия или отхода судна и сообщение прочих сведений, касающихся судоходства и связанных с ним операций; защита и представительство интересов судовладельца перед учреждениями и отдельными лицами; ведение расчетов с капитанами и ведение претензионных дел. Подыскание обратного груза судну, адресованному чужим мореходным предприятием, не входит в круг обязанностей агента, но агент по специальному поручению судовладельца может через брокера, если сам он не является брокером, подыскать груз судну. За это полагается особое брокерское вознаграждение. В советских портах роль брокера в условиях монополии фрахтования иностранного тоннажа выполняет для иностранных судов "Совфрахттранспорт".

АГЕНТСКОЕ ВОЗНАГРАЖДЕНИЕ

– плата, взимаемая морским агентством за обслуживание судна, направленного по его адресу. Зависит от размера судна и определяется по установленной в каждом порту таксе.

АГЕНТСТВО МОРСКОЕ

– первичная береговая оперативно-хозяйственная единица, обслуживающая суда и пассажиров. Учреждаются А. М. крупными мореходными предприятиями для обслуживания по преимуществу собственных судов и частными предпринимателями (за границей) для обслуживания чужих судов, направленных в их адрес. В Советском Союзе учреждены портовые А. М., состоящие в системе НКВМФ и находящиеся на хозрасчете, для обслуживания на основе хозяйственно-производственного плана судов советского торгового флота. Все иностранные суда, прибывающие в советские порты, адресуются портовым А. М.

АГИТАЦИОННАЯ БОМБА

(агитбомба) – специальный снаряд, выстреливаемый из орудия или сбрасываемый с самолета с упакованной агитационной литературой и снабженный особым приспособлением, рассчитанным на автоматический разрыв и разбрасывание листов в воздухе.

АГЛЕНЬ

(арх.) – прибой волны к берегу.

АГОНЫ

(Agonic curve) – изогоны на магнитных картах, соответствующие склонению, равному 0°; иначе говоря, во всех точках А. направление магнитного меридиана совпадает с направлением меридиана истинного. А. разделяют области остового и вестового склонений.

АГРЕГАТ

(Aggregate) – соединение нескольких механизмов в одно целое для производства заданного вида работы.

АГЮЛЬХАС

— испанское слово, означающее "игольный". Так иногда называют Игольный мыс на самом юге Америки и омывающее его течение (см. Игольное течение).

АДАМОВА КОСТЬ

(арх.) — окаменелое дерево, выбрасываемое морем.

АДАПТАЦИЯ

(Adaptation) — способность сетчатой оболочки глаза приспособляться к данной силе освещения (яркости).

АДВЕКТИВНЫЙ ТУМАН

— см. Туманы адвективные.

"АДВОКАТ"

— так называли в старину на флоте горячий чай с лимоном, одобренный значительной порцией рома.

АДДЕНДУМ

(Addendum) — дополнение к договору, в частности к чартеру, изменяющее или восполняющее те или иные условия договора.

АДИАБАТИЧЕСКИЕ (АДИАБАТНЫЕ) ПРОЦЕССЫ

(Adiabatic) — тепловые процессы в какой-либо системе (теле), при которых количество внутренней энергии этой системы остается постоянным, т. е. процессы, протекающие без притока теплоты извне и без отдачи ее. Кривая, изображающая А. П. графически, называется адиабатой (Adiabatic Line).

АДМИРАЛ

(Admiral) — от арабского слова "эмир", что означает повелитель, начальник. В современном значении это слово вошло в употребление в Европе в XII в., сначала у венецианцев и генуэзцев, как звание начальника флота, флотоводца. В России с зарождения флота было установлено три флагманских, или адмиральских, чина: адмирал (Admiral), вице-адмирал (Vice-Admiral) и контр-адмирал (Rear-Admiral). Последний первоначально назывался шаутбенахтом, рир-адмиралом (арир-адмиралом). В 1708 г. было установлено звание генерал-адмирала, связанное с должностью главного начальника флота и соответствующее по рангу фельдмаршалу в армии. С 1762 г. звание это получали только лица царской фамилии.

АДМИРАЛТЕЕЦ

адмиралтейс, адмиралтетс (ист.) — звание, принадлежавшее главному начальнику строительства военных судов в Воронеже и на Дону при Петре I и существовавшее с 1696 по 1707 г.г. Первым адмиралтейцем был Апраксин Ф. М., впоследствии генерал-адмирал.

АДМИРАЛТЕЙСКИЕ КАРТЫ

(Admiralty charts) — английские морские карты, охватывающие все моря (впервые изданы в 1795 г.). Они делятся по географическим районам на 18 коллекций, или секций (см. Секции английских карт). Масштаб на картах указывается в заголовке карт. Глубины приводятся к среднему уровню малой сизигийной воды (исключение отоваривается в примечаниях у заглавия) и даются в сажнях 6-футовой меры и долях сажени или в футах, о чем упомянуто под заголовком карты. Высоты даются в футах над средним уровнем полной сизигийной воды, там же, где нет прилива, они даются от среднего уровня м. Каталог карт, планов и лоций английского адмиралтейства издается ежегодно.

АДМИРАЛТЕЙСТВ-КОЛЛЕГИЯ

(ист.) – высший орган управления морским ведомством и флотом, учрежденный Петром I в 1718 г. и просуществовавший до образования в 1802 г. морского министерства. Ведала всеми морскими делами – организацией, строительством и вооружением флота, созданием и оборудованием портов, гаваней и каналов, комплектованием, подготовкой и образованием личного состава, хозяйством и тылом (морские заводы, верфи, корабельные леса) и пр. Членами коллегии являлись начальники главнейших отделов морского управления и флагманы – представители флота под руководством главного начальника флота – генерал-адмирала, являвшегося президентом (председателем) коллегии.

АДМИРАЛТЕЙСТВО

(Admiralty, navy yard, dockyard) – 1. Район территории порта на берегу реки, залива, моря и пр., где расположены эллинги, верфи, мастерские и склады для постройки, ремонта и снабжения военных судов. 2. Так называют здание Главного А. в Ленинграде, построенное знаменитым русским архитектором Захаровым.

АДМИРАЛТЕЙСТВО БРИТАНСКОЕ

(British admiralty) – высший орган управления и командования морскими силами в Англии.

АДМИРАЛТЕЙСТВ-СОВЕТ

(Board of Admiralty) (ист.) – по учреждении в 1802 г. в России морского министерства входил в состав последнего, как высший распорядительный и законодательный орган по морскому ведомству. Председателем А.-С. состоял главный начальник флота и морского ведомства (генерал-адмирал), а вице-председателем – управляющий Морским министерством (морской министр).

АДМИРАЛЬСКИЕ ФЛАГИ

(Admiral's flag) – особые флаги, присвоенные чинам адмиральского звания, командующим соединениями флота. А. Ф. поднимаются на мачтах, означая присутствие на корабле адмирала. Флаг контр-адмирала поднимается на бизань-мачте, вице-адмирала – на фок-мачте, адмирала – на грот-мачте. Корабль, на котором поднят А. Ф., называется флагманским, или адмиральским. Адмирал же, поднявший на корабле свой флаг, называется флагманом.

АДМИРАЛЬСКИЙ КАТЕР

(Admiral's barge) – катер флагманского корабля, предназначенный исключительно для поездок адмирала.

АДМИРАЛЬСКИЙ КОРАБЛЬ

(Admiral's ship, flag-ship) – корабль, на котором адмирал несет свой флаг и имеет местопребывание.

АДМИРАЛЬСКИЙ ЧАС

(ист.) – выражение, появившееся со времен Петра I и означавшее наступление обеденного времени, начинавшегося с раздачи водки ("свистать к вину и на обед"). Петр и его ближайшие сотрудники в 11 часов прерывали заседания присутствий для обеда и, направляясь домой, заходили в австерию (харчевню) выпить водки.

АДМИРАЛЬСТВО

(Admiralship) (ист.) – в Средние века так назывался караван торговых судов, собиравшийся в целях безопасности от нападений морских разбойников в одну флотилию, под начальством выбранного адмирала.

АДРЕСНАЯ КОМИССИЯ

(Address commission) – вознаграждение с валовой выручки фрахта, уплачиваемое по особому соглашению судовладельцем фрахтователю или его агенту в порту погрузки или выгрузки; обычно составляет 2,5 %. В этом случае судно обслуживается агентами грузовладельца, что невыгодно судовладельцу.

АДСОРБЕНТЫ

(сорбенты) – вещества, на поверхности которых происходит поглощение газообразных или жидких веществ (адсорбция). В качестве А. применяются обычно твердые вещества с большой поверхностью – активированный уголь, силикагель и пр.

АДЪЮТАНТ

(Adjutant) – в РКВМФ – лицо командного состава при командире корабля 1-го ранга или командире соединения. Назначение А. на флоте как лица для поручений – облегчать командиру управление кораблем. А., кроме того, заведует письменными общекорабельными сношениями.

АЖУРНАЯ МАЧТА

(Lattice mast) – то же самое, что решетчатая мачта. См. Мачты боевые.

АЖУРНЫЕ (решетчатые) СТРЕЛЫ

– решетчатые грузовые стрелы, изготовленные из сортовой стали, обычно из угловой и полосовой.

АЗ

– см. "А".

АЗБЕСТ

(Asbestos) – см. Асбест.

*АЗБУКА МОРЗЕ

(Morse code) – система условных обозначений букв и цифр комбинациями из точек и тире.

АЗБУКА МОРЗЕ

I. Знаки, присвоенные флагам и буквам

II. Цифры

III. Служебные знаки

IV. Знаки препинания

(при телеграфных сношениях)

Принята в телеграфных сношениях. В радиоприеме на слух применяется метод работы короткими и длинными звуками, заменяющими точки и тире А. М.

АЗИМУТ

светила (стар. – азимуф) (Azimuth) – сферический угол при зените между вертикалом светила и меридианом наблюдателя. Этот угол измеряется дугой истинного горизонта от полуденной части меридиана наблюдателя до вертикала светила к осту или весту от 0 до 180°. Для практических целей счет А. иногда ведут по четвертям.

АЗИМУТАЛЬНЫЙ КРУГ

— неподвижное металлическое кольцо на крышке котелка (см.) компаса, разбитое на 360° (или от 0 до 180° в обе стороны) и дающее возможность с помощью пеленгатора (см.) измерять горизонтальные углы между диаметральной плоскостью корабля и направлением на данный предмет.

АЗОГА

(Azoga) — так назывались испанские суда или галеоны, перевозившие в Америку ртуть для извлечения золота и серебра из руд.

АЙСБЕРГИ

(Icebergs) — плавучие ледяные горы, громадные "куски" льда, отламывающиеся от полярных глетчеров, спускающихся с полярных островов и Антарктиды в море. Достигают в длину до 2-х миль, в высоту над водой до 70 и даже 200 м, причем над водой находится только от $1/5$ до $1/6$ всей высоты А. А. встречаются в Атлантическом океане у берегов Ньюфаундленда и берегов США, а иногда достигают Антильских островов. В Южном полушарии А. наблюдались на широте мыса Доброй Надежды (35° южн. ш.). Наибольшее практическое значение имеют А. Баффинова залива; Лабрадорским течением они выносятся в открытый океан и здесь на своем пути пересекают важнейшие торговые пути между Европой и портами С. Америки. Максимум их приходится на время с марта по июнь. Антарктические А. представляют опасность главным образом для судов, поддерживающих сообщение с Бразилией вокруг м. Горн, в районе между Фалкландскими о-вами и SO побережьем Ю. Америки. Меньше всего А. в этом районе в апреле — сентябре, но их всегда можно встретить к S от 35° южн. ш.

А. представляют большую опасность для мореплавания; так, напр., в 1912 г. из-за столкновения с А. затонул один из величайших тогда пароходов "Титаник" водоизмещением в 52 тысячи тонн, при чем погибло 1513 пассажиров и команды.

АЙСКЛАУЗ

(Ice clause) — условие чартера, по которому капитан судна имеет право уйти из порта с частью принятого груза или сдать груз вместо порта назначения в ближайшем безопасном порту, если судно рискует подвергнуться серьезной ледовой опасности. А. распространяется только на осеннее время. В советских портах, в которых хорошо организована ледокольная помощь, под А. (Ice breaker clause) понимается оговорка о предоставлении ледокольной помощи, включаемая в чартер. Главная обязанность фрахтователя при наличии в чартере указанной оговорки снабдить судно по требованию капитана ледокольной помощью, без которой судно своими средствами не сможет ни войти в порт, ни выйти из него. Эта помощь должна быть предоставлена в течение 48 час. после прибытия судна к кромке льда или сообщения капитаном о готовности судна к выходу из порта. Всякое время, потраченное в ожидании ледокольной помощи сверх 48 час. после готовности судна следовать, относится за счет фрахтователя.

АЙХМЕТАЛЛ

— сплав меди (60 %) с цинком (38 %) и железом (около 2 %). Хорошо сопротивляется ржавлению. Употребляется для обшивки судов; иногда А. называют морской латунью.

АКАДЕМИЧЕСКАЯ ЛОДКА

— см. Спортивные суда, гребные.

АКАДЕМИЯ МОРСКАЯ

(Naval academy) — научное и учебное заведение, имеющее главной задачей давать лицам командного состава флота высшее военно-морское образование по соответствующим специальностям. В СССР Военно-морская академия РКВМФ им. т. Ворошилова имеет ряд факультетов; подготавливает для флота практических работников

для занятия руководящих командирских, штабных и технических должностей на флотах и в центральных управлениях.

АКАЦИЯ

(Acacia) — дерево, отличающееся прочностью, упругостью и гибкостью. Идет, главным образом, на нагели для крепления подводной обшивки на деревянных судах.

АКВАТОРИЙ

— водная площадь гавани или порта в целом. В портовом деле установился термин "Акватория" по аналогии с термином "территория".

АКВАТОРИЙ МИННЫЙ

— участок моря, специально выбранный для испытания различных образцов минно-трального оружия. По наружным кромкам А. М. в целях ограждения обвеховывается.

АКВИЗИЦИЯ ГРУЗОВ

— меры, принимаемые мореходными предприятиями в лице его агентов к обеспечению прибывающего в ближайшее время тоннажа достаточным количеством подходящего груза.

АККОМОДАЦИЯ ГЛАЗА

(Accommodation) — способность глаза приспособляться посредством изменения кривизны передней поверхности хрусталика к зрительному восприятию объектов, находящихся на различных, расстояниях от глаза.

АККРЕДИТИВ

(Letter of credit) — письмо, выданное банком или торговым предприятием в адрес своего иногороднего корреспондента, с указанием на производство выплаты денежных сумм определенным лицам или учреждениям.

АККУМУЛЯТОР

(Accumulator) — прибор для накопления электрической энергии. Представляет собой вторичный гальванический элемент, который можно зарядить, пропуская через него электрический ток от постороннего источника, а затем длительно разряжать на какую-нибудь электрическую цепь. Разряженный таким образом А. можно зарядить вновь. Различают А. свинцовые (см.), или кислотные, и железо-никелевые (см.), или щелочные.

АККУМУЛЯТОРНАЯ БАТАРЕЯ

(Storage battery) — ряд аккумуляторов, соединенных между собой последовательно или параллельно.

АККУМУЛЯТОРНАЯ КИСЛОТА

или электролит — очищенная слабая серная кислота (22–30° Боме). А. К. применяется для наполнения свинцовых аккумуляторов; не должна содержать мышьяка, органических и др. примесей и пр.

АККУМУЛЯТОРНЫЕ ЯМЫ

— специальные помещения на подводных лодках, в которых размещается аккумуляторная батарея.

АКСИОМЕТР

(Helm indicator) – прибор, обычно в составе рулевого устройства, показывающий положение руля относительно диаметральной плоскости корабля.

АКТИВИРОВАННЫЙ КАТОД

(активированная нить) – катод электронной лампы со специально обработанной поверхностью, напр. покрытый металлом торием или окислами щелочноземельных металлов. Благодаря этой обработке А. К. излучает большое число электронов и потому требует более низкого накала, чем катод из чистого металла.

АКТИВИРОВАННЫЙ УГОЛЬ

– порошкообразный или зернистый мелкопористый уголь, древесный или животный, получаемый путем специальной обработки угля (напр. паром) и имеющий свойства адсорбента и катализатора (см.).

АКТИВНАЯ ПАРОВАЯ ТУРБИНА

(Impulse turbine) – турбина, в которой расширение пара происходит только в соплах или направляющих аппаратах (насадках) до поступления его на лопатки рабочих колес. В А. П. Т. используется кинетическая энергия пара. Струя пара, вытекающая из сопла или из насадок, поступает к лопаткам рабочего колеса и приводит это колесо во вращение.

АКТИВНО-РЕАКТИВНАЯ ТУРБИНА

– турбина, у которой расширение пара совершается частично в направляющих лопатках, а частично в каналах между подвижными лопатками рабочих дисков.

АКТИВНЫЙ

(Active) – относящийся к той части явлений переменного тока, которые связаны с поглощением электрической мощности в электрических установках, напр., активные: мощность, нагрузка, напряжение, сопротивление, проводимость, ток. Прежде вместо А. говорили ваттный.

АКТЫ О ЗАДЕРЖАНИИ

(Seizure notes) – документы, составляемые при задержании контрабандных грузов или грузов, имеющих поддельные торговые марки.

АКУСТИК

– краснофлотец рядового или младшего начальствующего состава, обслуживающий подводно-звуковые средства связи и наблюдения.

АКУСТИЧЕСКАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

– см. Сигнализация звуковая.

АКУСТИЧЕСКИЙ ПЕЛЕНГАТОР

– прибор для определения направления на источник звука. Назначение А. П., часто называемого звукоулавливателем, – нахождение по звуку направления на неприятельский самолет для последующего освещения его прожектором и обстрела зенитной артиллерией. Применяется также и днем в туманную погоду или когда неприятельский самолет скрывается за облаками и за дымовой завесой.

АКЦЕПТОВАНИЕ

(Acceptance) – акт учинения надписи на векселе, тратте или именном коносаменте лицом, на которое они выданы, в принятии им ответственности за последующую оплату или законное получение груза.

АКЦИЗ

(Excise) — взимаемый в некоторых портах сбор с грузов местного происхождения и потребления. В советских портах отсутствует.

АЛЕУТСКОЕ ТЕЧЕНИЕ

— см. Японское течение.

АЛИДАДА

(Alidad) — 1. Линейка на секстане (см.), посредством которой поворачивают большое зеркало, укрепленное около оси вращения А., перпендикулярно к плоскости лимба. Другой конец А. оканчивается небольшой дугой с делениями, называемой верньером. Верньер разбивается обычно через 10 сек. дуги или через 0',2. При помощи стопорного и микрометрического винтов можно заставить А. медленно скользить вдоль лимба. Начальный штрих верньера отмечен особым значком в виде стрелки и носит название индекса. Так как деления лимба и верньера трудно рассмотреть простым глазом, то отсчет измеренного секстаном угла производится посредством небольшой лупы. 2. Электронавигационный прибор, служащий для целей оптического пеленгования. Позволяет брать отсчеты пеленга с точностью до 0,1 градуса. А. может работать от тех гирокомпасов, которые имеют репиторную систему переменного тока. А. устанавливается на судах на специальный пелорус, подобный обычному, и сверху закрывается глухой крышкой, снимаемой при работе.

АЛМАЗ

(Diamond) — прозрачный кристаллический углерод. Самый твердый минерал (тв. 10 по шкале Мосса). Применяется для резания стекла.

АЛОНГСАЙД

(Alongside) — см. Франко-алонгсайд.

АЛЫНЬ, ОХЛЫНЬ

(арх.) — волна прилива.

АЛЬГВАЗИЛ

(ист.) — см. Комит.

АЛЬКЛАД

— плакированный дуралюминий, т. е. листовой дуралюминий, покрытый с внешних сторон тонкой пленкой чистого алюминия в целях защиты от коррозии.

АЛЬМАГЕСТ

— арабское название знаменитого сочинения греческого астронома Птолемея, известного грекам под названием Мегалэ Синтаксис ("Великое построение"). А. написан во II в. и является величайшим памятником астрономической литературы древних; по выражению Берри — является астрономической библией Средних веков.

АЛЬМАНАХ

(Almanac) — первоначально заимствованные от арабов астрономические таблицы, вроде календарных, с приложением астрономических и др. примечаний. Первые печатные А. появились во второй половине XV в. В современном понимании у моряков А. — морской календарь, издаваемый ежегодно в Англии. Содержит в себе вычисленные вперед на один год координаты Солнца, Луны и планет, изменяющиеся вследствие их собственного видимого движения. В А. же помещаются прямые восхождения и склонения наиболее ярких звезд обоих полушарий. Кроме того, в нем показано уравнение времени и другие величины, необходимые для различных

астрономических вычислений. Для надобностей мореплавания издается под названием "The nautical almanac abridged for the use of seamen" сокращенный календарь, содержащий в себе необходимые координаты светил, вычисленные с точностью, не превышающей той, какая может быть получена при непосредственном измерении их морскими угломерными инструментами.

АЛЬМУКАНТАРАТ

(Almacantar) – малый круг небесной сферы, параллельный истинному горизонту наблюдателя. А., проходящий через данное светило на сфере, называется А. данного светила.

АЛЬТЕРНАТОР

(Alternator) – см. Генератор.

АЛЬТИМЕТР

указатель высоты (Altimeter) – прибор, показывающий высоту полета самолета. Построен по принципу барометра-анероида.

АЛЮМИНИЕВЫЕ СПЛАВЫ

– имеют широкое распространение в военном кораблестроении в качестве материалов, применение которых способствует облегчению веса корпуса корабля. А. С. разделяются на литые и прокатные. Литые А. С. представляют сплав алюминия с медью (2–3 %), цинком (9–10 %) и небольшой примесью железа (0,5 %) для повышения прочности; применяются также сплавы алюминия с кремнием, напр. так называемый силумин. А. С. в 2,5 раза легче стали. Они идут на изготовление разных фундаментов под вспомогательные механизмы и устройства, мелкую арматуру и принадлежности каютного оборудования. Прокатные А. С., которые могут быть прокатаны в листы и профильные полосы, имеют в своем составе магний. К таким сплавам относятся дуралюминий, в состав которого, кроме алюминия, входят около 4 % меди, 0,4–0,8 % магния, 0,4–1,0 % марганца, 0,2–0,6 % кремния, 0,3–1,0 % железа; с добавкой 0,5 % никеля получается сплав, называемый кольчугалюминием. Дуралюминий идет на изготовление корпусов легких судов и трубопроводов. Существуют улучшенные сорта дуралюминия, к которым относятся: лауталь (увеличенный процент кремния), склерон (литий вместо магния и добавка цинка) и др. Недостатком А. С. является их склонность к коррозии от морской воды, масел и кислот.

АЛЮМИНИЕВЫЕ СУДА

– суда, для постройки корпусов которых применяется дуралюминий. Применение этого дорогого материала обусловлено требованием особой легкости. К А. С. могут быть отнесены торпедные катеры.

АМАРОЧА

– тип лодки, встречающийся в устье р. Амур; весьма легкой постройки, обшивается березовой корой. Применяется на рыбных промыслах. Поднимает не более двух человек.

АМБАР НЕФТЯНОЙ

– нефтехранилище; углубленное в землю помещение, обычно с бетонными стенами и дном и с деревянной или бетонной крышей (редко без крыши); емкость резервуара – до 200 000 м³.

АМБАРГО

(Embargo) – см. Эмбарго.

АМБАРКАЦИЯ

(стар.) — посадка войск на суда.

АМБАРКИРОВАТЬ

(стар.) — сажать войска на суда.

АМБРАЗУРА

(Embrasure) — отверстие в лобовой части брони башен или в орудийных щитах, обычно эллиптической формы, в котором ходит (качается) орудийный ствол.

АМБУШУР

амбушюр (Embouchure) — раструб (конической или параболической формы) на концах переговорных труб. См. также Переговорные трубы.

АМЕРИКАНСКАЯ СИСТЕМА БРОНИРОВАНИЯ

— см. Бронирование.

АМЕРИКАНСКОЕ БЮРО СУДОХОДСТВА

(American bureau of shipping) — см. Классификационные общества.

АМИАНТИН

— материя из шелковых оческов, употребляемая для шитья картузов к зарядам пороха картузных пушек.

АММЕРАЛ

(стар.) — большое ведро.

АМОРТИЗАЦИЯ

(Amortisation) — 1. Перенесение части стоимости судна на стоимость перевозки последним товаров в течение всего эксплуатационного периода. Этим восстанавливается затраченный на приобретение или постройку судна капитал. Обычно амортизационные отчисления в течение года составляют 5 % от первоначальной стоимости судна. 2. Устройства для смягчения механических толчков. Для целей А. применяют резину или металлические пружины. Широко применяются в судовых радиостановках, предохраняя последние от поломки в условиях качки или стрельбы крупнокалиберных орудий.

АМПЕР

(Ampere) — международная единица измерения электрического тока, принятая и в СССР, равная току, который в течение секунды осаждает из раствора азотнокислого серебра 1,118 мг серебра.

АМПЕР-СЕКУНДА

— единица количества электричества, равная количеству электричества, протекающему в течение 1 сек. через сечение проводника при токе в 1 ампер. Одна А.-С. равна 1 кулону.

АМПЕР-ЧАС

(Ampere hour) — единица количества электричества, равная 3600 ампер-секунд или кулонов.

АМПЕРАЖ

(Amperage) – устаревший термин для тока в цепи, выраженного в амперах.

АМПЕРВИТКИ

(Ampere winding) – произведение из выраженного в амперах тока, проходящего по обмотке электромагнита, на число витков этой обмотки. Важная величина при расчете магнитных цепей.

АМПЕРМЕТР

(Ampere-meter) – прибор для измерения силы тока.

АМПЛИТУДА

(Amplitude) – наибольшее отклонение какой-либо точки тела, совершающего колебания, от положения равновесия.

АМПЛИТУДА ПРИЛИВА

(Range of tide) – разность между высотами уровней полной и малой воды. Средняя А. П. – разность между средним арифметическим высот полных и малых вод за время наблюдений.

АМФИБИЯ

(Amphibian) – см. Самолеты-амфибии .

АНАПУТЬ

ганануть (Crow-foot) – снасть нижних (прямых) парусов. При уборке паруса анапутью он подтягивается (за оба нижних угла) вверх и к середине; в образовавшуюся при этом рубашку укладывают всю мякоть паруса.

*АНАПУТЬ-БЛОК

– одношкивный блок, имеющий в одном своем конце конический брус, составляющий как бы продолжение блока.

Анапуть-блок.

В этом бруске имеется несколько отверстий (одно над другим), в которые продеваются шпрюиты (веревочные тяги) от среднего ликтроса тента. Служит для растягивания тентов.

АНГАР

(Hangar) – специальное сооружение на берегу или помещение на корабле, предназначенное для хранения самолетов и обслуживания их (осмотр, регулировка, мелкий ремонт) во время перерыва летной работы. А. береговые можно разделить на две основные группы: стационарные и переносные. Первая группа представляет собою сооружения капитального характера, рассчитанные на продолжительный срок службы и возводимые на постоянных аэродромах. Переносные А. обычно возводятся на аэродромах полевого типа или в качестве временных построек при капитальном строительстве постоянных А. на аэродромах.

АНГЛИЙСКАЯ СИСТЕМА БРОНИРОВАНИЯ

– см. Бронирование.

АНГЛИЙСКАЯ СНАСТЬ

– см. Ярусная сеть.

АНГЛИЙСКИЙ ВАНТОВЫЙ КНОП

двойной сдвижной кноп — см. Кнопки сдвижные.

АНГЛИЙСКИЙ КЛЮЧ

(Monkey wrench) — один из видов гаечного ключа с раздвижным зевом.

АНГЛИЙСКИЙ ЛЛОЙД

(Lloyd's register shipping) — см. Классификационные общества.

АНДРЕЕВСКИЙ ФЛАГ

— флаг русского военного флота, учрежденный Петром I. Рисунок флага — на белом поле синий крест, расположенный по диагоналям.

АНДРИВЕЛЬ

(ист.) — нок, конец рея на галерах.

АНДШПУГ

(Handspike) — см. Гандшпуг.

АНЕМОГРАФ

(Anemograph) — самопишущий прибор, вычерчивающий кривую изменений скорости ветра во времени. Некоторые А. (анеморумбографы) отмечают и направление ветра.

АНЕМОМЕТР

(Anemometer, wind gauge) — прибор для определения скорости ветра, большей частью состоящий из вертушки и системы зубчатых колес, связанных со стрелками, показывающими скорость ветра в метрах в сек. На судах чаще всего применяются ручные А. Фусса.

АНЕМОТАХОМЕТР

— измеритель технической (относительно воздушной среды) скорости самолета.

*АНЕРОИД

(Aneroid barometer) — прибор для определения величины давления воздуха, состоящий из герметической металлической коробки, из которой удален воздух, и сильной пружины, оттягивающей гофрированную крышку этой коробки кверху.

Анероид.

Действие прибора основано на изменении объема этой коробки в зависимости от давления воздуха. Верхняя крышка коробки помощью сложной передачи связана со стрелкой, показывающей на шкале А. величину давления атмосферы в миллиметрах.

АНКЕР

(стар.) — якорь.

АНКЕРНЫЕ СВЯЗИ

— или распорные болты, применяемые в паровых котлах для укрепления плоских стенок (огневых коробок, водяных камер), находящихся на небольшом расстоянии друг от друга.

АНКЕРНЫЕ ТРУБЫ

— дымогарные трубки увеличенной толщины, предназначенные для связи между собою плоских стенок котлов.

АНКЕРОК

(Water breaker) – бочонок от одного до трех ведер вместимостью, употребляемый на шлюпках для хранения запасов пресной воды, а также в качестве балласта при плавании под парусами в свежую погоду, а на кораблях для хранения уксуса, вина и пр.

АНКЕРШТОК

– 1. Шток якоря, см. Якорь адмиралтейский. 2. Обшивкой по анкерштоку в деревянном судостроении называется способ обшивки досками, обделанными подобно якорным штокам. При этом способе толстая доска утоняется от середины к оконечностям и соединяется с двумя другими подобными досками так, чтобы концы смежных досок приходились как раз под серединой этой доски.

АНКЕРШТОК-ТАЛИ

(Stock-tackle) – тали для подтягивания штока якоря при его уборке к борту судна.

АНЛЕЙ

аанлей (стар.) – под ветер. Команда: "руль анлей" означала – положи руль под ветер.

АНЛЮФ

аанлюф (стар.) – к ветру. Команда: "руль анлюф" означала – положи руль к ветру.

АНОД

(Anode) – положительный полюс источника электрического тока (гальванического элемента, аккумулятора).

АНОД ЭЛЕКТРОННОЙ ЛАМПЫ

(Plate) – положительный электрод, плоский или цилиндрический, из никеля, молибдена и др. материалов. На анод попадают испускаемые катодом электроны под влиянием электрического напряжения между анодом и катодом.

АНОДНАЯ БАТАРЕЯ

– электрическая батарея из гальванических элементов или аккумуляторов; служит для создания положительного напряжения на аноде электрической лампы и создания тока в анодной цепи.

АНОДНЫЕ ЛУЧИ

(Anode light, rays) – поток быстролетающих положительно заряженных частиц. А. Л. возникают в трубке с разреженным газом при электрическом разряде; летят в направлении от анода.

АНОМАЛИЯ

(Anomaly) – буквально: отступление от нормы. А. магнитная – нарушение нормального распределения элементов земного магнетизма по земной поверхности. А. гравитационная – нарушение нормального распределения сил тяжести по земной поверхности. А. термическая (Thermal anomaly) – разность между многолетней средней температурой какого-нибудь места и средней температурой параллели этого места.

АНТАРКТИКА

(Antarctic) – шестая часть света, открытая значительно позже всех остальных. Состоит из материка – Антарктиды, на котором находится южный полюс, прилегающих к этому материка островов и разбросанных в океане субантарктических островов и архипелагов.

АНТЕННА

(Antenna) – система проводов, служащая для излучения электромагнитных волн (передающая А.) или для улавливания их (приемная А.). Обычная А. состоит из горизонтальной части и вертикальной (или наклонной), так наз. снижения, соединяющей горизонтальную часть А. с передатчиком или приемником. По форме А. бывают Г-образные, Т-образные и др.

АНТЕННАЯ МИНА

– мина с вертикальной антенной – проводником, поддерживаемым буйком. При соприкосновении корабля с антенной получается как бы гальванический элемент. Образующийся при этом гальванический ток при помощи реле замыкает внутри мины цепь, что приводит к взрыву мины. А. М. имеет широкое применение при борьбе с подводными лодками.

АНТЕННЫЙ КАНАТИК

(Stranded aerial wire) – канатик, свитый из нескольких тонких медных проволок.

АНТИКОРРОЗИЙНЫЕ КРАСКИ

– специальные краски, которыми покрывают подводную часть судов для защиты металлической наружной обшивки от коррозии и для предохранения ее от обрастания.

АНТИЛЬСКОЕ ТЕЧЕНИЕ

– часть сев. экваториального течения, идущая на WNW вдоль океанической окраины Антильских и Багамских островов со скоростью 10–12 мор. миль (в 24 часа). Далее оно присоединяется к Гольфстриму в районе между Флоридой и Багамскими островами.

АНТИПАССАТЫ

(Antitrades) – воздушные течения в верхних слоях атмосферы в полосе между экватором и широтами 30° сев. и 30° южн.; в сев. полушарии направлены от SW, в южн. – от NW. См. Пассаты.

АНТИПОДЫ

(Antipode) – обитатели двух диаметрально противоположных точек поверхности земного шара, расположенных на одинаковых широтах разных полушарий и на меридианах, отстоящих друг от друга на 180°.

АНТИФРИКЦИОННЫЕ СПЛАВЫ

(Antifriction metal) – сплавы, применяемые для уменьшения трения во вкладышах подшипников. Основной частью этих сплавов является белый металл. К числу А. С. относятся так наз. баббиты и специальные бронзы.

АНТИЦИКЛОН

(Anticyclone) – перемещающееся по земной поверхности вихреобразное движение воздуха от нескольких сот до нескольких тысяч километров в диаметре при высоте не более 10 км, с нисходящим движением воздуха в центральной части; давление воздуха в А. убывает от центра к периферии. Для А. характерны малая облачность, высокие температуры приземных слоев воздуха летом и низкие зимой.

АНТРАЦИТ

(Anthracite) – каменный уголь черного цвета с сероватым оттенком. Содержит более 93 % углерода и около 5 % летучих веществ. Низшая теплотворная способность его равна около 8000 калорий. А. трудно воспламеняется, горит без дыма с едва светящимся пламенем.

АНТРЕТНО

– приближенно, на глаз.

АНТРЕТНОЕ РАССТОЯНИЕ

– приближенное, глазомерное расстояние.

АНФИЛАДА

(Enfilade) (стар.) – построение кораблей на одной линии или по прямой черте в направлении на выбранный предмет.

АНФИЛАДНЫЙ ОГОНЬ

(стар.) – продольный огонь.

АНФИЛИРОВАТЬ

(Enfilade) (стар.) – проходить кораблями вдоль гуськом, один за другим.

АНШЕФ

(ист.) – флагман, командующий отдельной эскадрой или соединением.

АНШПУГ

(Handspick, handspike) – см. Гандшпуг.

АНШЮТЦ-гироскоп

– см. Гироскоп.

АПАНЕР

(Apeak) – см. Панер.

АПЕКС

– воображаемая точка небесного свода, к которой направлено движение всей нашей солнечной системы. Она находится в созвездии Геркулеса, на границе с созвездием Лиры. А. движения земли – точка небесного свода, к которой в данный момент направляется Земля в своем годичном движении вокруг Солнца.

АПЕНДИКС

– 1. Специальная труба подачи воздуха к дизелям на подводных лодках, герметически закрываемая клапаном перед погружением лодки. 2. Короткий шланг, устроенный на оболочке дирижабля или аэростата, для присоединения к нему шланга, через который подается в оболочку или выпускается из нее газ.

АПЕРИОДИЧЕСКИЙ КОНТУР

– электрическая цепь, в которой не могут возникать собственные колебания вследствие ее большого сопротивления, напр. детекторный контур в приемнике.

АПОГЕЙ

(Apogee height) – точка лунной орбиты, наиболее удаленная от центра Земли.

АППАРАТ КЛАЙТОНА

— аппарат для тушения пожаров в закрытых судовых помещениях. Идея его заключается в том, что газ, получающийся при сжигании серы в особом генераторе, охлаждается и затем подается в отделение, где возник пожар; в то же время особый вентилятор высасывает воздух из этого отделения и гонит в генератор аппарата. Этот же аппарат употребляется для дезинфекции судна и для истребления на нем крыс.

АППАРАТ МАНЖЕНА

— светосигнальный аппарат, применяемый для переговорной сигнализации знаками Морзе в ночное время.

АППАРАТ ТИМОНИ

— буфер для погашения рывков буксиров, состоящий из спиральной пружины, помещенной в металлическом цилиндре и сжимаемой поршнем со штоком, на конце которого устроен буксирный гак. Вследствие громоздкости А. Т. на нашем водном транспорте не привился.

АППАРАТ ЦЕЙСА

— светосигнальный аппарат, предназначенный для переговорной сигнализации знаками Морзе в ночное время.

АПРОВАЦИЯ

(стар.) — одобрение, утверждение.

АПСЕЛЬ

(Mizen staysail) — косой парус (продольный) между грот- и бизань-мачтами. В дословном переводе с голландского "Aar-zeil" означает обезьяний парус.

АПСЕЛЬ-ЛЕЕР

(Stay-sail, stay) — снасть, по которой ходит, т. е. поднимается вверх и опускается вниз парус, называемый апселем.

АПСИДЫ

(Apsides) — две точки эллиптической орбиты Земли, из которых одна (афелий) является наиболее удаленной, а другая (перигелий) — наиболее близкой к Солнцу. Линия, соединяющая эти две точки, называется линией апсид.

АРАПОВ

— см. Прибор Арапова.

АРБАЛЕТ

— лук с ложем, по которому скользили стрелы; А. большие устанавливались на кораблях как стационарные установки: тетива натягивалась воротом, а стрелы применялись как холодные, так и с зажигательным составом; малые А. являлись ручным оружием.

АРБИТРАЖ

(Arbitration) — разрешение конфликтов третьими ответственными, но незаинтересованными лицами во избежание судебных тяжб.

АРБИТРАЖНЫЕ ОБРАЗЦЫ

(Arbitration samples) – образцы товаров, представляемые в арбитраж для определения качества и т. п.

АРГУЗИН

(ист.) – см. Комит.

АРЕНДНАЯ ПЛАТА

(Rent) – плата за хранение груза на складе в течение определенного срока; взимается обычно с тонны за неделю, причем основная ставка, охватывающая работы по выгрузке из судна и перевалке в док, включает также краткий срок бесплатного хранения.

АРЕОМЕТР

(Areometer) – прибор для определения удельного веса жидкостей или их плотностей. Представляет собой стеклянный поплавок со шкалой. Принцип его основан на законе Архимеда.

АРЕСТ

(Arrest) – временная задержка судна властями.

АРЕШНИК, ОРЕШНИК

(арх.) – мелкий, округленный волнами камень (галька).

АРИЕРГАРД

(Rear-guard) – см. Арьергард.

АРКАН

– см. Датский невод.

АРКАНЗАС

– камень, на котором точатся шпильки компаса.

АРКЕБУЗ, АРКЕБУЗА

(ист.) – русская пищаль. Первоначальный тип огнестрельного оружия (тяжелое ружье). Дульную часть А. при стрельбе опирали на подставку. Воспламенение заряда производилось фитилем.

АРКИ

– продольное арочное крепление деревянного судна, располагаемое как по диаметральной плоскости судна, так и по бортам. У низкобортных судов нередко арки выходят поверх палубы.

АРКТИКА

(Arctic regions) – Северный Ледовитый океан, его острова и сев. окраины Европы, Азии и Америки.

АРМАДА

(Armada) – в переводе с испанского "Armada" означает флот, эскадра. Слово это получило распространение со времен обозначения им флота, созданного для экспедиции испанского короля Филиппа II в Англию в 1588 г. и названного "Непобедимой армадой" (La felicissima Armada). Экспедиция эта, как известно,

закончилась полным разгромом испанцев. В современном понимании А. стала нарицательным именем, которое присваивают всякой плохо организованной и слабо обученной эскадре (соединению, флоту).

АРМАТОР

(Privateer) — лицо, снаряжающее на свой счет судно, в большинстве случаев — собственник судна. А. нанимает экипаж, приглашает капитана и несет ответственность за действия последнего. А., снаряжающего в военное время на свои средства корабль для захвата неприятельских торговых судов, называют капером.

АРМАТУРА КОТЕЛЬНАЯ

(Boiler mounting) — приборы парового котла, необходимые при его работе. А. К. состоит из следующих важнейших приборов: стопорного парового клапана (главного и вспомогательного), предохранительного клапана, продувочных кранов, питательных клапанов, водомерных стекол, манометров и пр. К А. К. относятся также устанавливаемые иногда на котлах: гидрокинетер, инжектора и регуляторы питания.

АРМАТУРА ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ

(Electric fittings) — приборы, служащие для распределения электрической энергии на судне; к А. Э. относятся также разные электрические осветительные приборы.

АРМАТУРНЫЙ СПИСОК

— документ, в котором показывалось количество вещей обмундирования, выданных военнослужащему и находящихся у него на руках в момент выбытия в другую часть, в постоянную командировку и пр. С 1929 г. А. С. заменен вещевым аттестатом.

АРМЕЙСКИЙ ФЛОТ

(ист.) — так назывался в России во второй половине XVIII ст. гребной (галерный) флот, предназначенный для совместных действий с армией в шхерных и прибрежных районах и комплектовавшийся в большей своей части армейскими частями.

АРМЯК

(Cartouch stuff) (стар.) — ткань, из которой раньше шились картузы для пороха. Ткань, несколько плотнее А., употреблявшаяся для той же цели, называлась полустамедом. В настоящее время картузы шьются из амиантина.

АРРИЕРГАРДИЯ

ариергарда (стар.) — см. Арьергард.

АРСЕНАЛ КОРАБЕЛЬНЫЙ

(Gunners store and torpedo store) — так назывались помещения на корабле, в которых хранилось все необходимое для содержания в исправности артиллерийского и минного вооружения (запасные части, различные принадлежности, инструменты и пр.). Для хранения этих запасов в А. К. устраивались специальные приспособления в виде ларей, шкафов, ящиков, систерн и т. п. В настоящее время такое помещение называется кладовой.

АРСЕНАЛЫ

(Armoury) — так назывались в военных портах специальные мастерские, объединенные со складами и служившие для изготовления, ремонта и хранения боевого вооружения кораблей флота.

АРТЕЛЬ

(Mess) – в старом флоте каждая рота на корабле образовывала артель с особым хозяйством и продовольствием из общего котла.

АРТЕЛЬЩИК

(Caterer of the mess) – 1. Рядовой матрос в старом флоте, избираемый из своей среды каждой ротой на корабле для заведования продовольствием. А. мог быть избран грамотный матрос 1-й или 2-й статьи, неспециалист. Старший офицер корабля имел право не утвердить или сменить А. 2. В красном флоте – краснофлотец, назначаемый в помощь баталеру для приемки и выдачи продуктов. 3. См. также Заведующий продовольствием.

АРТИЛЛЕРИЙСКАЯ АТАКА

– см. Атака.

АРТИЛЛЕРИЙСКАЯ ШКАЛА

(ист.) – линейка, на которой были нарезаны диаметры каменных и чугунных ядер и соответствующие им калибры пушек. Линейка была сделана впервые в 1540 г. в Нюрнберге Гартманом, взявшим основные нюрнбергские меры (принятые тогда в Нюрнберге фут и дюйм), которые долгое время употреблялись почти во всех европейских артиллериях. Составление шкалы являлось важным событием в деле устройства материальной части артиллерии, так как повело к однообразию орудий и снарядов и к уничтожению произвола разных литейщиков.

АРТИЛЛЕРИЙСКИЙ ВЕС

– до середины XIX в. калибр орудий выражался в артиллерийских фунтах и назывался артиллерийским весом. В России за артиллерийский фунт, который больше торгового на 19 золотников, был принят вес чугунного сплошного ядра диаметром в 2 дюйма. От веса снаряда (при гладкоствольных орудиях и круглых ядрах) было легко переходить к диаметру и калибру пушек, так как веса подобных тел пропорциональны кубам сходственных размеров (диаметров). Отсюда понятны названия пушек: 3-фунтовая, 24-фунтовая и т. д. Эти обозначения до сих пор сохранились в Англии в отношении мелкокалиберной артиллерии, но там под фунтом понимается вес торгового английского фунта. В России на определение калибра пушек по их диаметрам (внутренним) перешли в 1877 г.

АРТИЛЛЕРИЙСКИЙ КОРАБЛЬ

(Gunnery ship) – корабль с преимущественно артиллерийским вооружением.

АРТИЛЛЕРИЙСКИЙ ОФИЦЕР

(Gunnery officer, officer of the ordnance) – в старом флоте офицер, получавший специальную подготовку и являвшийся помощником командира корабля по артиллерийской подготовке корабля к бою; он же управлял огнем всей артиллерии, а после русско-японской войны – огнем главного калибра. В РКВМФ управление артиллерией корабля в бою и в повседневной жизни находится в руках командира артиллерийской боевой части.

АРТИЛЛЕРИЙСКИЙ ЭЛЕКТРИК

(артэлектрик) – краснофлотец-специалист, обслуживающий электрическую часть корабельной артиллерии. В старом флоте А. Э. назывались гальванерами.

АРТИЛЛЕРИЯ

(Artillery, ordnance) – 1. Дисциплина, исследующая основания устройства, свойства и способы использования огнестрельного оружия. 2. Совокупность предметов вооружения. 3. Род войск.

Артиллерия береговой обороны

(Coast defence artillery) – см. Береговая артиллерия.

Артиллерия корабельная

– разделяется по назначению на главную и вспомогательную. Главной артиллерией называется та, которая соответствует основному назначению данного класса кораблей, в зависимости от чего определяется ее калибр. Под вспомогательной артиллерией подразумевается артиллерия, выполняющая подсобные задачи, в частности противоминной и противовоздушной обороны корабля, почему и носит также название противоминной артиллерии и зенитной артиллерии.

Артэлектрик

– см. Артиллерийский электрик.

Архимедов винт

(Archimede's water-screw) – древнейший из водоподъемников, представляющий собою длинный однониточный винт с большою высотой лопасти; он был использован как первый судовой движитель винтового типа. А. В. вследствие значительной потери на трение воды, обусловленной большою длиною винта, как судовой движитель успеха не имел.

Архипелаг

(Archipelago) – группа островов, лежащих на небольших расстояниях друг от друга. В один и тот же А. могут входить острова различного происхождения. Смотря по тому, какие острова создают их основу, А. бывают исконными, или материковыми, коралловыми, вулканическими.

Архитектура корабельная

(Applied naval architecture, practical shipbuilding, ship construction, naval construction) – см. Кораблестроение.

Арцыпупы

(ист.) – отяжки (брасы), посредством которых направлялись к ветру передние или нижние оконечности реев на галерах.

Арьергард

ариергард (Rear-guard, rear) – отдельные корабли или соединения, следующие за движением флота в море и обеспечивающие его от неожиданных нападений, а при отрыве от противника – прикрывающие его отход. В эпоху парусного флота А. представлял собой постоянное соединение кораблей на походе под командой особого флагмана.

АС

– по-французски значит туз или мастер своего дела. Во время мировой войны А. назывались особо выдающиеся летчики-истребители, имевшие не менее 10 воздушных побед, окончившихся сбитием самолетов противника. Кроме того, А. называли наиболее успешно действовавших командиров германских подводных лодок. Каждый из подводных А. потопил судов общим водоизмещением свыше 200 000 т.

Асбест

горный лен (Asbestos) – различают две группы А.: а) разновидность актинолита в виде весьма тонких белых волокон; б) змеевиковый А., или хризотил-асбест. Изделия из А. отличаются огнестойкостью, нетеплопроводимостью, кислото- и щелочноупорностью и применяются в виде набивок в паровых машинах, компрессорах в виде электроизоляционных материалов и т. д. А. перерабатывается в асбестовый

картон, бумагу, пряжу и род краски (апирол-асбестовая изоляция проводников); применяется также как наполнитель пластических масс.

АСИНХРОННЫЙ ДВИГАТЕЛЬ

— электродвигатель переменного тока (обычно трехфазного), скорость вращения ротора которого меньше скорости вращения магнитного поля статора и незначительно снижается при увеличении нагрузки. А. Д. применяются для привода гребных винтов морских судов.

АСЛАМКА

(осламка) — небольшое двухмачтовое судно, которое часто встречалось на Волге между городами Астрахань и Саратов. Длина А. от 12,2 до 15,2 м (40–50 ф.), ширина 2,4–2,7 м (8–9 ф.) и осадка от 0,6 до 1,2 м (2–4 ф.). До появления на Волге пароходов А. имела большое распространение. Плавала под парусами.

АСТЕРОИДЫ

малые планеты (Minor planets) — тела, обращающиеся около Солнца приблизительно между орбитами Марса и Юпитера. В настоящее время насчитывается около тысячи А. Диаметры большинства А. не превосходят нескольких десятков километров. Невооруженным глазом А. не видны.

АСТИГМАТИЗЕР

или преобразователь (Astigmatizer) — прибор в дальномерах. С помощью А. наблюдаемую ночью светящуюся точку (источник света) можно представить в поле зрения дальномера в виде световой вертикальной линии, сведение половин которой дает возможность измерить до нее расстояние.

АСТИГМАТИЗМ

(Astigmatism) — искажение оптического изображения, возникающее вследствие несовершенства изображений точек, не лежащих на оси оптической системы, или вследствие несовершенной сферичности линз; в последнем случае каждая точка изображается в виде небольшой линии. А. возникает иногда и в глазу человека и является серьезным расстройством зрения, исправить которое очками не всегда возможно.

АСТРОЛЯБИЯ

(Astrolabe) — угломерный инструмент, употреблявшийся до начала XVIII в. для определения высот светил.

АСТРОНОМИЧЕСКАЯ ЕДИНИЦА

— среднее расстояние от Земли до Солнца (или большая полуось земной орбиты), равное 149 500 000 км. Применяется для измерения расстояний в пределах солнечной системы.

АСТРОНОМИЧЕСКИЙ ТРЕУГОЛЬНИК

светила (параллактический) — сферический треугольник, образованный меридианом наблюдателя, кругом склонения и вертикалом светила. Вершинами А. Т. являются — повышенный полюс, точка зенита и место светила.

АСТРОНОМИЯ

(Astronomy) — одна из древнейших наук, исследующая природу, движение и расположение небесных светил. Мореходная А. — отдел дисциплины кораблевождения, основная задача которого заключается в наложении способов определения места корабля в открытом море по астрономическим наблюдениям небесных светил. Одновременно с этой основной задачей в ней рассматриваются и другие вопросы

(как, напр., проверка часов и компасов и пр.) обеспечения безопасности плавания корабля.

АТАКА

(Attack) — сочетание стремительного маневрирования с ударом (или ударами), направленным на определенную, преимущественно наиболее ценную в боевом отношении, часть сил противника. В зависимости от избранного средства воздействия на противника А. носит название артиллерийской, воздушной, минной, торпедной, химической и пр. Фланговая А. (Flank attack) — А., направленная во фланг (см.), т. е. когда атакующая часть находится во фланговом секторе противника. Фронтальная А. (Frontal attack) — А., во время которой атакующая часть расположена во фронтальном секторе противника.

АТАМАН

— см. Водолив.

АТЛАНТИЧЕСКОЕ ТЕЧЕНИЕ

(или дрейф Гольфстрима) — южная граница А. Т. идет приблизительно по 40° сев. ш. и имеет между Ньюфаундлендом и Ламаншем среднюю скорость около 12–15 мор. миль. Большая часть А. Т. по мере приближения к Европе постепенно принимает NO направление. На параллели Ирландии от А. Т., с левой его стороны, отделяется ветвь к южному берегу Исландии, называемая течением Ирмингера. Главная часть А. Т., приняв NO направление, идет к западу от Ирландии (отчего иногда ее называют Ирландским течением) к широкому проливу между Исландией и Шотландией. В область Северо-Европейского м. А. Т., несущее воды солености 35,0–35,35 ‰ и температуры от 8° (февраль) до 13 – 15° (август), входит тремя путями: незначительной струей к западу от Исландии (ветвь течения Ирмингера), между Исландией и Фаррёрскими островами и между последними и Шотландией. Главным же образом А. Т. идет между Фаррёрскими островами и Шотландией полосой около 100 мор. миль (185 км) ширины. Вступив в Северо-Европейское м., А. Т. все время идет полосой вдоль окраины материкового склона Норвегии (Норвежское А. Т.). Пройдя сев. оконечность Норвегии, А. Т. разделяется на две ветви: одна огибает Норвегию и идет к востоку под именем Нордкапского течения, другая же следует вдоль материкового склона и идет далее на север вдоль западного берега Шпицбергена под именем Шпицбергенского А. Т. Уклоняясь затем вправо, оно огибает Шпицберген вдоль сев. окраины (80° сев. ш.) его материкового склона, и, постепенно углубляясь под более холодные воды, это течение уходит в виде подводного в Северный Ледовитый океан.

АТМОСФЕРА

(Atmosphere) — 1. Воздушная оболочка земного шара, в которой совершается непрерывная смена разнообразных процессов и явлений. 2. Единица измерения давления, равная среднему атмосферному давлению на уровне моря, т. е. давлению ртутного столба высотой 760 мм или 1,0334 кг/см² (15 фунтов на 1 кв. дюйм). Теперь чаще применяется техническая, или метрическая, А., равная давлению 1 кг/см².

АТМОСФЕРНОЕ ДАВЛЕНИЕ

(Atmospheric pressure) — сила, с которой воздух давит на земную поверхность и на поверхность всех находящихся в нем тел. А. Д. на данном уровне равно весу вышележащего столба воздуха; на уровне моря, в среднем, около 10 334 кг на 1 м². А. Д. не остается постоянным; оно изменяется главным образом от изменений температуры и в зависимости от восходящих и нисходящих потоков воздуха, связанных с общей циркуляцией воздуха в атмосфере; с высотой оно уменьшается. Так наз. нормальное А. Д. — давление атмосферы, уравновешиваемое весом ртутного столба высотой 760 мм. В метеорологии "нормальным" давлением принято сейчас давление в 1000 миллибар.

АТМОСФЕРНОЕ ЭЛЕКТРИЧЕСТВО

(Atmospheric electricity) – см. Земное электричество.

АТМОСФЕРНЫЕ ОСАДКИ

(Atmospheric precipitations) – продукты сгущения водяного пара, которые выпадают на поверхность земли из более высоких слоев атмосферы в виде дождя, града, крупы, инея, снега и т. п. или непосредственно оседают на земной поверхности в виде росы, инея, изморози и т. п.

АТМОСФЕРНЫЕ ПОМЕХИ

(разряды) – трески и шумы в телефоне радиоприемника, происходящие вследствие влияния атмосферных электрических явлений.

АТОЛЛ

(Atoll) – лагунный риф, особый вид острова. Кольцеобразная полоска суши, окружающая внутреннее мелководное озеро или лагуну. Обычно А. возвышается над уровнем моря на несколько м. Глубина в лагуне невелика; 60–150 м (30–80 мор. сажень), тогда как кругом А. – значительно больше. Наиболее часто А. встречаются в Тихом океане в пределах между 28° N и 28° S широты. А. является результатом деятельности кораллов, живущих только в этих широтах, и представляет их колонию.

АТТАШЕ ВОЕННО-МОРСКОЙ

(Attache) – лицо командного состава, входящее в состав дипломатической миссии. В обязанности А. входит консультация миссии по военно-морским вопросам и систематическая информация своего государства о состоянии и развитии военно-морских сил иностранной державы.

АТТЕСТАТ

– документ, в котором показывается, какими видами довольствия и на какой срок удовлетворен военнослужащий при выбытии из части. Аттестаты бывают: денежные, продовольственные и вещевые.

АТТЕСТАЦИЯ

(Character certificate) – определение в письменной форме политических, служебных и личных качеств военнослужащих в целях выявления наиболее достойных и воздействия на отстающих.

АУДИТОР

(Auditor) – см. Обер-аудитор.

АУТБОРТ

(Outboard) – подвесной мотор. Англичане же и американцы А. называют не только подвесной мотор, но и сами лодки с подвесными моторами.

АУТОДИН

– см. Автодин.

АУТРИГЕР

(Outrigger) – гит, имеющий выносные уключины. А. на мелких судах называется также все то, что выдается за борт.

АФЕЛИЙ

(Aphelion) – см. Апсиды.

АХТЕРЗЕЙЛЬ

(стар.) – так прежде называли задние паруса на судне, находящиеся позади центра тяжести судна. Этим парусам свойственно уваливать корму судна под ветер, а нос приводить к ветру. Кроме того, А. назывались задние суда в эскадре.

АХТЕР-КАСТЕЛЬ

(стар.) – шканцы и ют на парусных военных кораблях или, иначе говоря, кормовая часть корабля, возвышавшаяся над верхней палубой.

АХТЕР-ЛЮК

(After hatch, wine and spirit-room) – одно из главных отверстий (люков) в палубе, позади грот-мачты, служащее для погрузки внутрь корабля разных грузов. А.-Л. называли также помещение в трюме судна, служившее для хранения провизии, перевозимой в бочках или систернах (вино, уксус, квашеная капуста, солонина и пр.).

АХТЕР-ПИК

(After-peak) – крайний кормовой отсек на гражданских судах, представляющий собою балластную систему. Служит для удифферентования судна.

АХТЕРТОВ

ахтер-тоу (Lower boom after-guy) – снасть, оттяжка, идущая от нока выстрела к корме и удерживающая выстрел от закидывания к носу. На якорной стоянке по этой снасти гребные суда тянутся к выстрелу. В настоящее время вместо этого термина употребляют термин бурундук.

*АХТЕРШТЕВЕНЬ

(Stern-post) – конструктивное оформление кормовой оконечности судна в виде продолжения киля. А. на военных судах делаются обычно литыми из стали, а на гражданских – литыми или коваными.

Ахтерштевень.

На одновинтовых и трехвинтовых судах А. состоит из двух частей, соединенных в замок. Передняя часть, через которую проходит гребной вал, называется старнпостом, а задняя, на которую навешивается руль, – рудерпостом. На двух- и четырехвинтовых судах А. состоит из одного рудерпоста. На больших трансатлантических пароходах А. часто делается в виде одной отливки с кронштейнами гребных винтов.

Ахтетрштевень

На деревянных судах А., или старнпост, составляется из собственно старнпоста и фалстарнпоста (см.), устанавливаемых на киль на шипах.

АХТКАНТЫ

(Cheers or head of mast) – четырехгранная часть мачты под топом, к которой крепятся чиксы.

АЦЕТИЛЕН

(C₂H₂) (Acetylene) – органическое соединение из класса углеводородов. Бесцветный, с особым запахом газ, горящий коптящим пламенем. Получается из карбида кальция действием воды. А. применяется для освещения, производства автогенной сварки и в химических производствах.

АЭРОБОМБА

– см. Бомба авиационная.

АЭРОДИНАМИЧЕСКИЙ РАСЧЕТ

самолета – расчет, основанный на применении законов аэродинамики, механики и опытных данных, полученных при испытании моделей в аэродинамической трубе. Имеет целью определение летных данных самолета: максимальной и минимальной скорости, потолка, скороподъемности, радиуса действия и пр.

АЭРОДРОМ

(Aerodrome) – приспособленный для безопасного производства взлета и посадки самолетов земельный участок, имеющий временное или постоянное оборудование, обеспечивающее наиболее рациональную эксплуатацию и хранение самолетов в различных условиях обстановки.

АЭРОДРОМ МОРСКОЙ

– защищенный от волн участок водной поверхности с примыкающим к нему береговым районом, имеющим необходимое оборудование для нормальной эксплуатации гидросамолетов в разных условиях обстановки. А. М. могут быть временные и постоянные. В зависимости от своего оперативного назначения А. М. разделяются на оперативные, основные, тыловые, передовые и ложные.

АЭРОЛАК

– см. Эмалит.

АЭРОЛИТ

(Aerolite) – см. Метеор.

АЭРОЛОГИЯ

(Aerology) – часть геофизики, занимающаяся изучением процессов, происходящих в слоях атмосферы, недоступных непосредственному исследованию с поверхности земли (свободной атмосферы). Аэрологические наблюдения дают нам сведения о состоянии высоких слоев воздушного океана, что особенно важно для авиации и для изучения и прогноза погоды.

АЭРОМАЯК

(авиамаяк) – светосигнальный прибор, установленный на земле и применяемый для ориентировки летчиков в ночном полете.

АЭРОНАВИГАЦИОННЫЕ ПРИБОРЫ

– приборы, по показаниям которых летчики ведут летательную машину: показатели скорости, альтиметры (высотомеры), уклонометры, хронометры, компас, ветрометр и т. д.

АЭРОНАВИГАЦИЯ

(Aeronavigation) – прикладная дисциплина, изучающая способы и методы обеспечения ориентировки и пилотажа в разных условиях полета.

АЭРОНАВТ

(Aeronaut) – воздухоплаватель.

АЭРОНАВТИКА

(Aeronautics) – круг дисциплин, изучающих основы летания в атмосфере, самую атмосферу, а также аппараты для летания и их пользование. В А. различают две основные области – авиацию и воздухоплавание.

АЭРОПЛАННЫЙ ВИНТ

(Propeller) – см. Винт воздушный.

АЭРОПЛАНШЕТ

– металлическая коробка с двумя валиками внутри, на которые наматывается клеенная в виде ленты карта; по ней держат курс полета. Во время пути карта перематывается с одного валика на другой с тем, чтобы перед глазами пилота всегда была карта того участка, над которым он пролетает в данный момент.

АЭРОПЛАНЫ

(Aeroplane) – летательные аппараты тяжелее воздуха; неподвижно прикрепленные к их корпусу несущие поверхности при поступательном движении А. сообщают ему необходимую подъемную силу. Тяга для поступательного движения создается воздушным винтом, приводимым во вращение мотором.

АЭРОПОРТ

воздушный порт (Aeroport) – большой аэродром со специальным оборудованием и службами, являющийся узловым пунктом воздушной линии.

АЭРОРЕФРИЖЕРАЦИЯ

– искусственное воздушное охлаждение корабельных помещений (артиллерийских погребов, жилых помещений и т. п.).

АЭРОСТАТ

(Aerostat) – летательный аппарат легче воздуха, подъемная сила которого обеспечивается разностью веса воздуха в объеме, вытесняемом аппаратом, и газа, заключенного в оболочке. А. бывают: свободные (сферические), привязные (змейковые) и управляемые (дирижабли).

АЭРОСЪЕМКА

аэрофотосъемка (Aerial photography) – фотографирование с летящего самолета различных объектов противника, а также соответствующих районов земной поверхности с целью получения материалов для последующего составления географических или топографических карт.

АЭРОТЕРМОМЕТР

(дистанционный термометр) – прибор, применяемый на самолете для наблюдения за температурой воды или масла в двигателе на некотором расстоянии от него.

АЭРОФОН

– приемное устройство, при помощи которого представляется возможным улавливать звуковые волны (шумы), производимые в воздухе, и определять их направление. А. нередко называют звукоулавливателем.

АЭРОФОТОАППАРАТ

– специальный фотоаппарат для фотографирования земной поверхности с воздушных судов. От обычного фотоаппарата отличается рядом конструктивных особенностей, вызванных специфическими условиями работы в воздухе на больших высотах. По характеру производимых снимков подразделяются на плановые и перспективные.

АЭРОФОТОСЪЕМКА

(Aerial photography) – см. Аэросъемка.

Б (Буки)

– буквенное значение одного из флагов военно-морского и международного сводов сигналов. Значение этого флага как сигнала по военно-морскому своду – "Сняться с якоря", "Больше ход" (если корабли на ходу) или "Дать ход" (если машины застопорены). Флаг "Б" по международному своду сигналов означает: "Я грузю или выгружаю взрывчатые вещества".

БАБА

(Monkey) – металлический груз, применяющийся для забивки свай в грунт.

БАБА береговая

– вертикальный ворот, с помощью которого вытаскивают из воды на берег небольшие суда и различные тяжести.

БАБАЙ

(астр.) – так называют на Каспийском море в районе Астрахани самый большой якорь на мореходном судне.

БАБВИТЫ

(Babbits, antifriction metal) – белые антифрикционные сплавы из олова, сурьмы, свинца, меди и др. металлов. Применяются для заливки подшипников.

БАБКА

– так называют деревянные стойки, устанавливаемые по бортам речных судов. На них кладутся деревянные поручни, называемые порысками. Последние вместе с Б. составляют ряд перил, окружающих борта судна.

БАВКИ

(сев.) – поперечные переборки в шняке, разделяющие его на отделения, называемые чердаками.

БАВОЧКА

(Wing and wing) – выражение "идти бабочкой" или "поставить паруса бабочкой" употребляется в том случае, когда парусное судно, идя фордевинд, так поставит свои паруса, что фок будет на одном галсе, а грот на другом. При этом одномачтовые суда выносят кливер или косой фок, а трехмачтовые – убирают бизань.

БАГАЖ

(Luggage) – 1. Личные вещи экипажа корабля. 2. Вещи, принадлежащие пассажиру, находящиеся у него на руках (ручной Б.) или сданные под квитанцию.

БАГАЙ

– инструмент, при помощи которого выдергиваются из брусьев и досок гвозди, не имеющие шляпок; инструмент этот особенно широко применяется при разборке старых деревянных судов.

БАГОР

(Boat-hook) – древко с насаженным железным наконечником, имеющим два острия, одно из которых – прямое – служит для отталкивания судна, другое же, загнутое в

виде крюка, — для подтягивания и удержания судна при подходах и отходах последнего от пристани, другого судна и пр.

БАГРЕНЕЦ

(арх.) — мелкие кусочки льда.

БАГРЕНЬ

(арх.) — прорубленное во льду русло для проводки судна.

БАДЬЯ

(Cup, bucket) — захватное приспособление, употребляемое для погрузки или выгрузки разных сыпучих грузов (угля, зерна, руды, соли и пр.). Б. бывают деревянные или железные. У каждой Б. имеется железная дуга, за которую закладывается как грузового шкентеля. Когда Б. находится на весу, с грузом или без груза, она может быть легко перевернута около горизонтальной оси, проходящей через концы дуги. На верхней кромке Б. против ветвей дуги имеются две пары пальцев, охватывающих последние наподобие вилки. Пальцы соединены с Б. при помощи шарниров и могут вращаться независимо один от другого. Благодаря такому устройству, с одной стороны, Б. не может опрокинуться сама по себе, а с другой, откинув пальцы внутрь Б., ее легко опрокинуть и высыпать из нее содержимое.

БАЗА АВИАЦИОННАЯ

авиабаза (Air base) — тыловой орган, обеспечивающий авиационные части снабжением и ремонтом. Расположение авиабаз обычно совпадает с расположением основных аэродромов и авиационных частей.

БАЗА МОРСКАЯ

(Naval base) — опорный пункт флота (морских сил), обеспечивающий ему пополнение запасов, ремонт или исправление повреждений, новое строительство и отдых. Действия морских сил связаны самым тесным образом с их базами. По характеру и объему обслуживаемых ими сил Б. М. делятся на общие, предназначенные для флота в составе различных классов кораблей, и специальные, предназначенные для специальных классов кораблей (для подводных лодок, торпедных катеров, морской авиации и т. д.). Первые из них могут служить: 1. для обслуживания флота во всем его составе или его главных сил (Главная Б. М.), или лишь отдельных его отрядов и флотилий (операционная Б.); 2. для создания, хранения и воспроизводства боевых и материальных средств (Б. тыловая); 3. для обеспечения флоту небольшого ремонта и пополнения наиболее важных запасов, необходимых для маневренного перехода или дальнего плавания (промежуточная Б.); 4. для обслуживания флота и его частей лишь в ходе военных действий на своей или занятой у противника территории и для удовлетворения лишь самых необходимых текущих потребностей, как то: якорная стоянка, топливо (маневренная Б.). Приведенная классификация Б. М. является в известной мере условной.

БАЗА ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

береговая (Submarine base) — система береговых сооружений со специальным оборудованием, расположенных на определенной территории и акватории базы флота и обеспечивающих подлодкам спокойную и надежную стоянку, прием боезапаса, топлива, продовольствия и предметов технического и хозяйственного снабжения; зарядку аккумуляторов; подачу воздуха на подлодки для торпед и в лодочные баллоны; промывку и формовку аккумуляторных батарей; текущий или средний ремонт подлодок; размещение на берегу личного состава; необходимые учреждения и удобства для удовлетворения культурных нужд и т. п.

БАЗАНИТЬ

(To scull) — галанить, т. е. юлить веслом с кормы шлюпки вправо и влево, сообщая тем самым шлюпке ход вперед.

БАЗАННАЯ или коренная снасть

(волж.) — штаг; снасть, идущая от носа к мачте и удерживающая последнюю спереди.

БАЗАР

(сев.) — утесы с горизонтальными уступами, на которых гнездятся птицы, производящие при приближении к ним неистовый крик, "как на базаре". Б. иногда приметен издали по белому цвету от помета птиц.

БАЗНЫЙ ТРАНСПОРТ

— специальный транспорт большого водоизмещения в составе транспортных флотилий или придаваемый десантной организации для размещения и доставки к пунктам высадки плавучих средств, инвентаря, материалов и личного состава базы высадки.

БАЗЫ ПЛАВУЧИЕ

(Mother ship) — суда, предназначенные для обслуживания таких военных кораблей, которые в силу своих конструктивных особенностей являются неудобными для постоянного или длительного пребывания на них личного состава, а равно и для кораблей, не имеющих возможности брать больших запасов топлива и боеприпасов и нуждающихся в особой сохранности своих механизмов. В современных флотах Б. П. обычно обслуживают подводные лодки, торпедные катеры, тральщики, сторожевые катеры и пр.

БАЙГРЕВ

— см. Логарифмическая линейка Байгрева.

БАЙДА

(азов.) — парусная рыбацкая лодка на Азовском море.

БАЙДАК

— речное судно на Днепре и его притоках, грузоподъемностью 160–250 т. Имеет одну мачту с вантами (ложками) и штагом (базанною) и с одним большим парусом. Управляются по-барочному — носовой и кормовой потесями (см.), называемыми стерном и треплом.

БАЙДАРА

— гребное судно, бывшее в употреблении на Днепре. На Камчатке и Алеутских островах Б. называют лодки местной постройки, иногда деревянные, но большей частью обтянутые тюленьей кожей по деревянному остову. Величина Б. (байдарки) определяется числом люков, т. е. отверстий, прорезанных в кожаной крышке лодки для размещения гребцов. Б. бывают одно-, двух- и трехлючные.

БАЙДАРКА

(Seal-skin canoe) — см. Спортивные суда гребные и Спортивные суда парусные.

БАЙПАСС

(By-pass) — перепускной клапан, служащий для включения и выключения крейсерских ступеней в судовых турбинах.

БАК

(1. Forecastle deck. 2. Mess kid, bowl. 3. Mess) — 1. Надстройка в носовой части палубы, идущая от форштевня и называемая иногда полубаком. Б. раньше называли носовую часть верхней палубы (спереди фок-мачты). Сниженный, или утопленный, Б.

– утопленный частично под палубу. В настоящее время придерживаются преимущественно термина Б., отличая лишь длинный Б. и короткий Б. Понятие длинный Б. относится к судну, на котором Б. соединяется со средней надстройкой. 2. Луженая медная миска, в которой подается пища на столы краснофлотцев. 3. Артель, состоящая из нескольких бойцов, для совместного получения пищи.

БАКАЛЯРА

(Standing knee on the deck of a galley) (галерн.) – поперечные брусья, прикреплявшиеся к палубе галеры и выдававшиеся за борт. На Б. накладывались продольные брусья (постицы), служившие для установки на них уключин.

БАКАН

(Beacon, buoy) – плавучий предостерегательный знак, устанавливаемый для отраждения опасностей или фарватеров. Б. снабжаются или световыми, или звуковыми сигналами в виде постоянных или мигающих огней, колоколов, гудков, свистков и пр. Б. имеют самую разнообразную форму. В некоторых случаях Б. больших размеров заменяют плавучие маяки. См. Буй.

БАКАН С ОТРАЖАТЕЛЬНОЙ ПРИЗМОЙ

– Б., имеющий на вершине отражательные призмы. Мореплаватель, подходя к месту, отраждаемому таким Б., включает прожектор и отыскивает его лучом; как только луч нащупает Б., отражатели на нем ярко вспыхивают.

БАКАУТ

(Lignum vitae, rock-wood) – 1. Бакаутовое, железное или гваяковое дерево. Отличается тяжелой, очень крепкой древесиной, самой твердой из всех известных (тонет в воде, уд. вес 1,4). Употребляется для выделки шкивов, блоков, прокладок в дейдвудных трубах и втулок кронштейнов гребных валов. Растет в тропических странах. 2. Так назывались прежде барки, ходившие по Волге.

БАКБОРД, БАКБОРТ

(Port side) – левая сторона (борт) судна, смотря с кормы на нос; иногда понимается как левая часть у носа судна, освещаемая ночью на ходу красным огнем.

БАК-ВАТЕР-ШТАГИ

(стар.) – ватер-бакштаги.

БАК-ГОРДЕНЬ

– см. Бык-гордень.

БАКЕЛИТ

(Bakalite) – искусственная смола из группы пластических масс (см.). Применяется в качестве изолирующего материала.

БАКЕН

– так на реках называют бакан (см.).

БАКИНКА

(стар.) – двухмачтовое промысловое судно со шхунским вооружением в Каспийском море.

БАКИНСКИЙ НОРД

– местный ветер, имеющий много общего с мистралем; сильный, холодный и сухой северный ветер, достигающий скорости в 20 и даже 40 м/сек. В. Н. наблюдается в Баку как летом, так и зимой и часто приносит в город очень большое количество пыли.

БАКЛАНЕЦ, БАКЛЫШ

(арх.) – большой надводный камень или маленький крутой островок, любимое место морских птиц, особенно бакланов.

"БАКОВАЯ АРИСТОКРАТИЯ"

– в старом флоте бак был местом на корабле, где рядовым морякам разрешалось курить; здесь же они собирались компаниями, пели песни, развлекались и проводили свой досуг. Словом, бак был своеобразным "матросским клубом". Наиболее привилегированная часть команды, а именно: фельдшера, баталеры, держатели корабельного имущества, писари и т. п. – в большинстве случаев держались особняком от матросской компании, в связи с чем рядовые моряки звали их Б. А.

БАКОВОЕ ВЕСЛО

(Bow oar) – первое, считая от носа, весло на шлюпке.

БАКОВЫЙ

(Of forecastle) – краснофлотец, работающий по расписанию на баке. Предмет, помещенный на баке.

БАКОВЫЙ ГРЕБЕЦ

(Bowman) – гребец, сидящий на баковом весле, т. е. на первом весле, считая от носа шлюпки.

БАКОВЫЙ ЛЕЙТЕНАНТ

(стар.) – один из лейтенантов корабля, назначавшийся по обиходным расписаниям для непосредственного руководства всеми маневрами и работами, выполняемыми на баке. В частности, в его обязанность входило руководство всеми работами и маневрами, производимыми с якорями и якорными цепями.

БАКОВЫЙ СТАРШИНА

(стар.) – старший унтер-офицер на баке парусного корабля.

БАКОВЫЙ ТЕНТ

(Forecastle awning) – см. Тент.

БАКС или БАКСОВАЯ ШТУКА

(Tore-foot) – деревянная штука, соединяющая киль с форштевнем на деревянных судах. Она служит продолжением килля и, закругляясь кверху, принимает направление форштевня.

БАКШТАГ

(Wind abaft the beam) – курс парусного судна, при котором его диаметральной плоскость составляет с линией ветра угол более 90° и менее 180°. Б. бывает крутым и полным. Полный, когда вышеназванный угол более 135°, крутой, когда этот угол менее 135°.

БАКШТАГИ

(Breast back-stay) – снасти стоячего такелажа, поддерживающие с боков рангоутные деревья, боканцы, шлюпбалки, дымовые трубы и т. п. Сообразно с назначением Б. получают дополнительные названия: Бакштаги дымовой трубы (Funnel stay). Бакштаги у боканцев. Бом-утлегарь-бакштаги – держат бом-утлегарь с боков; пропускаются через блинда-гафель. Ватер-бакштаги – удерживающие с боков бушприт. Мартин-бакштаги. Топ-бакштаги – служат в помощь вантам на тендерах и ботиках. Утлегарь-бакштаги – держат утлегарь с боков; пропускаются через блинда-гафель. Эринс-бакштаги (фор-трисель, грот-трисель и бизань) – удерживают гафель в диаметральной плоскости. Бакштаги стенок носят следующие названия: фор-брам-бакштаги, фор-бом-брам-бакштаги, фор-трюм-бакштаги, грот-стеня-бакштаги, грот-брам-бакштаги, грот-бом-брам-бакштаги, грот-трюм-бакштаги, крьюйс-стеня-бакштаги, крьюйс-брам-бакштаги, крьюйс-бом-брам-бакштаги, крьюйс-трюм-бакштаги.

"БАКШТАГИ С ПРАВОЙ (ЛЕВОЙ) ЗА МАРС"

– командные слова при брасовке реев. По этой команде поворачиваются рожки (у салинга) с бакштагами, проведенными в них.

БАКШТАГИ ШЛЮПБАЛОК

(Davit-guy) – передний бакштаг – цепь или трос, идущий от головы передней шлюпбалки вперед; не позволяет шлюпбалке повернуться к корме. Задний бакштаг – цепь или трос, идущий от головы шлюпбалки назад; не позволяет шлюпбалке повернуться к носу. Средний Б. (топрик) – соединяет головы шлюпбалок; не позволяет шлюпбалкам повернуться к носу и к корме.

БАКШТОВ

(Guy-gore, guy) – конец, выпускаемый с кормы стоящего на якоре судна для крепления за него находящихся на воде шлюпок.

БАЛАНС

– четыре соединенные между собой бруса, подвешенные к мачте и охватывающие ее кругом. Служат для подвески на нем снастей по-якорному.

БАЛАНСЕЛА

(Balancel) – двадцативесельная шлюпка с острыми оконечностями, имеющая одну мачту с латинским парусом. Судно это неаполитанского происхождения.

БАЛАНСИР

(Working beam of an engine) – коромысло или двуплечий рычаг, качающийся около оси, расположенный обычно посередине его длины. Служит часто для передачи возвратного движения звеньям механизма. Применяется в паровых машинах старого типа.

БАЛАНСИРНАЯ ЧАСТЬ РУЛЯ

– часть пера руля, расположенная впереди оси вращения.

БАЛАНСИРОВКА

– уравнивание сил инерции, возникающих при работе двигателя; достигается применением противовесов, соответствующей конструкцией коленчатых валов и размещением рабочих цилиндров.

БАЛАНСЫ

(Pulrwood) – круглый лес, длиной от 4 до 11 ф. (1,2–3,4 м) и диаметром от 4 до 11 дм. (102–280 мм). Б. очищены от коры и идут на бумажные и химические фабрики в качестве сырья. Единицей меры для Б. служит английская кубическая сажень,

равная 216 ф3. (6,1 м3), или русская кубическая сажень, равная 1,588 англ куб. саж.

БАЛАУ

— шхуна Антильских островов. Отличается от обыкновенных шхун более длинными мачтами.

БАЛБЕРА

(балберка) — поплавки для рыболовных снастей, приготовляемые главным образом из коры осокоря.

БАЛИНГЕР

(Balinger) — судно XV века без крытого бака, применявшееся в Англии; вмещало 40 матросов, 10 солдат и 10 стрелков; Б. имели небольшую осадку и назначались при флоте для рекогносцировок. Вероятно, название получили от французского слова baleine (кит) и употреблялись первоначально для ловли китов в Бискайском заливе.

БАЛКА (брус)

(Beam) — брус, принимающий на себя какую-либо нагрузку. В судостроении поперечные Б., поддерживающие палубу, называются бимсами. Кроме того, Б. называют при продольной системе набора продольные связи: продольные днищевые балки, продольные бортовые балки, а также иногда подкрепляющие ребра переборок. Наконец, слово Б. сохранилось в составных словах, как например: минбалка (Davit for embarking torpedoes) — простейший кран для подъема из воды торпед (самодвижущихся мин); кат-балка (Cathead) — кран для подъема якоря из воды; параван-балка (Dropping davit) — кран для подъема паравана из воды (из-за борта); трап-балка (Accommodation davit); фишбалка (Fish-davit); шлюпбалки (Boat davit) — служат для подъема с воды шлюпок и спуска их на воду. Форма и конструкция подобных Б., имеющих составные названия, зависят в каждом отдельном случае от веса поднимаемого груза, требующегося вылета, высоты подъема и т. п.

БАЛКА (на местности)

(черн.) — рывтина, овраг, пересохшее устье.

БАЛКИ

(сев.) — бимсы.

БАЛКОН

(Stern-walk) — площадка, устроенная в корме судна.

БАЛЛ

— число, обозначающее силу ветра или волнения по какой-нибудь шкале (см., напр., Шкала Бофорта).

БАЛЛАСТ

(Ballast) — жидкий или твердый груз (вода, чугунные и свинцовые болванки, камень, песок и пр.), принимаемый на суда для придания ему надлежащих мореходных качеств. См. Балластировка.

БАЛЛАСТЕРЫ

— суда, совершающие рейсы в балласте.

БАЛЛАСТИНЫ

(Ballast pigs) – металлические бруски или болванки, употребляющиеся на судах в качестве балласта. Для шлюпок балластины оплетаются.

БАЛЛАСТИРОВКА

– принятие на судно балласта с целью придания ему надлежащих мореходных качеств, необходимость чего может возникнуть как при плавании судна порожнем, так и при плавании с полным грузом. При плавании порожнем Б. может быть вызвана необходимостью создать благоприятные условия для работы винтов в смысле их достаточного погружения в воду, обеспечить устойчивость судна на курсе или создать необходимую для безопасного плавания метацентрическую высоту. При плавании с полным грузом необходимость Б. обычно вызывается требованием придать судну надлежащий дифферент или выравнить крен. Кроме того, при перевозке тяжелых грузов Б. на некоторых судах может быть вызвана необходимостью создать удовлетворительные условия для качки. Для Б. в настоящее время главным образом применяется вода. Для приема и хранения водяного балласта используются следующие помещения: фор- и ахтерпики, междудонные отсеки двойного дна, глубокие систерны, бортовые подпалубные систерны. В то время как междудонные отсеки и прочие систерны используются главным образом для изменения осадки судна, пики служат почти исключительно для изменения дифферента. Общее количество водяного балласта колеблется от 15 до 20 % от полной грузоподъемности дедвейта, причем больший процент относится к небольшим судам.

БАЛЛАСТНАЯ СИСТЕМА

– судовая система (см.); предназначается для приема, перекачки и удаления водяного балласта при балластировке судов.

БАЛЛАСТНЫЕ КАМЕРЫ

– помещения (отделения) внутри понтонов плавучего дока, заполняемые водой для его погружения перед принятием судна, подлежащего ремонту.

БАЛЛАСТНЫЕ НАСОСЫ

(Ballast pumps) – для балластной системы применяются как поршневого, так и центробежного типа. В качестве двигателя для Б. Н. применяются либо паровые машины, либо электрические моторы. Ручные Б. Н. в настоящее время почти не встречаются.

БАЛЛАСТНЫЕ СИСТЕРНЫ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

– см. Систерны подводных лодок.

БАЛЛАСТ-ПОРТЫ

(стар.) – отверстия в борту судна, через которые принимался балласт.

БАЛЛЕР РУЛЯ

(Rudder stock) – ось для вращения руля, скрепленная с пером руля.

БАЛЛЕР ШПИЛЯ

(Capstan spindle) – вертикальный барабан шпиля, насаженный на ось или шпindelъ шпиля.

БАЛЛИСТА

– см. Метательное оружие.

БАЛЛИСТИКА

(Ballistics) – наука о движении тяжелого тела, брошенного в пространство. Прилагается преимущественно к изучению движения снарядов, пуль, а также авиабомб. Внутренняя Б. изучает движение снаряда внутри канала орудия, внешняя Б. – по вылете снаряда.

БАЛЛИСТИТ

(Ballistite) – см. Порох бездымный.

БАЛЛИСТИЧЕСКИЙ ВЕТЕР

– см. Ветер баллистический.

БАЛЛИСТИЧЕСКИЙ НАКОНЕЧНИК

– полый металлический остроконечный колпак, навинчиваемый на головную часть снаряда. Применяется для понижения сопротивления воздуха и увеличения дальности полета снаряда.

БАЛЛОН (баржа)

– род баржи, применяющийся в Сиаме на Малабарском берегу.

БАЛЛОН для сжатых газов

(Balloon) – стальные сосуды, служащие для хранения и перевозки сжатых и сжиженных газов (кислорода, ацетилена, воздуха и пр.). Во избежание ошибок баллоны для каждого газа окрашиваются в особый цвет, а именно: кислород – синий, водород – красный, ацетилен – белый, блаугаз – зеленый, аммиак – желтый, прочие газы – черный.

БАЛЛОНЕТ

(Ballonet) – матерчатоеместилище для воздуха, помещенное внутри газового пространства привязных аэростатов и нежестких или полужестких дирижаблей; служит для сохранения неизменяемости внешней формы оболочки.

БАЛЛОТИРОВКА ОФИЦЕРОВ

во флоте – избрание офицеров на должности решением большинства голосов; была установлена в русском флоте Петром I в 1719 г. Этот порядок различным образом применялся на различных этапах существования русского флота. В последний раз баллотировка была восстановлена в 1907 г. для избрания офицеров в кандидаты на ответственные корабельные должности.

БАЛТАЙМ

(Balttime) – условное название Беломорско-Балтийского тайм-чартера.

БАЛТВУД

(Baltwood) – условное название распространенного вида чартера на перевозку лесных грузов из портов Балтийского моря.

БАЛТКОН

(Baltcon) – условное название Беломорско-Балтийского чартера 1921 г. на перевозку угля.

БАЛУДА

(арх.) – омут.

БАЛУН-КЛИВЕР

(Balloon jib) – кливер, поднимаемый на яхтах от нока бушприта до топа стеньги. Забирает все пространство между стень-штагом, стеньгой и мачтой.

БАЛЬЗА

(Balza) – плот, применяемый в Перу и на южном берегу Америки.

БАЛЯСИНА, БАЛЯСИНА

(Banister, baluster) – точеный реек, служащий ступенькой у штурмтрапа.

БАМБАЙСКИЕ ГАЛЕРЫ

– небольшие галеры, употреблявшиеся пиратами у берегов Берберии.

БАНИТЬ

(To sponge) – 1. Прочищать канал орудия, трубки в котлах и т. п. 2. В переносном смысле – отчитать подчиненного, прочитать нотацию, сделать выговор и пр.

БАНК, БАНКЕР

(Banker) – судно, применяющееся для ловли рыбы (трески) у берегов Ньюфаундленда.

БАНКА (мель)

(Bank, sand bank) – отдельно лежащая мель, неглубокий, менее 10 м, участок дна; ограниченная часть морского дна, на которой глубина значительно меньше общей глубины моря в этом районе. В зависимости от характера грунта Б. может быть каменистой, песчаной, коралловой и т. д. Выскочить на банку – сесть, встать на Б. Оградить Б. – обставить Б. предостерегательными знаками. Открыть Б. – найти новую Б., не обозначенную на карте. Перескочить Б. – перейти днищем судна через Б. Сойти с Б. – сняться с Б., выйти на глубокую воду.

БАНКА (на корабле)

(стар.) – 1. Место между двумя смежными бортовыми орудиями на парусных кораблях. 2. Кровать, койка в лазарете, госпитале.

БАНКА ШЛЮПОЧНАЯ, ГРЕБНАЯ

(Boat-thwart) – деревянная доска, служит для укрепления шлюпки от сдавливания, а вместе с тем сиденьем для гребцов. До введения термина Б. употреблялись термины: насест, лавка, гребцовая банка. Б., через которую проходит мачта, называется мачтовой Б. Подъемной Б. называется поперечная доска, накладываемая своими концами на продольные доски (боковые места) кормового сиденья шлюпок при их спуске и подъеме. В середине подъемной Б. имеется отверстие, оббитое медью, через которое проходит цепной подъем; удерживая цепной подъем в середине шлюпки, подъемная Б. тем самым не позволяет шлюпке накрениться. Подъемную Б. иногда называют откидной Б.

БАНКЕТ

(Raised platform, step) – 1. Возвышение или площадка на судне, предназначенная для установки компасов, дальномеров, для обслуживания орудий и др. целей. 2. Устройство для укладки кранцев и бухт тросов, представляющее собой решетчатую площадку на коротких ножках.

БАНК-ИНКАССАТОР

(Collecting bank) – банк, которому посылаются грузовые документы на инкассо или для акцептования против них тратты.

БАННИК

(Sponge) – цилиндрическая щетка на длинном древке, служащая для чистки (банения) каналов орудий и труб торпедных аппаратов. Б. меньшего размера служит для смачивания каморы орудия (не имеющего воздушного продувания) водой после выстрела.

БАННИК КАРДОВЫЙ

(стар.) – Б. из стальной или железной проволоки. Применялся для чистки каналов таких орудий, из которых стреляли снарядами со свинцовой оболочкой

БАННИК КОТЕЛЬНОЙ

(Tube brush) – аппарат, служащий для очистки котельных трубок как от сажи, так и от накипи, образовавшейся из выделившихся солей. Б. для очистки дымогарных трубок от сажи бывают щетинные, проволочные, паровые и воздушные. Первые два типа Б. применяются главным образом в тех случаях, когда котел не находится под парами. Для удаления накипи с внутренней поверхности водогрейных трубок пользуются особыми Б. с гибким валом, приводимым в движение электромотором.

БАНОК

(касп.) – так называют фарватер в северной части Каспийского моря.

БАНТ

(Band) – нашивка на парусе в том месте, где парусина испытывает наибольшее напряжение.

БАР

(1. Bar of a river. 2. Bar) – 1. Поперечная гряда у устья реки, образовавшаяся от осадков выносимого рекой грунта; иногда баром называют мель, лежащую поперек входа в бухту. 2. Единица атмосферного давления, равная давлению в один миллион дин на 1 кв. см и соответствующая давлению ртутного столба высотой 750,1 мм. Тысячная доля Б. – миллибар (Millibar).

БАРАБАН

(Reel, revolver) – весьма распространенная деталь машины в форме полого или сплошного цилиндра, выполняющая в зависимости от назначения различные функции.

БАРАБАН КОТЛА

(Boiler-drum) – цилиндрические части котлов, склепанные или сваренные из листовой стали; при высоких давлениях пара (выше 30 атм) часто изготавливаются цельнотянутыми без швов или цельноковаными.

БАРАБАН ШПИЛЯ

(Drum of a capstan) – Б., вокруг которого обносится швартовый трос.

БАРАБАНЫЙ ЯКОРЬ

(Drum armature) – якорь электрической машины в виде цилиндра, собранного из листового железа, на который накладывается обмотка.

БАРАН

(речи.) – простейший деревянный брашпиль в виде ворота, состоящего из круглого бревна, поставленного на особых брусках, прикрепленных к палубе; приводится в движение вертикальными рычагами, вставляемыми в гнезда ворота. Употребляется на небольших судах (асламки, рыбницы и др.).

БАРАНОВ

— см. Пластырь кольчужный Баранова.

БАРАНОВСКИЙ

— см. Пушка Барановского.

БАРАТРИЯ

(Barratry) — всякое сознательно совершенное капитаном или командой неправильное действие, направленное в ущерб интересам судо- или грузовладельца.

*БАРАШЕК

(Ear-nut, wing-nut) — 1. Гайка, имеющая ушки или дужку, дающие возможность завинчивать ее вручную, без помощи ключа.

Барашек.

2. Точеная деревянная колодка, служащая для отвода снастей.

БАРАШКИ

— белая пена на гребнях волн, образующаяся в результате опрокидывания гребней волн под действием ветра. То же: зайчики, беляки, белоголовцы, белки, бельши, бель, завой, пудри.

БАРВАРСКИЙ КОРАБЛЬ

правильнее берберийский или варварийский (ист.) — название некоторых кораблей, строившихся кумпанствами для Азовского флота при Петре. Они имели одну крытую батарею и от 36 до 44 орудий. Длина их была от 106 до 124 ф. (32–38 м), ширина от 24 до 33 ф. (7,3–10,0 м). Вооружение: две мачты с прямыми парусами и одна сухая с косыми. По-видимому, тип этого корабля заимствован от судов варварийского берега (Берберия, Алжир, Тунис).

БАРБЕТ

(Barbette, an open gun battery) — 1. Выступ на борту корабля для установки орудий. 2. Неподвижная броневая вертикальная защита вращающихся орудийных установок; последние представляли собой поворотную платформу (стол) с орудиями крупного калибра; дульная часть орудий при вращении стола проходила поверх Б., допуская полный угол снижения орудий. Установка орудий за Б. называлась барбетной. Орудия барбетной установки иногда прикрывались броневой крышей, которая вращалась вместе со столом. Барбетные установки с конца прошлого столетия вытеснены башенными установками. 3. В последнее время Б. стали называть броню подачной трубы у башенных установок, т. е. неподвижную броню (круглую), лежащую на главной броневой палубе и выходящую через верхнюю палубу.

БАРГОУТ

— см. Вархоут.

БАРГОФТОУ

(стар.) — борг.

БАРГУЗНИК

(байкал.) — северо-восточный ветер, полуночник.

БАРЕЛЬ

(Barrel) (стар.) – баллер шпиля.

БАРЖА

(Barge) – 1. Стальное, железобетонное или деревянное несамоходное судно специальной постройки, служащее для перевозки различных грузов. В военных портах Б. получают специальные названия артиллерийских, минных, санитарных, нефтяных, угольных, мусорных и др. Мусорные Б. поддерживают чистоту рейдов и гаваней, предохраняя их от засорения отбросами с судов, для чего имеют особенно устроенные откидные днища. Артиллерийские и минные Б. специально оборудуются особыми устройствами внутри для перевозки артиллерийского и минного боезапаса. Назначение угольных Б. – доставка угля в склады порта и на корабли для погрузки. 2. Легкая и узкая шлюпка катерной постройки с эллиптической кормой; служила для разъездов начальствующих лиц. На вооружении в Красном флоте не состоит.

БАРЖА КЛАРКА

(Clarke automatic coaling and weighing barge) – Б., представляющая собой плавучий угольный элеватор. Идея ее устройства состоит в том, что система черпаков (как в землечерпательной машине) берет уголь со дна баржи и передает к весам, автоматически его взвешивающим; с весов уголь пересыпается через особые телескопические трубы к горловинам. Удобство Б. К. в том, что уголь можно грузить на суда в дождливую погоду и что судно предохранено от пыли. Б. К. широко применяются в Нью-Йоркском порту. Скорость погрузки угля с Б. К. около 100 т в час.

БАРЖА РЕЧНАЯ

(River barge) – несамоходное деревянное палубное судно баржевой постройки (класса "А"), весьма крепкое, с плоским днищем. Длина от 50 до 130 м, отношение $L : B$ от 5 до 9. Осадка без груза 0,4–0,8 м. Палубные баржи имеют малые люки с комингсами и крышками; общая площадь люков не должна превышать $1/4 (L \cdot B)$. Кроме деревянных барж, на реках встречаются сухогрузные палубные стальные баржи и наливные стальные бараки. У первых нос и корма острые; длина 50–60 м; отношение $L : B$ от 5 до 8, отношение $H : L$ от $1/25$ до $1/30$. Вторые имеют длину от 40 до 145 м; отношение $L : B$ от 6 до 8, отношение $H : L$ от $1/25$ до $1/40$, весь корпус разделен на непроницаемые отсеки для перевозки нефтепродуктов наливом. В последнее время на реках СССР и за границей стали применяться самоходные Б. (см.) с расположением машинного помещения в кормовой части судна.

БАРЖЕВЫЕ ГВОЗДИ

– кованые железные гвозди с широкой шляпкой, длиной от 10 до 18 см, употребляемые в деревянном судостроении.

*БАРЖИ СИСТЕМЫ СМУЛЬДЕРСА

– специальные баржи для погрузки угля с них на суда.

Баржа системы Смультерса.

Они снабжены бесконечным стальным тросом посредством которого уголь в черпаках подается вверх и пересыпается в трубу, спускающуюся к горловинам судна. Кран может быть наклонен в зависимости от обстоятельств. Трубе можно топенантами дать любой угол наклона.

БАРИТОВЫЕ БЕЛИЛА

– см. Белила.

БАРИЧЕСКАЯ СТУПЕНЬ

– расстояние, на которое нужно подняться или опуститься, чтобы величина атмосферного давления изменилась на 1 мм.

БАРИЧЕСКАЯ ТЕНДЕНЦИЯ

(Barometric tendency) – величина изменения атмосферного давления за определенный срок, а именно за последние три часа до срока наблюдения.

БАРИЧЕСКИЕ ЛОЖБИНЫ

(Trough of low pressure) – возникают на периферии циклонов (минимумов) или депрессий в виде более или менее значительных выпячиваний области более низкого давления в прилегающие области более высокого давления. От циклонов Б. Л. отличаются тем, что у циклонов центральный район наименьшего давления замкнут и имеет форму более или менее правильного круга или эллипсиса, у Б. Л. же он более или менее вытянут и открыт в сторону, обращенную к циклону или депрессии. Линию наименьшего давления, проходящую вдоль Б. Л. и соответствующую центру циклона, называют осью ложбины. Б. Л. всегда вызывают более или менее значительное усиление ветра, нередко до 6 баллов и более, носящего при этом обычно порывистый или шквалистый характер.

БАРИЧЕСКИЕ ОТРОГИ

(Axis of high pressure) – возникают на периферии антициклонов (максимумов) или областей повышенного давления в виде более или менее значительных выпячиваний области более высокого давления в прилегающие области более низкого давления. Б. О. отличаются от максимумов тем, что центральный район их более или менее вытянут и открыт в сторону, обращенную к максимуму. Линию наибольшего давления, проходящую вдоль Б. О. и соответствующую центру антициклона, называют осью отрога. На периферии Б. О. наблюдается усиление ветра, достигающего особенно большой силы в тех случаях, когда отрог приходит в близкое соприкосновение с ложбиной или циклоном. По оси Б. О. наблюдаются слабые ветры неустойчивого направления и штили, а зачастую также туманы.

БАРИЧЕСКИЙ ГРАДИЕНТ

– см. Градиент барический.

БАРИЧЕСКИЙ КЛИН, или ГРЕБЕНЬ

(Wedge) – барический отрог, имеющий форму клина и вдающийся ("вклинивающийся") между двумя циклонами или ложбинами. В Б. К. зачастую особенно хорошо заметны теплая и холодная половины с соответствующей системой ветров и погодой и со штилями и туманами по оси. На периферии Б. К. наблюдается усиление ветра, достигающего особенно большой силы в тех случаях, когда клин приходит в близкое соприкосновение с глубоким циклоном или ложбиной. Особенно часто наблюдаются сильные ветры, и притом обычно порывистого или шквалистого характера, в тех случаях, когда небольшие клинья на периферии обширного и интенсивного максимума располагаются между небольшими ложбинками соседнего обширного и глубокого циклона (как зубья двух шестеренок).

БАРИЧЕСКИЙ МАКСИМУМ

– см. Антициклон.

БАРИЧЕСКИЙ МИНИМУМ

– см. Циклон.

"БАРИЧЕСКОЕ БОЛОТО"

– барическая депрессия с несколькими слабо выраженными центрами пониженного давления. В районах, над которыми расположено "Б. Б.", наблюдается неустойчивая погода.

БАРИЧЕСКОЕ СЕДЛО

– см. Седло.

БАРК

(Bark, barque) – трехмачтовое парусное мореходное судно, имеющее полное прямое вооружение на фок- и грот-мачте и косое на бизань-мачте. Б. бывают четырех- и пятимачтовые. В этом случае все мачты имеют прямое вооружение, кроме последней мачты, имеющей косое.

БАРКА

(Lighter) – беспалубное с тупыми оконечностями судно без двигателя; строится из полуобделанного леса на гвоздевом креплении частей. Служит для перевозки различных грузов, преимущественно по рекам.

БАРКА-МЕЖЕУМОК

– деревянное несамоходное судно длиной до 64 м (25–30 саж.), шириной до 17 м (5–8 саж.), грузоподъемностью до 70 тыс. пудов.

БАРКАЗ

(баркас) – несамоходное деревянное речное судно баржевой постройки (класса "А"). Длина от 60 до 80 м; нос и корма остроконечные; конструкция весьма крепкая; бывают палубные, беспалубные и полупалубные с надстройкой, называемой лабазом. Кроме того, на реках встречаются сухогрузные стальные Б. со сплошной верхней надстройкой. Эти Б. иногда приспособляются для перевозки в междудонных отделениях нефти наливом.

БАРКАЗЫ И ПОЛУБАРКАЗЫ

(Launch, longboat) – самые большие шлюпки (22–14-весельные), служащие для перевозки большого числа команды, тяжелых грузов, для завозки верпов и т. п. На форштевне у них обыкновенно устанавливается роульс, через который выбирается перлинь для подъема тяжестей из воды (например, верпов). Обшивка барказов делается вгладь. Б. весьма мореходны и поэтому пригодны для посылки под штормовым вооружением почти что в любую погоду.

БАРКАЗЫ КАРКАЗНЫЕ

(стар.) – суда, строившиеся специально для обороны портов. Эти Б. вооружались мортирами, из которых выбрасывались специальные зажигательные снаряды, называемые карказами (см.).

БАРКАЗЫ МОТОРНЫЕ

– барказы, приводящиеся в движение небольшими двигателями внутреннего сгорания. Служат для перевозки команды и грузов. Б. М. снабжаются большие военные корабли (линкоры, крейсера, учебные корабли).

БАРКАЗЫ ПОРТОВЫЕ

– самодвижущиеся суда небольшого водоизмещения, обслуживающие нужды порта. Б. П., снабженные противопожарными средствами и предназначенные для тушения пожаров на территории порта, носят название пожарных барказов.

БАРКАЛОН

(от итал. barca longa) – тип судна, строившийся только для Азовского флота Воронежскими верфями или кумпанствами при Петре I (1696–1701 гг.). Несколько схожие с галеасами, Б. рассчитывались на далекие морские путешествия и имели 110–120 ф. (33,5–36,5 м) длины, 25–30 ф. (7,6–9,2 м) ширины и от 7 до 8 ф. (2,14–2,44 м) углубления. Вооружение их состояло из 26–44 пушек.

БАРКАРОЛЛА (БАРКАРОЛА)

(Barcarole) — так называют в Италии речное судно для увеселительных прогулок. Отсюда получили свое название песни гондольеров — баркаролы.

БАРКАС

— см. Барказ.

БАРКЕНТИНА

(Barkentine) — то же, что и шхуна-барк (см.).

БАРОГРАММА

(Barogramm) — специальный бланк, на котором осуществляется непрерывная запись барографом изменений давления воздуха.

*БАРОГРАФ

(Barograph) — самозаписывающий барометр.

Барограф.

Построен на принципе анероида.

БАРОКИ

(арх.) — то же, что бимки (см.).

БАРОМЕТР

(Barometer) — прибор для измерения атмосферного давления (давления воздуха). На метеорологических станциях применяют ртутные Б., состоящие из трубки с ртутью, запаянной сверху и погруженной открытым концом в чашку с ртутью. Чем больше давление атмосферы, тем выше уровень ртутного столбика в трубке. Пользуются также металлическим Б. См. Анероид и Барограф.

БАРОМЕТРИЧЕСКИЙ

— см. Барический.

БАРОЧНЫЙ

— принадлежащий барке или привозимый на барке.

БАРС

— бревно или достаточно длинный кусок железа (квадратный, круглый и пр.), подвешиваемый около его центра тяжести к перекладине. Предназначается для производства ударов, для чего Б. предварительно раскачивается. В деревянном судостроении применяется, например, для вышибания клеток и стоек из-под судна.

"БАРС"

— прыжки по воде гидросамолета при посадке или взлете его. Причина — неудачная посадка (взлет) или неблагоприятное состояние поверхности воды в момент посадки. Явление, аналогичное прыжкам плоского камешка, брошенного по поверхности воды.

БАРХОУТ

баргоут, баркгоут (Wales band, rubbing piece) — поясья наружной обшивки у грузовой ватерлинии. Они всегда делаются несколько толще, чем остальная обшивка, во избежание их быстрого изнашивания.

БАСА

(ист.) – одно- или двухфунтовый фалконет (см.).

БАСЕЙН

(Dock basin) – огражденное водное пространство. Для целей судоходства в портах и гаванях устраивают особые Б. для снаряжения, перегрузки, ремонта судов. В портах с большими приливами устраивают специальные приливные Б. (Tidal basin). Эти Б. отделяются от моря либо особыми воротами, либо камерными шлюзами; уровень воды в них всегда поддерживается на высоте среднего прилива. При наличии ворот Б. может быть открыт только на то время (1–2 ч.), пока уровень моря стоит выше постоянного уровня воды в Б.; при наличии шлюзов Б. работает все время.

БАСЕЙН ОПЫТОВЫЙ

(Experimental model basin, towing channel, towing tank, towing testing station) – специальный Б., в котором производятся гидромеханические опыты с моделями судов и их движителями, имеющие целью главным образом определение величины сопротивления воды движению судов, полезного действия движителей, а также для изучения явлений, имеющих место при движении судов и при работе их движителей. В подобных же Б. (гидротехнические лаборатории) производят исследования явления волнения, действия волнения и течений на берег и на портовые сооружения.

БАСЕЙН РЕКИ

(Basin) – район земной поверхности, с которого в данную реку собираются все атмосферные осадки, питающие ее; иногда Б. носит название водосбора.

БАСЕЙН СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ

(Shipbuilding dock) – огражденное водное пространство, смежное с верфью. Служит для стоянки достраивающихся судов.

БАСТАРД

(ист.) – бейфут у галерных реев.

БАТАЛЕР

(Purser) – специалист младшего начсостава, ведавший на кораблях и в частях денежным, пищевым и вещевым довольствием личного состава.

БАТАЛЕР-КАМЕРА

(ист.) – помещение, где на парусных судах хранились припасы и где жил баталер. Это помещение обычно находилось на кубрике у грот-мачты.

БАТАЛИЯ МОРСКАЯ

(стар.) – морское сражение, бой.

БАТАНЕЦ

(сев.) – чистая, без сучьев доска длиной 6,4 м (21 ф.), шириной 15 см (6 дюймов) и толщиной 6,4 см (2,5 дюйма).

БАТАРЕЙНАЯ ВЕНТИЛЯЦИЯ

– см. Вентиляция батарейная.

БАТАРЕЙНАЯ ПАЛУБА

(Gun-deck) – см. Палуба средняя.

БАТАРЕЙНЫЙ КОРАБЛЬ

(стар.) — корабль, имевший артиллерию расположенной по бортам.

БАТАРЕЯ

(Battery) — соединение в одном месте нескольких однородных элементов, связанных между собой последовательно или параллельно. Напр. Б. аккумуляторов, Б. гальванических элементов и пр.

БАТАРЕЯ АРТИЛЛЕРИЙСКАЯ

(Gun battery) — совокупность нескольких орудий одного калибра и одинаковых баллистических качеств, предназначенных для стрельбы по одной цели. Б. обычно состоят из 3–4 орудий.

БАТАРЕЯ КИНЖАЛЬНАЯ

— так называют артиллерийские или торпедные батареи, установленные в узкостях на фарватерах для поражения прорывающихся кораблей противника в упор. Важное значение для успешного использования кинжальных Б. имеет хорошая их маскировка.

БАТАРЕЯ НАКАЛА

(Filament battery) — электрическая Б. из гальванических элементов или аккумуляторов, служащая для накаливания катода электронной лампы.

БАТАРЕЯ ПЛАВУЧАЯ

(Floating battery) — 1. Судно гребного флота конца XVIII и начала XIX ст. с вооружением до 8 пушек крупного калибра, предназначенное для действий в шхерах и против берега. В начале броненосного судостроения — относительно небольшой бронированный корабль с паровым двигателем и немногочисленной артиллерией среднего калибра. 2. Несамходное судно, вооруженное артиллерией. Такие плавучие Б. создавались на реках из барж во время гражданской войны 1918–1920 гг.

БАТИСФЕРА

— см. Глубоководная камера.

БАТКАК

(волж.) — ил, образующийся на дне реки там, где обыкновенно не бывает течения; напр. под рынком (см.), песком (см.), в затонах и пр.

БАТОКСЫ

(Buttock, buttock line) — кривые, получаемые от пересечения поверхности судна плоскостями, параллельными диаметральной плоскости. См. Теоретический чертеж судна.

БАТОМЕТР

(Bathometer) — прибор для получения пробы воды для различных исследований с глубины.

БАТОПОРТ

(Ponton dock-gate) — затвор, устанавливающийся в устье (воротах) сухого дока для изоляции внутренней части последнего от речной или морской воды. Б. представляет собой стальной водонепроницаемый ящик, имеющий внутри платформу и разделенный на камеры.

БАТТЕНСЫ

(Battens) — 1. В лесном деле пиломатериал, 20,3 см и менее ширины, 10,2 см и менее толщины при длине от 1,5 до 9,2 м. 2. В упаковочном деле — узкие полоски теса, которыми обшиваются ящики для большей прочности или же кипы — для большей упругости.

БАУС

бусс (Buss) — тип теперь почти исчезнувшего парусного двухмачтового судна, применявшегося в Голландии и Англии для ловли сельдей. Грузоподъемность их была от 50 до 70 т. В "Морском словаре" Фальконера говорится, что эти суда "имели два навеса или рубки — одну на корме, другую на носу. Носовая рубка служила в качестве камбуза". Подобные помещения на палубе можно до сих пор встретить на многих голландских мелких парусных судах.

БАХИЛЫ

(сев.) — рыбацьи сапоги с голенищами по пояс, с наружным швом.

БАХМУРИТЬСЯ

— см. Бухмарить.

БАЧОК

— см. второе значение слова Бак.

*БАШЕННАЯ УСТАНОВКА

(A turret mount) — совокупность орудия со станком, броневого прикрытия, вращающегося вместе с орудием, и всех обслуживающих механизмов. Б. У. бывают одно-, двух-, трех- и четырехорудийные; они состоят из подвижной, или вращающейся, части и неподвижной. Все механизмы и все части Б. У. собраны в одном склепанном корпусе.

Башенная установка.

1 — вращающаяся часть башни; 2 — орудие; 3 — подцапфенный кронштейн; 4 — электрическая лебедка подачи боевых припасов; 5 — направляющий рельс зарядника; 6 — шары башни; 7 — вертикальные катки башни; 8 — домкраты для подъема башни; 9 — снаряды; 10 — полузаряды; 11 — прибойник; 12 — прицел; 13 — накатник; 14 — компрессор; 15 — станок; 16 — трубы зарядника для подачи снарядов и зарядов; 17 — труба питания; 18 — верхняя палуба корабля; 19 — средняя (батареинная) палуба корабля; 20 — нижняя палуба корабля; 21 — первая платформа; 22 — вторая платформа.

Б. У. разделяется на следующие части: а) Боевое отделение, в котором помещаются орудийные станки с орудийными телами, механизмы управления и наведения и дальномер, б) Рабочее отделение, в котором находятся все механизмы горизонтального и вертикального наведения, в) Перегрузочное отделение, устраиваемое для того, чтобы уменьшить путь подъема боеприпасов и тем самым уменьшить цикл подачи, а следовательно увеличить скорострельность, г) Поданная труба, которая в свою очередь внизу разделяется на две части: отделение для погрузки зарядов в зарядники и отделение для погрузки снарядов в зарядники, д) Нижний штырь служащий для центрования всей башни, а также для ввода через него всех электрических проводов как для питания силовых механизмов, так и для приборов управления артиллерийским огнем. Вся Б. У. лежит своим погоном на шарах, катающихся по другому погону, прикрепленному к неподвижной части, называемой жестким барабаном. Боевое отделение имеет наружную броню, а рабочее и перегрузочное отделения прикрывает неподвижная броня (барбет).

БАШЕННОЕ ОРУДИЕ

(Turret gun) — артиллерийское орудие, помещенное в башне.

БАШЕННОЕ СУДНО

— см. Башенно-палубные суда.

БАШЕННО-ПАЛУБНЫЕ СУДА

(Turret-deck vessels) — отличаются от обыкновенных грузовых судов формой надводной части корпуса, которая вследствие специального завала бортов судна внутрь образует высокую коробку с сильно уменьшенной шириной палубы по сравнению с шириной судна по ватерлинии. Эти суда имеют уменьшенную вместимость и применяются для перевозки тяжелых сыпучих грузов. Удобство Б.-П. судов для сыпучих грузов состоит в том, что их надводная узкая и высокая часть предохраняет грузы от пересыпки с борта на борт во время качки, а образование бортов дает возможность обходиться при погрузке этих судов без штивки груза.

БАШЕННЫЙ КОМАНДИР

— командир орудийной башни.

БАШЕННЫЙ КОРАБЛЬ

— военный корабль, имеющий артиллерию в башенных установках.

БАШЕННЫЙ ФРЕГАТ

(ист.) — корабль переходного периода от парусного флота к паровому и от гладкоствольной артиллерии к нарезной (середина XIX в.). Имел одновременно парусное вооружение и паровой двигатель. Артиллерия была установлена на верхней палубе во вращающихся броневых башнях.

БАШЛЫК

— шерстяной капюшон, надеваемый на голову. В 1871 году башлык был присвоен в России всем войскам. Изготавливался из верблюжьего сукна и оторачивался нитяной тесьмой (на флоте — черной).

БАШМАК

(Socket, seat, shoe) — гнездо, деревянное или металлическое, служащее местом упора для мачт, стрел, пиллерсов, шлюпбалок и т. п.

БАШНЕПАЛУБНЫЕ СУДА

— см. Башенно-палубные суда.

БАШНИ

— см. Береговые знаки.

*БАШНЯ

(Tower, turret) — 1. Бронированное сооружение на верхней палубе корабля для орудий среднего и крупного калибра, могущее вращаться около вертикальной оси. См. Башенная установка.

Башня.

2. То же значение, что батарея, но для орудий, помещенных в башне. См. Отделение.

БАШНЯ ПРИЧАЛЬНАЯ

(Mooring mast) — см. Мачта причальная.

БЕГАТЬ

(касп.) – ходить на лодке под парусами.

БЕГИН

(Cross-jack) – термин, относящийся к нижнему рею на бизань-мачте, к его брасам и топенантам (Бегин-брас, Бегин-топенант).

БЕГИН-БРАСЫ

(Cross-jack-yard brace) – брасы у бегин-рея.

БЕГИН-РЕЙ

(Cross-jack yard) – нижний рей на бизань-мачте, к которому парус не привязывается и который поэтому называется "сухим" реем. На этом рее растягиваются крйсель-шкоты.

БЕГИН-ТОПЕНАНТ

(Cross-jack-yard lift) – топенант нижнего рея бизань-мачты.

БЕГЛЫЙ ОГОНЬ

(Rapid fire) – вид скорострельного артиллерийского огня. При ведении стрельбы Б. О. каждое орудие батареи стреляет не по команде или сигналу (ревуну), а по готовности к выстрелу.

"БЕГОМ"

(Quick, quick! Run on!) – команда, подаваемая при тяге снастей или талей; кроме того, эта команда подается на кораблях военного флота в случаях необходимости быстрого выполнения приказаний как отдельным краснофлотцам, так и целым группам.

*БЕГУН-ТАЛИ

(Sail Tackle) – тали, на которых поднимается марсель для привязывания к марса-рею.

Бегун-тали.

Самые длинные тали на судне.

БЕЖНЫЙ КОНЕЦ СЕТИ

– конец, с которого начинается вымет.

БЕЗАНЬ-АНАПУТ

(стар.). – снасть, поддерживавшая бизань-рей кверху.

БЕЗВАЛЬКОВОЕ ВЕСЛО

(Single bank oar) – см. Весло.

БЕЗМОТОРНОЕ ЛЕТАНИЕ

– см. Планеризм.

БЕЗ ОБОРОТА

(Sans recours) – отметка при учинении передаточных надписей на векселях, когда бланконадписатель действует только как представитель другого лица. Без такой

отметки бланконадписатель несет ответственность в случае неуплаты векселя акцептантом (см. Акцептирование).

"БЕЗ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА КАКУЮ-ЛИБО АВАРИЮ"

— то же, что и "Свободно от всякой аварии" (см.).

"БЕЗ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ЧАСТНУЮ АВАРИЮ"

— то же, что и "Свободно от частной аварии" (см.).

"БЕЗ СПАСЕНИЯ НЕТ ВОЗНАГРАЖДЕНИЯ"

(No cure no pay) — формула, принятая Брюссельской международной конвенцией 1910 г., повторяющаяся в спасательных контрактах и обозначающая, что если действия спасателя по подаче помощи не привели к полезному результату, то спасатель не имеет права на вознаграждение за спасение судна и груза, причем под "полезным результатом" не понимается непременно полный, но и частичный результат.

БЕЙДЕВИНД

(Close to the wind, by the wind) — курс парусного судна, при котором его диаметральной плоскость составляет угол менее 90° с направлением ветра. Бейдевинд бывает крутой и полный. Полный, когда диаметральной плоскостью судна и направление ветра составляют угол от 6 до 8 румбов; крутой (Close-hauled) — когда этот угол менее 6 румбов. Наиболее крутой Б., которым ходят современные яхты, примерно 4 румба.

БЕЙС-БАЛЛО

(Buys-ballot) — см. Правило Бейс-Балло.

БЕЙСТЕК

(стар.) — размер.

БЕЙФУТ

(Parrel) — кусок троса, обшитый кожей, с помощью которого рей или гафель удерживается в обхват у мачты или стеньги. У нижних реев Б. бывают железные с вертлюгами.

БЕЙФУТ-ТАЛИ

(Truss tackle, parrel tackle) — тали, стягивающие бейфут у нижних реев. С введением железных бейфутов Б.-Т. не употребляются.

БЕЙШЛОТ

— водоспуск, плотина с подъемными щитами для спуска воды.

БЕККЕРА ПРИЗМА

— см. Призма Беккера.

БЕЛАТ

(Belat) — местный сильный материковый ветер (между N и NNW), дующий с декабря по март у южного берега Аравии.

БЕЛАЯ ГНИЛЬ

— см. Пороки дерева.

БЕЛИЛА, СВИНЦОВЫЕ И ЦИНКОВЫЕ

(White lead and zinc-white) — см. Белые краски.

БЕЛЛЯ ПРИЗМА

— см. Призма Белля.

БЕЛОЕ ДЕРЕВО

— американский тополь; очень легкая древесная порода, применяющаяся в судостроении для внутренних поделочных работ.

БЕЛОЕ ОРУЖИЕ

(Cold arms) — см. Холодное оружие.

БЕЛОЗЕРКА

— род грузового судна, применяющегося на Вышневолоцкой системе.

БЕЛЫЕ КРАСКИ

(White colour) — Цинковые белила — белая краска, состоящая из окиси цинка. По своей химической стойкости и чрезвычайной белизне — превосходный пигмент, как база деликатных оттенков белого цвета. Цинковые белила прочно удерживаются на поверхности и не обладают свойствами со временем стираться с нее, как свинцовые белила, а поэтому их полезно прибавлять к свинцовым. Они обладают хорошей сушильной силой и потому при составлении краски не требуют добавления сиккативов. Вследствие постоянного окислительного действия белил пленка со временем становится твердой, неэластичной, может дать трещины и облупляться; поэтому к цинковым белилам прибавляют обычно другие белые краски. Цинковые белила, наведенные на железо, предохраняют его от ржавления. В атмосфере сернистых газов краска не темнеет. Баритовые белила — сернокислый барий. Из баритовых красок наиболее употребительная — литопон, имеющая три марки. Литопон обладает большой стойкостью, не повреждается от действия сернистых газов и не меняет своего цвета. Литопон — самый белый пигмент и наиболее употребителен в сортах эмалевых красок. Под действием лучей солнца со временем темнеет, поэтому он рекомендуется для внутренних помещений. При использовании для внешней окраски литопон смешивают с окисью цинка или мелом. Баритовые белила дешевле свинцовых. Свинцовые белила — белая краска, состоящая из основного углекислого свинца. Главнейшие дефекты свинцовых белил — разложение от времени пленки. Краска тогда начинает стираться с поверхности при трении куском ткани. Когда разложение начинается, краска делается очень чувствительной к пыли, принимает грязный вид. В таком виде ее нельзя мыть водой. Свинцовые белила ядовиты, вследствие чего их применение запрещено в РКВМФ. Смесь свинцовых белил с сернокислым барием дает разные сорта белил в зависимости от количества бария, входящего в него. Титановые белила — белая краска, состоящая из двуокиси титана (в которой обычно находится до 75 % и более сернокислого бария), иногда вместе с цинковыми белилами. Благодаря очень большой укрывистости, безвредности и прочности Т. Б. получили в последнее время очень широкое применение. Гипс — белая краска; получается размолом природного минерала. Пигмент имеет превосходную кроющую способность, когда растворен в воде, и потому применяется как основа для водяных красок. Не рекомендуется подмешивать к краскам, предназначенным для железа.

БЕЛЫЙ МЕТАЛЛ

(White metal) — см. Баббит.

БЕЛЬ

(волж.) — длинная полоса пены на воде, образующаяся в местах слияния двух течений.

БЕЛЬВИЛЬ

— см. Автоматы питания.

БЕЛЬЕ

— во льду отличают синец и белье: первый — снизу (от воды), чистый и синий; второй — сверху, более мутный, беловатый, с шугой и снегом.

БЕЛЬЕВОЙ ЛЕЕР

(Clothes-line) — см. Леер.

БЕЛЬКИ

(арх.) — пена в море после сильного волнения.

БЕЛЬНЫЙ ТРОС

— см. Трос.

БЕЛЯКИ (волж.)

— белая пена на гребне волны.

БЕЛЯКИ (касп.)

— буруны.

БЕЛЯНА

— несамоходное деревянное речное судно барочной постройки (класса "В"). Б. называют сплавную однорейсовую барку длиной до 100 м, грузоподъемностью до 10 000 т, плоскодонную, беспалубную, с бортами, наклоненными внутрь.

БЕНГУЕЛЬСКОЕ ТЕЧЕНИЕ

— см. Бразильское течение.

*БЕНЗЕЛЬ

(Seizing, lashing) — перевязка двух тросов тонким тросом или линем. Если перевязка делается толстым тросом, напр., между лапками нижних штагов на топе мачты, то она называется найтовым.

Бензель.

Бензель круглый.

Б. бывает: круглый или прямой, коренной и плоский. Кроме того, бывают еще полубензеля. Б. коренной — Б., соединяющий два пересекающихся троса.

Бензель коренной.

Коренным Б. делают очки на середине кливер- и стаксель-шкот-шкентелей, огона на середине шкентелей эринс-бакштагов и проч. Коренной Б. всегда кладется с крыжом. Б. круглый, или прямой, — Б., соединяющий два троса, идущие рядом. Применяются почти повсюду в вооружении корабля; так, напр., юферсы в стоячем такелаже заведены на круглых бензелях, все блоки задраены в своих стропах круглыми Б. и т. д. Круглый Б. кладется с крыжом в тех случаях, когда стягиваемые тросы нельзя прижать вплотную друг к другу. Б. плоский или найтов — Б., которым задраиваются на реях и вообще на рангоуте стропы с лапками.

Бензель плоский.

Плоский Б. всегда кладется с крыжом.

БЕНЗИН

(Bensine) – смесь легкокипящих углеводородов, получаемых главным образом при перегонке нефти (также из нефтяного газа) в виде бесцветной, легко испаряющейся жидкости.

БЕНЗИНОВОЗ

– наливное судно, служащее для перевозки бензина и других легких производных продуктов нефти (керосин, газолин и пр.).

*БЕРДА, БЕРДО

(Siey, loom) – приспособление для ткания матов в виде деревянной четырехугольной рамы, между двумя сторонами которой сделан переплет из шкимушгара или тонких дощечек.

Верда.

БЕРЕГ ГРУВЫЙ

(бел.) – крутой, обрывистый, высокий берег.

БЕРЕГ МОРСКОЙ

(Land, coast, shore, beach) – полоса суши, омываемая водой и несущая на себе следы воздействия последней. Граница между сушей и водой называется береговой линией. Наветренный берег (Weather shore) – берег, расположенный с наветренной стороны судна. Подветренный Б. (Lee shore) – Б., расположенный с подветренной стороны судна. Отдельные выражения: Держаться близ Б. Держаться далеко от Б. Определить очертание Б. Плыть вдоль Б. Править вдоль Б. Приставать к Б. Удаляться от Б.

"БЕРЕГИ ВЕСЛА"

– команда, подающаяся на шлюпках в тех случаях, когда при гребле весла могут задеть за что-либо (бочку, веху, протянутый перлинь и т. п.). По этой команде гребцы бдительно следят за лопастями весел и, если нужно, несколько втягивают их внутрь шлюпки.

БЕРЕГОВАТЕЕ

(волж.) – ближе к берегу.

БЕРЕГОВАЯ АРТИЛЛЕРИЯ

(Coast artillery) – главное боевое средство береговой обороны. Для борьбы с флотом Б. А. имеет на вооружении пушки крупного, среднего и мелкого калибров. Кроме них, в Б. А. применяются орудия навесного действия (гаубицы и мортиры), зенитные орудия и подвижные артиллерийские установки. По роду установок Б. А. делится на стационарную и подвижную.

БЕРЕГОВАЯ ВОДА

пресная вода (Fresh water) – вода, принятая из какого-либо водохранилища или непосредственно из реки (озера). Именуется также хозяйственной или мытьевой водой. Для питья и изготовления пищи не применяется. Проводится в умывальники, буфеты и камбузы для мытья посуды, в лазарет, бани и ванны для мытья, а также в прачечные. Б. В. хранится в особых систернах, откуда подается в расходную напорную систерну. Расход ее на человека в день равен приблизительно 20 литрам.

БЕРЕГОВАЯ ЛИНИЯ

(Water front, coast line) – см. Берег морской.

БЕРЕГОВАЯ ОБОРОНА

(Coast defence) – совокупность средств, сосредоточенных на участках побережья и организованных в особую оборонительную систему для защиты этих участков (с прилегающими водами) с моря, с воздуха, а также и с сухопутного фронта. Основным боевым средством Б. О. является береговая артиллерия.

БЕРЕГОВАЯ СТЕНКА

– один из видов укрепления берега и набережных в морских портах в целях защиты от размывания их волной и прибоем и для швартовки судна при грузовых или судоремонтных операциях; Б. С. сооружаются из камня, дерева, бетона, железобетона на высоту, обеспечивающую берег от заливания.

БЕРЕГОВАЯ ЧЕРТА

(Coast line) – линия, по которой пересекается море с сушей; то же, что и береговая линия.

БЕРЕГОВОЕ МОРЕ

(Territorial waters) – та часть открытого моря, в отношении которой прибрежное государство может фактически осуществлять свою власть. Точных границ береговых вод не установлено; наиболее распространенной является трехмильная полоса (зона).

БЕРЕГОВОЕ УКРЕПЛЕНИЕ

– обделка участков береговой линии особой одеждой с укрепленной подошвой, покрывающей их откос, в пределах портовой территории или вне ее. Вдоль таких линий обычно нет причала судов, и обделка предназначается лишь для защиты их от волнения или от повреждений с суши. Иногда у укрепленного откоса выполняются грузовые операции, обычно при помощи перекрывающих откос механических приспособлений.

БЕРЕГОВОЙ ВАЛ

– образуется на дне мелкого моря в береговой полосе благодаря намыванию песка или гальки волнами или течением, идущим наискось к берегу. Б. В., возвышающийся над уровнем воды, называется косой.

БЕРЕГОВОЙ ДОСМОТРИК

(Land waiter) – таможенный чиновник за границей, досматривающий выгруженные на берег грузы и отбирающий образцы.

БЕРЕГОВЫЕ ЗНАКИ

(Land marks) – различного вида знаки, устанавливаемые на берегах, имеющих однообразный характер; служат для опознавания местности и для определения кораблем своего места. Иногда такие знаки ставятся на отдельно лежащих опасностях; они бывают разнообразной окраски и в большинстве случаев имеют какую-либо геометрическую фигуру на вершине. Б. З. могут служить и разные сооружения, напр. трубы, церкви, мельницы, отдельные дома, приметные возвышенности, отдельные деревья и пр., если они хорошо видны с моря и легко распознаются.

БЕРЕГОВЫЕ ОТРЯДЫ СОПРОВОЖДЕНИЯ

(БОО) – особые сухопутные отряды, организуемые в тех случаях, когда по условиям обстановки на море постоянная поддержка флотом фланга армии, упирающегося в море, затруднена. Их назначение – обеспечить со стороны моря прибрежную группу армии от действий легких и вспомогательных морских сил противника.

БЕРЕЖНЕЕ

(арх.) — ближе к берегу.

БЕРЕЖНИК

(сев.) — ближайший к берегу поплавок (кубас, балберка) рыболовной снасти (яруса).

БЕРЛИНА

— несамоходное деревянное речное судно баржевой постройки (класса "А"), похожее на баржу,

Беседка.

но более широкое и с более тупым носовым и кормовым образованием.

БЕРЛИНСКАЯ ЛАЗУРЬ

(Prussian blue) — см. Синие краски.

БЕРМА

(Berm) — горизонтальная площадка, устраиваемая в откосах выемок и насыпей в целях большей их устойчивости.

БЕРМУДСКОЕ ВООРУЖЕНИЕ

— см. Парусное вооружение бермудское.

БЕРЦО

(черн.) — кол для укрепления рыболовных снастей.

БЕСВА

(арх.) — песок из перетертых ракушек.

*БЕСЕДКА

(Boatswain's chair) — деревянная доска, подвешенная на гордене и служащая сиденьем при подъеме людей на мачты, трубы и пр., а также при спуске за борт.

БЕСЕДКИ УГОЛЬНЫЕ

(Stages) — деревянные площадки, навешиваемые с бортов судна в виде ступенек для погрузки угля вручную с барж корзинами или мешками. Стоя на них, грузящие передают уголь по рукам вверх.

БЕСКОМПРЕССОРНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ

— двигатель, в котором распыливание топлива осуществляется топливным насосом, подающим жидкое топливо в форсунку под давлением до 500 атм и выше.

БЕСПРОВОЛОЧНЫЙ ТЕЛЕГРАФ

(Wireless telegraph) — см. Радиотелеграф.

БЕСПРОВОЛОЧНЫЙ ТЕЛЕФОН

(Wireless telephone) — см. Радиотелефон.

БЕССЕМИРОВАНИЕ

(Bessemer converting process) – процесс получения стали из жидкого чугуна в особых установках, называемых конверторами.

БЕСТ-БОТ

(Best boat) – очень длинная и узкая гоночная шлюпка полукруглого сечения из легкого материала, являющаяся общепризнанным образцом наилучшей гоночной шлюпки. Шлюпка рассчитана на одного гребца и снабжена подвижным сиденьем и выносными уключинами. Вся шлюпка затянута просмоленным шелком, имея только горловину для гребца, защищенную комингсом достаточной высоты. Шлюпка вместо киля снабжена плавником-стабилизатором. Вес всей шлюпки обычно не более 17 англ. фунтов (ок. 8 кг). Б.-Б. годны для плавания только на спокойной воде. В последнее время для возможности плавания при волнении Б.-Б. делают иногда совсем закрытыми, с помещением гребца наверху шлюпки. Однако при этом уменьшается остойчивость шлюпки, а также увеличивается сопротивление движению воздуха.

БЕТАТЬ

(арх.) – держать круче, приводить к ветру, идти к ветру.

БЕТИТЬСЯ

(арх.) – держать круче, приводить к ветру.

БЕТН

(Batten) – длинный деревянный реек, применяющийся для различных целей.

БЕТОН

(Concrete) – строительный материал, приготовленный из цемента, инертных каменных материалов (щебня или гравия и песка) и воды, взятых в определенных пропорциях.

БЕТЬ

(арх.) – 1. Буря на море; отсюда бетаться – терпеть бурю на море. 2. Бейдевинд. Красная Б. – полный бейдевинд или почти полветра. Крутая Б. – крутой бейдевинд. 3. Рей, применяющийся на ладьях и шняках для растягивания нижней шкаторины парусов.

БЕЧЕВА

(Tow-line, towing-rope, track-rope) – трос с лямкой для тяги судов вдоль берега людьми или лошадьми, применявшийся на реках в старое время.

БЕЧЕВАЯ

– тропа или дорога по берегу, по которой идут лошади либо люди в лямках с бечевой тягой (см.).

БЕЧЕВАЯ ТЯГА

– способ передвижения судна против течения или при отсутствии течения конной или людской тягой. Для этой цели один конец бечевы закрепляли за мачту или кнехты судна, а другой подавали на берег, впрягая в него лошадей или людей ("бурлаков"). Бечевая тяга судов людьми, существовавшая на русских реках вплоть до революции, являлась одним из примеров варварской эксплуатации труда в царской России. В настоящее время на участках рек и каналов, на которых пользоваться тяговой силой буксиров почему-либо не представляется возможным или желательным, Б. Т. осуществляется с берега посредством тракторов, паровозов или электровозов.

БЕЧЕВНИК

(Tow-path) – береговая полоса земли, прилегающая к внутренним водным путям сообщения, как естественным (рекам), так и искусственным (каналам); предоставляется в интересах судоходства в общее пользование. Название произошло от слова бечева.

БЕШТЕК

(стар.) – от голландского Bestek – чертеж, размер, модель.

БИЗАНЬ или КОНТРА-БИЗАНЬ

(Mizen-sail, spanker) – парус, который заменил собой драйвер (см.). Верхняя шкаторина этого паруса привязывалась к рейку, который на фале подымался к бизань-рю (см.), нижний задний угол притягивался шкотом к ноку тика, а передний нижний – галсом притягивался к мачте. Иногда передняя часть верхнего лика не привязывалась к рейку, а оставалась на свободе, и тогда верхний передний угол притягивался к швиц-сарвням. Некоторые корабли прошлого столетия стали заменять бизань-рей гафелем, а вместе с этим изменилась и постановка контра-бизани. Ее стали привязывать наглухо к гафелю и к мачте и подбирать гитовыми, как обыкновенную Б. В настоящее время К.-Б., или просто Б., пришнуровывается верхней шкаториной к гафелю, а передняя шкаторина крепится к сегарсам, которые свободно ходят по мачте или по трисель-мачте.

БИЗАНЬ-ВАНТЫ

(Mizen shrouds) – см. Ванты.

БИЗАНЬ-ГАЛС

– снасть бегучего такелажа бизани, служащая для осаживания галсового угла.

БИЗАНЬ-ГАФЕЛЬ

(Mizen-gaff) – гафель на бизань-мачте.

БИЗАНЬ-ГИК

– горизонтальное рангоутное дерево, по которому растягивается нижняя шкаторина бизани.

БИЗАНЬ-ГИТОВЫ

(Spanker brails) – см. Гитовы.

БИЗАНЬ-МАЧТА

(Mizen-mast) – третья мачта, считая с носа. См. также Мачта.

"БИЗАНЬ НА ГИТОВЫ"

– команда, по которой убирается или подбирается гитовыми бизань.

БИЗАНЬ-РЕЙ, БИЗАНЬ-РЮ

(Mizen reas) – в настоящее время заменен гафелем. Употреблялся на парусных судах XVIII и XIX в.в. и подвешивался по правую сторону бизань-мачты под углом 45° к палубе передним ноком вниз. Этот рей присоединялся к мачте одним только бейфутом. Задний или поднятый конец рея поддерживался дирик-фалом. К нижнему ноку рея за обух привязывались писподы. (см.).

БИЗАНЬ-РУСЛЕНЬ

(Mizen chains) – руслень, служащий для отвода бизань-вант.

БИЗАНЬ-РЮ

(стар.) — см. Бизань-рей.

БИЗАНЬ-ШКОТ

(Spanker-sheet) — см. Шкот.

БИЗАНЬ-ШТАГ

(Mizen stay) — штаг, удерживающий бизань-мачту спереди.

БИЗАНЬ ШТОРМОВАЯ

(Mizen storm) — парус, ставящийся в шторм без гика на штормовом гафеле.

БИЗАНЬ-ЭРИНС-БАКШТАГИ

— эринс-бакштаг у бизань-гафеля.

БИКГЕД

(Bickhead) (ист.) — переборка в носовой части такого парусного военного корабля, у которого фор-кастель (бак) не доходит до форштевня (стема).

БИКФОРДОВ ШНУР

(Bickford fuse) — фитиль, состоящий из пороховой сердцевины и джутовой обмотки, обмазанной каолиновым тестом или пропитанной смолой. Применяется в подрывном деле. Средняя скорость горения Б. Ш. 0,5 м в минуту.

БИЛЛАНДЕР

(Billander) (стар.) — тип небольшого парусного двухмачтового торгового судна, употреблявшегося в Голландии. От других двухмачтовых судов он отличался формой своего грота. Этот парус по всей своей длине был прикреплен к рею, расположенному в диаметральной плоскости под углом в 45° к горизонту. Передняя часть паруса доходила до середины судна, а задняя располагалась непосредственно над кормой.

БИЛЛИВОЙ

(Billyboy) — класс каботажных судов в портах Гумбера. Их часто называют йоркширскими Б. В старое время Б. строились с широкими и круглыми кормой и носом. Это были типичные "голландцы". Они обычно вооружались, подобно кечу; имели прямой парус, иногда марсель и иногда даже апсель. Иногда они вооружались как шхуны или бригантины. Б. хотя и редко, но все же еще встречаются.

БИЛЬБОРД

(Bill-board) — металлическая облицовка борта деревянного судна в районе клюзов для защиты борта от ударов якорных лап.

БИМОК, БИМКИ, БИМЫ

(арх.) — носимые течением и ветром льдины, перед бимьем (см.).

БИМСОВАЯ СТАЛЬ

— см. Сталь сортовая.

БИМСЫ

(Beams) – поперечные связи судна, служащие как для поддержания палуб и находящихся на них грузов, так и для сопротивления поперечным усилиям, действующим в плоскостях шпангоутов и стремящимся сблизить или раздвинуть борта судна. Б. ставятся на шпангоутах, соединяя правую ветвь шпангоута с левой. На малых судах Б. делаются из угловой стали, а на больших обычно – из швеллерной стали. Если требуется усилить прочность Б., то применяются составные клепаные или сварные балки.

БИМСЫ ЛЮКОВЫЕ

концевые – Б., служащие для компенсации ослабления поперечной связи в районе палубных вырезов для люков.

БИМСЫ ПРОДОЛЬНЫЕ

– продольные связи из сортовой стали, ставящиеся под верхней палубой современных больших военных кораблей с продольной системой набора.

БИМСЫ РАМНЫЕ

(Deck transverses) – Б., состоящие из листа с приклепанными (или приваренными) уголками и составляющие часть рамной поперечной связи.

БИМСЫ РОСТЕРНЫЕ

(Skid beams) – Б. выше верхней палубы, служащие для установки на них шлюпок.

БИМСЫ ХОЛОСТЫЕ или ТРЮМНЫЕ

(Hold beams) – одиночные Б., устанавливавшиеся на половине высоты трюма через несколько шпангоутов друг от друга и связывавшие обе ветви шпангоута от борта до борта. Служили для усиления поперечной крепости судна на протяжении больших помещений. Невозможность ставить эти бимсы в машинных и котельных отделениях, а также неудобство, представляемое ими в грузовых трюмах при погрузке товаров, явились поводом к тому, что в настоящее время от них отказались и заменили так называемыми рамными или уширенными шпангоутами.

БИМЬЕ

(арх.) – равнина полярного льда, сплошные льды.

ВИНДЮГ

– поперечный дубовый брус, служащий для связи бортов деревянного судна и для поддержки мачты.

БИНЕТ, БОНЕТ

(Bonnet) – узкая полоса парусины, пристегивающаяся на некоторых мелких судах к нижней шкаторине парусов для увеличения площади парусности. Уборка Б. заменяет собой взятие рифов у других парусных судов.

ВИН-КОДА

– небольшое португальское одномачтовое ловецкое судно; используется и лоцманами.

БИНОКЛЬ

(Binocle, binocular) – оптический инструмент, состоящий из двух соединенных зрительных труб, для рассматривания удаленных предметов.

БИНОКЛЬ ПРИЗМАТИЧЕСКИЙ или ПРИЗМЕННЫЙ

(Prismatic binocular) – состоит из двух одинаковых земных труб, обрамляющей системой в которых служат призмы. Обе трубы вращаются вокруг одной общей оси, позволяющей менять расстояние между окулярами соответственно расстоянию между глазами наблюдателя. Призматические Б. дают увеличение до 18 раз.

БИПЛАН

(Biplane) – самолет с двумя рядами крыльев, расположенными один над другим.

ВИРЕМА

(Galley with two rows of oars) (ист.) – гребной военный корабль Древней Греции и Рима с двумя рядами весел.

БИРКИ

(Talley, skewer) – небольшие дощечки, привязываемые к сложенным снастям, парусам, запасным частям механизмов и пр., с надписанными на них названиями этих снастей, парусов и частей механизмов, указанием на принадлежность их тому или иному кораблю и другими необходимыми пометками. Б. применяются для быстрого определения назначения предмета и его принадлежности. В парусном мастерстве на Б. делаются нарезки для различных измерений в работе; на них наносятся ширины швов, подшивок, расстояния люверсов друг от друга и т. п.

БИСЛАГЛИНИ

(стар.) – снасти, которыми привязывались паруса к реям.

БИСЫ У БУШПРИТА

(Bits of the bowsprit) – наделки у бушприта, через которые проходят стень-штаги.

БИТАТЬ

(арх.) – управлять судном под парусами.

*БИТЕНГ

(Bitt) – чугунная или стальная литая полая тумба, прочно укрепленная на палубе на пути движения якорной цепи. Назначение Б. – умерять скорость движения якорной цепи при отдаче якоря за счет трения ее о поверхность Б.

Битенг.

Для этой цели якорная цепь обносится вокруг Б., который имеет выступ, называемый битенг-краспицей, или пером, для поддержания шлага обнесенной якорной цепи. Коренной конец якорной цепи, идущий к якорю, обносится при этом внизу битенг-краспицы. В голове Б. пропущен битенг-болт, который не позволяет якорной цепи при быстром ее вытравливании соскочить с Б. При шпильях без стопоров трения якорная цепь всегда держится обнесенной на Б., а при шпильях со стопорами трения – обносится на него только в случае отдачи якоря на большую глубину или при неисправности шпиля. Кроме указанной цели, Б. служит для обеспечения надежности стоянки на якорях, а также в некоторых случаях для буксирования судов. На деревянных судах Б. обычно представляют собой толстые вертикально поставленные брусья. В настоящее время Б. на кораблях обычно не ставятся.

БИТЕНГ-БАЛКА

– поперечный брус на битенге.

БИТЕНГ-БОЛТ, БИТЕНГ-БОУТ

(Bitt-bolt) – см. Битенг.

БИТЕНГ-КРАСПИЦА

(Cross-piece of the bitt) – см. Битенг.

БИТЕНГ-СТАНДЕРС

(Standard of the bitt) – кница, служащая для укрепления Б. в вертикальном положении.

БИТИСЬ, БИТЕЗЬ

(байкал.) – ветер, покачень, боковик.

БИТСЫ

(Bits) – 1. Деревянные планки: у реев – для марса-шкотов, у гафелей – для топсель-шкотов, у гиков – для риф-шкентелей. 2. Кнехты для снастей.

БИТУМАСТИК ЦЕМЕНТ

(Tenax cement, bitumastic cement) – смесь каменноугольной смолы с асфальтом. Этот состав вполне заменяет цемент при цементовке судна и в то же время дает значительную экономию в весе. Так как асфальт обладает большей эластичностью сравнительно с цементом, то слой покрытия асфальтом может быть сравнительно тоньше без опасения растрескивания его при ударах или толчках.

БИТЬ

(To beat) – наносить удары, ударять, колотить, поражать, производить сигналы ударами по какому-нибудь звучащему предмету. Бить зорю, дробь, сбор, тревогу и пр. – подавать соответствующие сигналы на барабанах. Б. противника – громить, наносить удары, поражать. Б. рынду – звонить в судовой колокол во время тумана. Суда, стоящие на якоре, должны в туман, через промежутки не более 1 минуты, звонить учащенно в колокол каждый раз приблизительно в течение 5 секунд. Суда, стоящие на мели на фарватере или вблизи фарватера, подают этот же сигнал и, кроме того, должны звонить в колокол, делая 3 отдельных и ясных удара непосредственно перед и после каждого такого сигнала. В парусном флоте Б. рынду означало звонить в полдень в колокол особым боем в три темпа. Б. сваи – забивать, вбивать. Б. склянки – Б. в судовой колокол определенное число ударов; каждый удар склянки соответствует 1/2 часу; счет идет от полуночи, повторяясь каждые четыре часа (от одной до восьми склянок).

БИТЬСЯ О ГРУНТ

– говорят про суда, выскочившие на банку, мель и пр., когда их волной приподнимает и ударяет днищем о грунт.

БИЧЕВНИК

– см. Бечевник.

БЛАГОДАТЬ

(сев.) – прямой парус на шняке (фок).

БЛАНКОНАДПИСАНИЕ

(Blank endorsement) – помещение передаточной надписи на оборотной стороне векселя, что делает его годным для циркуляции.

БЛЕКБАЛСИ, БИБИ

(Blackbalsea, В. В.) – сокращенное название Черноморско-Балтийского страхового общества. Занимается преимущественно операциями по морскому и огневому страхованию советских грузов.

БЛЕНКЕР

— разновидность самозакрывающегося клапана, служащего для вызова на телефонном коммутаторе.

БЛИНД

(Sprit sail) — прямой парус, который прежде ставился под бушпритом.

БЛИНДА-ГАФЕЛЬ

или усы (Sprit-sail yard) — отводы у нока бушприта для утлегарь- и бом-утлегарь-бакштагов.

БЛИНДА-РЕЙ

(Sprit-sail yard) — рей под бушпритом, на котором ставился парус, называвшийся блиндом (см.).

БЛИНДА-СЛИПЕРС, БЛИНДАРЕП

— снасть, на которой висел блинда-рей.

БЛИНДА-БРАСЫ

(Running lift of the sprit-sail yard) — брасы у блинда-рея.

БЛИНДА-ФАЛ

— снасть, с помощью которой подымался парус блинд. Б.-Ф. основывался на два одношкивных блока; один на середине блинда-рея, а другой у топа бушприта.

БЛИНДА-ШКОТ

— шкот у блинда.

БЛИНДБАНКЕН

— см. Блиндеклипень.

БЛИНДЕКЛИПЕНЬ

блиндбанкен (стар.) — опасная подводная мель.

БЛИНДИРОВАНИЕ

— покрытие бортов сплетенным тросом или якорными цепями, применявшееся на кораблях военного флота до введения бронирования, в целях защиты надводной части от артиллерийских снарядов.

БЛИСТЕР

(Blister) — противоминное утолщение корабля. См. Були.

*БЛОК

(Block, pulley) — простейшая машина для подъема тяжестей. На судах Б. употребляются трех видов: металлические, деревянные с оковкой (внутренней или наружной) и деревянные без оковки.

Блок.

Всякий Б. состоит из деревянных или металлических щек, образующих корпус Б.; между щеками находится один или несколько шкивов (дисков), причем для деревянных Б. шкивы выделываются из бакаутового дерева или меди, для металлических – из меди или чугуна. Шкивы вращаются на железной точеной оси, называемой нагелем. Бакаутовые шкивы для предохранения их от размалывания имеют врезанную в середину планку, называемую втулкой. На щеках деревянных Б. выбирают один или два желобка для стропов; эти желобки называются кипами. Желобок по окружности шкива также называется кипом.

Блок одношкивный.

Блоки металлические.

Деревянные Б. бывают: обыкновенно сделанные, толстоходные и тонкоходные. Кроме того, бывают Б. особенно сделанные, которые носят свои специальные названия. Б. различаются также по числу шкивов и по числу кипов. Б. бывают с одним, двумя, тремя и четырьмя шкивами и называются соответственно одношкивный (Single-block), двухшкивный (Double-block), трехшкивный (Trebble-block) и четырехшкивный (Foursheaved block). Б. с одним кипом называются однокипными, а с двумя – двухкипными.

БЛОК С ВЕРТЛЮЖНЫМ ГАКОМ

(Swivel-block) – блок, имеющий вместо стропа железную оковку с вертлюжным гаком в нижнем своем конце.

БЛОК С ГАКОМ

(Hook block) – блок, имеющий вместо стропа железную оковку с гаком в нижнем своем конце.

*БЛОК СО СВИТНЕМ

(Tail-block) – блок, у которого строп оканчивается свитнем. Последний служит для подвязывания блока к какому-либо рангоутному дереву или такелажу.

Блок со свитнем.

Блок тонкоходный.

*БЛОК ТОЛСТОХОДНЫЙ

– блок, имеющий больший, чем у обыкновенного, просвет между щеками и толстый шкив, через который может быть проведена толстая снасть.

Блок толстоходный.

Б. Т. употребляется там, где снасть подвержена большому усилию.

*БЛОК ТОНКОХОДНЫЙ

– Б., имеющий меньший, чем у обыкновенного, просвет между щеками и шкив большого диаметра.

Блок со свитнем.

Блок тонкоходный.

Б. Т. употребляются там, где снасть должна проходить в блоке с большой скоростью. Б. Т. употребляются у марса-фалов, брасов, рей и т. п.

БЛОКАДА МОРСКАЯ

(Blockade) – вид военных действий на море, посредством которых блокирующий флот стремится не выпускать блокируемого флота противника из его баз и не допускать к его берегам и в порты торговых судов.

БЛОКАДОПРОРЫВАТЕЛЬ

(Blockade-runner) – судно, прорывающееся через линию блокирующих судов противника или через район блокады.

БЛОКАРНЯ

(стар.) – мастерская по изготовлению блоков.

БЛОКАРЬ

(стар.) – блоковый мастер.

БЛОКБАТАРЕЯ

(стар.) – батарея из нескольких мелких пушек, установленная на понтонах, плотках или баржах для защиты входа в реку или речного фарватера.

БЛОКИ ДОКОВЫЕ

(Docking blocks or keel-blocks) – подпоры в виде ряда положенных друг на друга горизонтальных брусьев, предназначенные для постановки судна в док на киль. Такие блоки называют киль-блоками. Они располагаются вдоль дока в расстоянии около метра друг от друга. Киль-блоки имеют бетонное или гранитное основание, на которое укладывается ряд дубовых брусьев. Чтобы деревянные блоки не всплыли, когда док заполнен водой, к ним прикрепляют балласт или соединяют их с основанием дока планками и цепями. Высота Б. в среднем 1,3 м. Верхние грани их лежат в горизонтальной плоскости.

БЛОКИ СПУСКОВЫЕ

– Б., устанавливаемые перед спуском судна со стапелей взамен стапель-блоков (см.). Отличаются от последних тем, что верхние два их бруса скошены на клин и удерживаются металлической чакой, пропущенной через сквозное отверстие у плоскости соединения этих брусьев; ударом кувалды по чаке его можно выбить, и тогда Б. легко распадается.

БЛОКИ СТАПЕЛЬНЫЕ, СТАПЕЛЬ-БЛОКИ, КИЛЬ-БЛОКИ

(Keel blocks) – ряд коротких дубовых или сосновых брусьев (около 0,3 м сечении), положенных один на другой на стапеле и соединенных между собой деревянными планками. С.-Б. делаются высотой около 1–1,5 м для возможности производства работ под днищем строящегося судна, располагаются вдоль стапеля в расстоянии 1,25–1,50 м один от другого. В вертикальном положении удерживаются при помощи деревянных раскосин. Верхние грани С.-Б. выравниваются в одной плоскости, наклон которой к горизонту равен 62 мм на 1 м.

*БЛОКИ ШЛЮПОЧНЫЕ

(Boat chocks) – подставки, на которых устанавливаются шлюпки на борту судна. Б. Ш., числом 2 или 3 для каждой шлюпки, состоят обычно из деревянных колодок, обделанных по обводу шлюпки.

Блоки шлюпочные.

Для самодвижущихся шлюпок, имеющих металлические корпуса, Б. Ш. сверху обиваются кожаной подушкой на волосе, чтобы этим предотвратить возможность помятия тонкой обшивки. Б. Ш., обращенные к борту, делаются часто откидными на петлях, чтобы при спуске шлюпки ее не приходилось поднимать слишком высоко. Шлюпки, установленные на Б. Ш., крепятся по-походному четырьмя тросовыми найтовыми, взятыми с одной стороны за обухи на палубе, а с другой стороны – за планширь шлюпки посредством особых захватов. В найтовы вводятся глаголь-гаки для быстрого их разобщения, а при цепных найтовах еще талрепа – для обтягивания найтов втугую. Б. Ш. называют также ростр-блоками, если они установлены на ростр-бимсах (см.).

БЛОКИРОВОЧНЫЙ КОНДЕНСАТОР

— конденсатор, включаемый в электрическую цепь для того, чтобы пропустить в смешанных колебаниях только колебания высокой частоты. Для колебаний низкой частоты В. К. представляют очень большое сопротивление.

БЛОКОВАЯ

— мастерская, в которой выделяются блоки.

БЛОКШИВ, БЛОКШИП, БЛОКШИФ

(Block ship, hulk) — стационарное судно, приспособленное для жилья или в качестве плавучего склада, из числа устаревших судов и уже негодных для использования по прежнему назначению.

БЛОКШИВ МАГАЗИННЫЙ

(Store ship) — блокшив для хранения запасов снабжения.

БЛОКШИВ МИННЫЙ

— блокшив для хранения мин.

БОБИНЦЫ

— см. Траловая сеть.

БОВЕН

— см. Бом-блинд.

БОГХЕД

(Bog-head coal) — сорт длиннопламенного каменного угля, богатый летучими веществами.

БОДМЕРЕЙНИК

— лицо, ссужающее деньги по бодмерейному договору. Иначе — бодмерейщик.

БОДМЕРИЯ, БОДМЕРЕЯ

(Bottomry) — заем капитану под залог судна или судна вместе с грузом, причем этот заем подлежит возврату через несколько дней по прибытии судна в следующий порт. Таким образом, в случае гибели судна до этого срока заем возврату не подлежит, ибо уплата была обусловлена прибытием судна в порт, а заем дан под данное судно и груз. В настоящее время такие сделки совершаются весьма редко.

БОДРЮШИРОВАННАЯ ТКАНЬ

— прорезиненная ткань, на которую в качестве одного из слоев накладывается пленка бодрюша (части кишок животных). Б. Т. служит для изготовления газовых баллонов жестких дирижаблей.

БОЕВАЯ КРЫШКА

(Armoured hatch cover) — броневые крышки, которыми закрываются при изготовлении корабля к бою все иллюминаторы и люки, чтобы препятствовать проникновению внутрь корабля осколков снарядов.

БОЕВАЯ ЛОКСОДРОМИЯ

(Loxodrome) — кривая, которую опишет корабль, если он будет маневрировать, удерживая некоторую неподвижную точку на постоянном курсовом угле, т. е. если

угол между его диаметральной плоскостью и направлением на эту точку будет оставаться неизменным. Эта кривая известна также под названием логарифмической кривой.

БОЕВАЯ ПОДГОТОВКА МОРСКИХ СИЛ

(Training) — совокупность мероприятий по обучению личного состава, направленных на достижение тесного боевого взаимодействия частей флота, береговой обороны, морской авиации и сухопутных войск для выполнения боевых задач, которые будут поставлены морским силам во время войны.

БОЕВАЯ ПРУЖИНА

(Spring lock) — спиральная пружина, надеваемая на длинную часть ударника затвора (орудия, винтовки). Применяется для сообщения ударнику достаточного движения для удара бойка по капсюлю патрона.

БОЕВАЯ РУБКА

(Conning tower) — специально оборудованный бронированный командный пункт, из которого осуществляется боевое управление кораблем.

БОЕВАЯ ТРЕВОГА

(Quarters, general quarters) — сигнал, по которому личный состав разбегается по местам боевого расписания. На кораблях РКВМФ этот сигнал называется просто "тревогой". Выражение "пробить тревогу" означает дать установленный сигнал, по которому личный состав корабля обязан занять свои места по боевому расписанию.

БОЕВИК

(Attack plane) — см. Штурмовик.

БОЕВОЕ МАНЕВРИРОВАНИЕ

(Manoeuvring) — см. Маневрирование.

БОЕВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

действий флота и его частей — совокупность тактических мероприятий, обеспечивающих успех боевых действий. Эти мероприятия преследуют следующие цели: а) своевременное выяснение обстановки и изменений ее (разведывание); б) своевременное предупреждение о нападениях противника для принятия соответствующих мер против этих нападений (охранение); в) предупреждение и принятие мер против воздушного, химического, подводного и др. нападений противника (противовоздушная, противохимическая, противолодочная и др. оборона); г) оборудование района боевых действий средствами заграждения, связи, наблюдения и навигационными, в целях облегчения действий своих сил и затруднения действий противника.

БОЕВОЕ РАСПИСАНИЕ

(Quarter bill) — основной документ на корабле, определяющий его боевую организацию. Назначение Б. Р. — целесообразно распределить личный состав корабля по боевым постам и командным пунктам для управления и обслуживания боевых и технических средств корабля в бою.

БОЕВОЕ РАСПИСАНИЕ ФЛОТА

— оперативный документ, перечисляющий в определенном порядке все соединения, корабли и части, входящие в состав данного флота.

БОЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ

– руководство командиром совместно со штабом действиями подчиненных частей.

БОЕВОЙ ЗАРЯД

(Full charge) – см. Заряд.

БОЕВОЙ КОМПЛЕКТ КОРАБЛЯ

– то количество боевых припасов, которое, согласно боевой организации, данный корабль должен иметь в своих погребах (артиллерийских, минных, торпедных). Б. К. определяется в зависимости от класса и типа корабля, калибров орудий и вместимости погребов.

БОЕВОЙ КУРС самолета

– угол между магнитным меридианом и линией боевого курса.

БОЕВОЙ МАРС

– так до русско-японской войны включительно называли марсы, на которых устанавливалась мелкая скорострельная артиллерия и дальнометы.

БОЕВОЙ ПОРЯДОК

(Battle order) – расположение частей на поле сражения соответственно выполняемым боевым задачам. Основными направлениями, ориентирующими Б. П., являются направление главного удара и направление действий частей, его обеспечивающих.

БОЕВОЙ ПОСТ

– место (участок палубы, помещение или ряд помещений), предназначенное для выполнения определенной боевой работы подразделением, его частью или отдельными лицами.

БОЕВОЙ ПРОКЛАДЧИК

– электронavigационный прибор, вычерчивающий на бумаге или карте двухстороннее маневрирование кораблей.

БОЕВОЙ ПУТЕВОЙ УГОЛ

– угол между магнитным меридианом и линией боевого пути самолета.

БОЕВОЙ СТРОЙ

(Fighting order) – см. Строй.

БОЕВОЙ ФОНАРЬ

– прожектор.

БОЕВЫЕ КОРАБЛИ

(Fighting ships) – военные корабли, способные как самостоятельно, так и совместно с другими кораблями и средствами морских сил участвовать в операциях и решать свойственные им боевые задачи.

БОЕВЫЕ СРЕДСТВА ФЛОТА

– понятие, охватывающее как вооружение кораблей, так и оборудование морских баз, обеспечивающих якорную стоянку флота. Применением этих средств в операции или бою решаются задачи, возлагаемые на флот. В зависимости от своего назначения Б. С. подразделяются на средства нападения, средства защиты и средства обеспечения.

БОЕВЫЕ ЧАСТИ КОРАБЛЯ

— отдельные органы корабля, выполняющие его боевые функции. Б. Ч. имеют присвоенную им нумерацию.

БОЕК

(Firing pin) — передняя тонкая часть стебля ударника (орудия, винтовки). Служит для разбивания при выстреле капсюля патрона.

БОЕСПОСОБНОСТЬ КОРАБЛЯ

(Fighting capacities) — готовность и способность корабля к выполнению возложенных на него боевых задач.

БОЖУЛИ

(сев.) — стрелы для постановки мачт на суда.

БОЙ МОРСКОЙ

(Engagement, fight, battle, encounter, action) — наиболее решительное средство для достижения оперативной цели, поставленной флоту или части его. Б. М. представляет собой организованное вооруженное столкновение соединений флота на определенном водном пространстве в условиях, обеспечивающих взаимодействие отдельных частей его и использование ими своих боевых средств.

БОК

— 1. Род судна на Везере и других реках в северо-западной Германии. 2. Бортовая обшивка (ошва) деревянного судна. "Пробить бок" — значит проконопатить бортовую обшивку.

БОК или БОКОВОЙ РАЗРЕЗ

(Sheer plan) — изображение обводов судна на диаметральной плоскости. См. Теоретический чертеж корабля.

БОКАНЦЫ

(Bompkins) — деревянные или стальные прямые балки, выдающиеся за борт для подвешивания шлюпок. Боканцами также называются на парусных кораблях небольшие выстрела в носовой части, к концам которых посредством блоков тянут фока-галс.

БОКОВАЯ КАЧКА

(Rolling) — см. Качка корабля.

БОКОВИК

(волж.) — ветер, дующий в бок судна.

БОКОВОЕ ПЕРЕМЕЩЕНИЕ

(БП) — перемещение корабля относительно цели по направлению, перпендикулярному пеленгу на цель, за одну минуту, выраженное в кабельтовых. БП имеет знак (+), когда цель (противник) переместилась вправо, и знак (—), когда цель переместилась влево. При маневрировании на постоянном курсовом угле БП есть величина постоянная.

БОКОВЫЕ МЕСТА

(Side-bench) — см. Банка шлюпочная.

БОКСЫ

(Boxes) – особые стойла, представляющие собой деревянные, окованные снаружи железными полосами и обитые внутри войлоком и парусиной ящики с двумя дверцами. Служат для подъема на борт судна ценных лошадей (скаковых, цирковых).

БОЛЕЗНЬ МОРСКАЯ

(Sea-sickness, nausea) – болезненное состояние, вызываемое качкой и усиливающееся от духоты, жары, запахов или других воздействий на нервную систему, сопровождающееся тошнотой и слабостью.

БОЛИД

(Bolis) – см. Метеор.

БОЛИНДЕР

(Bolinder) – 1. Судовой двигатель внутреннего сгорания для тяжелых видов горючего, системы шведского конструктора Болиндера. 2. Плоскодонные, самоходные, мелкосидящие десантные баржи, снабженные двигателем Болиндера, применявшиеся на Черном море. 3. Так называют иногда судовые шлюпки, снабженные двигателями Б.

БОЛОК

(сев.) – небольшие оленьи сани с обручами, обтянутыми полотном или парусиной, наподобие кибитки, для защиты от ветра и снега. Такие же Б. употребляются и на лодках (главным образом почтовых).

БОЛОК-КЕРЕЖНЫЙ

(сев.) – кережка с болоком (см.).

БОЛТ

(Bolt) – цилиндрический стержень, имеющий на одном конце головку, а на другом винтовую нарезку. Служит для разъемного соединения двух деталей.

БОЛТ ПАЛУБНЫЙ

(Deckbolt) – Б., служащий для крепления досок деревянного палубного настила к палубному набору.

БОЛТАНКА

– качка, броски и толчки, которые испытывает самолет в полете благодаря воздушным потокам различной силы и направления, образующимся вследствие неравномерного нагрева воздуха.

БОЛЬВЕРК

(Quay) – вертикальное ограждение берега, состоящее либо из свай, забитых в известном расстоянии друг от друга со щитовой заборкой между ними, либо из сплошного обыкновенного шпунтового ряда свай. Б. бывают простые – без анкеров, либо усиленные анкерами. Первые применяются лишь для невысоких ограждений берега от 2 до 4 м.

БОЛЬНОЙ

(волж.) – вспомогательный (дополнительный) буксирный конец.

БОЛЬНОЙ ЯКОРЬ

(волж.) – малый ненадежный якорь, почему их и отдают по два, гуськом.

БОЛЬШАЯ МЕДВЕДИЦА

(The Great Bear, Charles's wain, Ursa major) — обширное созвездие Северного полушария; в наших широтах видно во все времена года. Семь главных звезд расположены в форме ковша. Очень заметна на небе и удобна для ориентировки. Линия, проведенная через две последние звезды ковша, при продолжении встречает Полярную звезду, близ которой находится северный полюс мира.

БОЛЬШИЕ ВОДЫ

(арх.) — весенний разлив рек.

БОЛЬШИЕ ГЛУБИНЫ

(Deep sea soundings) — условно глубины, не достижимые для обыкновенного ручного лота.

БОЛЬШИЦА

(арх.) — действительная, правильная после манихи прибывающая вода.

БОЛЬШОЕ ЗЕРКАЛО

(Speculum) — см. Секстан.

БОЛЬШОЙ КОРАБЛЬ

(Capital ship) — корабль большого водоизмещения. Обычно к большим кораблям относят линейные корабли, линейные крейсера, авианосцы, а иногда и крейсера.

БОЛЬШОЙ КРУГ

(Great circle of sphere) — всякий круг, который получается при пересечении шара плоскостью, проходящей через его центр.

БОЛЬШОЙ СБОР

— см. Сбор.

БОЛЬШОЙ ЧЕМОДАН

— см. Чемодан.

БОМ

— 1. (стар.), см. Бон. 2. (Royal) — слово, прибавляемое ко всем парусам, рангоутным деревьям, снастям и такелажу, принадлежащим бом-брам-стенге.

БОМ-БЛИНД-БОВЕН

(Spirt sail, top sail) — парус над блиндром. Подымался к ноку утлегаря и растягивался шкотами к нокам блиндра-рея; подбирался только одними гитовыми. Вышел из употребления в конце XVIII столетия.

БОМ-БРАМ-БАКШТАГИ

(Royal breast backstay) — снасти стоячего такелажа у бом-брам-стенег. Они держат бом-брам-стенгю с боков.

БОМ-БРАМ-БРАСЫ

(Royal braces) — снасти бегучего такелажа бом-брам-рея. См. Брасы.

БОМ-БРАМ-ГОРДЕНЬ

— снасть, служащая для подъема и спуска бом-брам-рея и бом-брам-стенъги. Бом-брам-гордени бывают бом-брам-рейные и бом-брам-стенъговые, из них первые основываются для подъема бом-брам-реев, а вторые для подъема бом-брам-стенег.

БОМ-БРАМ-ЛИСЕЛЬ

(Royal studding sail) — парус, ставящийся сбоку бом-брамселя.

БОМ-БРАМ-ЛИСЕЛЬ-ГАЛС

— снасть, с помощью которой растягивают нижнюю шкаторину бом-брам-лиселя.

БОМ-БРАМ-ЛИСЕЛЬ-ФАЛ

— снасть, с помощью которой подымается бом-брам-лисель.

БОМ-БРАМ-ЛИСЕЛЬ-ШКОТ

— снасть, с помощью которой растягивается бом-брам-лисель.

БОМ-БРАМ-ОТТЯЖКА

— снасть бегучего такелажа бом-брам-рея. Бом-оттяжкой убирается бом-брамсель и осаживается на марс.

БОМ-БРАМ-РЕЙ

(Royal yard) — четвертый снизу рей на мачте, если марса-рей не двойной. В большинстве случаев летучий, т. е. не имеющий брасов и топенантов.

БОМ-БРАМ-СТАКСЕЛЬ

(Royal-stay sail) — парус, ставящийся над брам-стакселем. Подымается этот парус к такелажу грот-брам-стенъги или к вершине ее флагштока.

БОМ-БРАМ-СТЕНЬГА

(Royal mast) — рангоутное дерево, служащее продолжением брам-стенъги и идущее вверх от нее. Для определения принадлежности бом-брам-стенъги к той или иной мачте ей присваивается дополнительное наименование: на фок-мачте — фор-бом-брам-стенъга, на грот-мачте — грот-бом-брам-стенъга и на бизань-мачте — крьюйс-бом-брам-стенъга. См. также Стенъга и Брамы-стенъга.

БОМ-БРАМ-ТАКЕЛАЖ

— такелаж бом-брам-рея и бом-брам-стенъги.

БОМ-БРАМ-ТОПЕНАНТ

(Royal lift) — снасть, с помощью которой поддерживают ноки бом-брам-рея.

БОМ-БРАМ-ФАЛ

— снасть бегучего такелажа бом-брам-рея. Бом-фалом становится и убирается бом-брамсель от задних стень-вант, где всегда стоит бом-брам-рей.

БОМ-БРАМ-ФОРДУНЫ

(Royal standing backstay) — снасти стоячего такелажа бом-брам-стенъги. Они держат бом-брам-стенъгу сзади.

БОМ-БРАМ-ШКЕНТЕЛЬ

— снасть стоячего такелажа бом-брам-стенъги. Делается с муссингами и служит для восхождения на бом-такелаж с бом-салинга.

БОМ-БРАМ-ШКОТЫ

(Topgallant-royal sheet) — снасти бегучего такелажа бом-брамселей, которые растягивают при постановке паруса нижнюю шкаторину по брам-рею.

БОМ-БРАМ-ШТАГ

(Royal-stay) — снасть стоячего такелажа бом-брам-стенъги, удерживающая ее спереди.

БОМ-БРАМСЕЛЬ

(Royal sail or royal) — см. Брамсель.

БОМ-БРАМСЕЛЬ ЛЕТУЧИЙ

(Flying royal, loose royal) — бом-брамсель, рей которого не имеет ни брасов, ни топенантов.

БОМ-КЛИВЕР

(Flying jib or fore-top-gallant-stay-sail) — косой парус. Ходит по бом-кливер-лееру, идущему от брам-такелажа на нок бом-утлегаря.

БОМ-КЛИВЕР ГАЛС

— см. Галс.

БОМ-КЛИВЕР-ЛЕЕР

(Flying-jib stay) — снасть, по которой ходит своими раксами бом-кливер при его постановке.

БОМ-КЛИВЕР-НИРАЛ

— снасть бегучего такелажа бом-кливера, с помощью которой убирается этот парус.

БОМ-КЛИВЕР-ФАЛ

(Flying jib halliard) — снасть бегучего такелажа бом-кливера, служащая для его подъема.

БОМ-КЛИВЕР-ШКОТЫ

(Flying jib sheet) — снасти бегучего такелажа бом-кливера, служащие для вытягивания назад шкотового угла.

БОМ-ЛИСЕЛИ

(Topmast studding sail) — паруса, привязываемые к бом-лисель-реям с обеих сторон марселей.

БОМ-ЛИСЕЛЬ-РЕИ

(стар.) — марса-лисель-спирты.

БОМ-САЛИНГ

(Top crosstrees) — круглый бугель с железными ветвями (рожками), надеваемый на брам-стенъгу.

БОМ-УТЛЕГАРЬ

(Flying jib-boom) – наклонное рангоутное дерево, выдающееся вперед на носу корабля и служащее продолжением утлегаря.

БОМ-УТЛЕГАРЬ-БАКШТАГИ

(Flying jib-boom guys) – снасти стоячего такелажа бом-утлегаря, удерживающие его с боков.

БОМ-УТЛЕГАРЬ-ШТАГ

(Flying jib-boom martingale-stay) – снасть стоячего такелажа бом-утлегаря, удерживающая его снизу.

БОМБА

(Shell, bomb) – 1. Пустотелый снаряд калибром в 150 мм (6 дм.) или более. Бомбы могут быть бронебойные, фугасные и практические. 2. В конце XVIII в. – сферический полый чугунный снаряд с пороховым разрывным зарядом, воспламеняемым пороховой мякотью.

БОМБА АВИАЦИОННАЯ

аэробомба, авиабомба (Aerial bomb) – снаряд, сбрасываемый с летательного аппарата для поражения земных, морских и воздушных целей. Употребляемые в настоящее время авиационные бомбы имеют различные размеры и устройство в зависимости от их назначения. Вес их колеблется в пределах от 1 до 2000 кг, длина – от 10 см до 4,5 м, диаметр – от 5 до 80 см. Наиболее распространены бомбы весом 10, 50, 100, 250, 500 и 1000 кг. По назначению Б. А. в основном разделяются на осколочные, фугасные, химические и учебные. Особую категорию фугасных Б. А. образуют бомбы бронебойные и глубинные, предназначенные для действия по кораблям и подводным лодкам. Аэрохимические бомбы снаряжаются как стойкими, так и нестойкими ОВ. Осколочно-химические бомбы снаряжаются раздражающими ОВ. Химические бомбы, кроме того, бывают с дымообразующими и с зажигательными веществами. Для освещения местности под самолетом применяются осветительные Б. А.

БОМБЫ ПРОТИВОЛОДОЧНЫЕ, или ГЛУБИННЫЕ

(Depth charge) – бомбы, приспособленные для поражения целей под водой. Снабжаются специальным устройством, обеспечивающим взрыв бомбы не в момент удара о воду, а на заранее заданной глубине. Занимают одно из первых мест среди противолодочных средств. Б. П. при появлении их на вооружении флотов носили название гидростатических бомб.

БОМБАРДА

(Bombard) (ист.) – 1. Один из первых образцов артиллерийских орудий в Европе с XIV в. до конца XVI в., служивших для метания каменных ядер. 2. См. Ших-бомбарда.

БОМБАРДА

(Bombard) – двухмачтовое транспортное судно средиземноморского бассейна.

БОМБАРДИР

– артиллерийский специалист рядового состава. Звание это существовало в старом флоте примерно до 1846 г., когда были упразднены артиллерийские бригады.

БОМБАРДИРОВАТЬ

(To bombard) – обстреливать береговые объекты артиллерией кораблей флота.

БОМБАРДИРОВКА, БОМБАРДИРОВАНИЕ

– более или менее длительный обстрел береговых объектов (оборонительных сооружений, населенных пунктов, портов, промышленных центров и пр.) огнем корабельной артиллерии.

БОМБАРДИРОВАНИЕ ВОЗДУШНОЕ

– применение летательных аппаратов для подавления, поражения и разрушения различных наземных, надводных, подводных и воздушных целей при помощи аэробомб и специальных снарядов.

БОМБАРДИРОВЩИКИ

(Bomber) – мощные самолеты, обычно многомоторные, предназначенные для бомбометания по важным целям противника. Б. имеют пулеметное вооружение для отражения атак воздушного противника и специальное оборудование. Самолеты-бомбардировщики иногда называют бомбовозами, но это название не принято в РКВМФ.

БОМБАРДИРСКИЕ КЕЧИ

(стар.) – двухмачтовые суда с крупной артиллерией на носу, употреблявшиеся во Франции. Вооружение мачт имели подобное грот- и бизань-мачте корабля. На бушприте и между бушпритом и грот-мачтой имели стаксели и большой кливер.

БОМБАРДИРСКИЙ КОРАБЛЬ

– военный корабль, служивший для действий против крепостей и береговых укреплений. Б. К. имели 2 или 3 мачты, среднее водоизмещение и осадку не более 3,05–3,66 м (10–12 ф.). Особое внимание обращалось на крепость судна, чтобы стрельба из тяжелых и дальнобойных мортир не расшатывала корабельных креплений. Первые Б. К. появились во французском флоте в 1681 г. Первоначально они носили название бомбардирских галиотов. Совершенствуясь, класс этот был вскоре принят во всех морских державах. Вооружение состояло из 2 мортир впереди фок-мачты, действовавших по носу. Такое расположение позволяло стрелять только на якорь; англичане, увеличив водоизмещение, стали располагать орудия по бортам. Для увеличения скорости хода Б. К. стали удлинять и приближать по обводам к линейным кораблям. Позднее на них, кроме мортир, стали ставить пушки и единороги, что дало возможность им принимать участие в морских боях. В русском флоте первые Б. К. появились в 1699 г. для действий против крепости Азов, их называли также ших-бомбардами. Это были широкие суда с небольшим ходом, вооруженные 2 мортирами и 12 пушками. Б. К. просуществовали в русском флоте до 1828 года.

БОМБЕЙСКАЯ ПЕНЬКА

(Bombay hemp) – лубяное волокно от *Hibiscus cannabinus*, употребляемое в Индии для выделки тросов.

БОМБИЧЕСКИЕ ПУШКИ

(ист.) – самые крупные по калибру (68 фунт.), гладкоствольные, заряжающиеся с дула орудия парусного флота середины XIX в., стрелявшие при больших зарядах разрывными снарядами (бомбами) на небольшие дистанции.

БОМБОВОЗ

– см. Бомбардировщики.

БОМБОДЕРЖАТЕЛЬ

– устройство, служащее для надежного закрепления бомб на самолете.

БОМБОМЕТАНИЕ, БОМБЕЖКА

(Bombing) – сбрасывание бомб с самолета на основе точного прицеливания, осуществляемого с помощью специальных оптических прицелов, учитывающих скорость движения, высоту полета, скорость ветра и пр.

БОМБОНОС

(Bomber, bombing plane) – приспособление для переноски снарядов среднего калибра из погребов к орудиям.

БОМБОСБРАСЫВАТЕЛЬ

– приспособление для приведения в действие механизма замка бомбодержателя при бомбометании.

БОН (гик)

(сев.) – см. Гик.

БОН (заграждение)

(Defence boom) – плавучее заграждение (преграда), состоящее из системы соединенных между собой надводных поплавков, бревен и сетей, представляющих препятствия для прохода надводных и подводных кораблей и преграждающих доступ торпедам. Б. имеют своим назначением не пропустить в защищаемый район миноносцы, торпедные катеры, подводные лодки противника, а также задерживать торпеды. Б. рассчитываются на задержание или одного из указанных противников, или же комбинации их. Устройство Б. зависит от его назначения, так как свойства кораблей, которые он должен задержать, различны. Существуют Б. противолодочные, противокатерные, противоминоносные, противоторпедные. Каждый Б. состоит из неподвижной части и разводной, которая служит для прохода через бон своих кораблей (боновые ворота). Как правило, бон держится всегда закрытым и разводится только в момент пропуска своих кораблей. Б. представляют довольно громоздкую конструкцию, требующую для постановки большой затраты времени и средств, а также особой прочности для противодействия свежим погодам и длительному нахождению в воде.

</FONTaaaa

БОН (гик)

(сев.) – см. Гик.

БОН (заграждение)

(Defence boom) – плавучее заграждение (преграда), состоящее из системы соединенных между собой надводных поплавков, бревен и сетей, представляющих препятствия для прохода надводных и подводных кораблей и преграждающих доступ торпедам. Б. имеют своим назначением не пропустить в защищаемый район миноносцы, торпедные катеры, подводные лодки противника, а также задерживать торпеды. Б. рассчитываются на задержание или одного из указанных противников, или же комбинации их. Устройство Б. зависит от его назначения, так как свойства кораблей, которые он должен задержать, различны. Существуют Б. противолодочные, противокатерные, противоминоносные, противоторпедные. Каждый Б. состоит из неподвижной части и разводной, которая служит для прохода через бон своих кораблей (боновые ворота). Как правило, бон держится всегда закрытым и разводится только в момент пропуска своих кораблей. Б. представляют довольно громоздкую конструкцию, требующую для постановки большой затраты времени и средств, а также особой прочности для противодействия свежим погодам и длительному нахождению в воде.

БОН-ОТОПИТЕЛЬ

– понтон с котельной установкой, отапливающий стоящие около него суда.

БОН ПРОТИВОКАТЕРНЫЙ

— делается из бревен, связанных между собой цепями и снабженных выступающими над поверхностью воды шипами, на расстоянии 1–1,5 м один от другого. Шипы имеют назначением задержать торпедный катер в случае попытки его перескочить через Б., что возможно при его большой скорости.

БОН ПРОТИВОЛОДОЧНЫЙ

(Antisubmarine boom) — Б. для закрытия входов на рейды. Имеет своим назначением препятствовать проходу подводной лодки. Основное требование, которому должен удовлетворять такой Б., — это перекрыть по глубине все водное пространство, где может пройти лодка. Практически он должен перекрывать все преграждаемое пространство от поверхности воды до дна. Б. П. представляет собой тяжелую и громоздкую конструкцию, требующую для установки мощных портовых средств.

БОН ПРОТИВОМИНОНОСНЫЙ

— должен иметь большую протяженность по направлению движения миноносца и устройство, препятствующее ему пройти через Б. Это достигается расположением поплавков бона на больших расстояниях один от другого, примерно около 15–50 м, и соединением их между собой швартовными цепями. Благодаря этому миноносец, проскочивший через первые элементы Б., запутается винтами в соединительных цепях и далее пройти не сможет.

БОН ПРОТИВОТОРПЕДНЫЙ СЕТЕВОЙ

— устраивается из параллельных рядов противоторпедных сетей, подвешенных между поплавками. Установка нескольких рядов сетей вызывается необходимостью задержать торпеды, снабженные специальными прорезателями (ножами). Сама сеть устраивается из стального троса в виде колец диаметром несколько меньше диаметра торпеды (28–38 см), переплетающихся между собой. Такая противоторпедная сеть опускается на глубину, превышающую осадку больших кораблей, т. е. примерно на 12–18 м.

БОНЕТ

— см. Винет.

БОНЖАН

— см. Масштаб Бонжана.

БОНОВЫЕ ЗАГРАЖДЕНИЯ

(Defence booms) — см. Бон.

БОНОВЫЕ СУДА

— специальные суда для постановки, обслуживания и уборки боновых заграждений.

БОР

— трение о дно, о берега и сопротивление речного течения движению приливной воды вверх по реке приводят к укорочению времени подъема воды при приливе и удлинению его при отливе. При сочетании этих обстоятельств может случиться, что в какой-нибудь момент приливная вода в реке очень быстро идет вверх, тогда ее фронт может стать очень крупным, и поперек реки получится вал, идущий вверх с шумом и резким поднятием воды. Такое явление называется бором и случается во многих реках. Самый громадный Б. случается на реке Тзиен-Танг-Кианг, впадающей в Китайское море. Устье этой реки имеет вид канала, местами очень суженного берегами и мелями. У Гайнинга бор идет валом до 3–4 м высоты, с шумом и пеной, вверх по реке, со скоростью до 9 узлов. В Европе Б. случается во Франции на реках: Шаранте, Орне, Сене (называется "Маскарэ"), где доходит до 2 м высоты. В Англии — на реках Трент и Северн (до 1,5 м). В Индии — на реке Ганг, в рукаве

его дельты Гугли (до 2 м). В Южной Америке – на реке Амазонке (до 3,5–4,5 м) – тут он распространяется по реке километров на 300 от устья.

БОРА

(Bora) – жесткий северо-восточный ветер, дующий по временам на некоторых морских побережьях по направлению с суши на море и достигающий иногда силы урагана; особенно часто бывает зимой, когда он достигает наибольшей силы. Резко выражен в Новороссийске, в некоторых пунктах Адриатического моря и на Новой Земле.

БОРАН

(сев.) – последний прямой шпангоут к носу и корме.

БОРГ или БОРГСТРОП

(Sling of a lower yard) – снасть, на которой висит нижний рей. Б. бывает обычно цепной, но встречается на небольших судах и тросовый.

БОРГОЛЬ

(стар.) – см. Борг.

БОРДЕНЬ, БОРДИНГ

– род лихтера в портах Балтийского моря, напр. в Данциге.

БОРД ОФ ТРЕД

(Board of Trade) – министерство торговли в Англии. Имеет в своем составе департамент мореплавания, который издает различные правила, регулирующие вопросы мореплавания, а также устройства и оборудования судов, связанные с безопасностью плавания судов. Правила Board of Trade как правительственной организации являются обязательными для судовладельцев.

БОРДСЫ

(Boards) – доски толщиной 3,8 см и менее при ширине от 10,2 см и выше.

БОРЕЙ

(Boreas) – северный ветер, дующий с гор в Элладе. В греческой мифологии – бог северного ветра, сын Астрея (звездного неба) и Эос (утренней зари).

БОРОДКА

(Hemp-combings) – вычесанные из пеньки худые волокна с кострой.

БОРОДКА у паруса

– нижняя шкаторина косого паруса, не имеющего гика.

БОРОДОК

(Punch) – см. Пробойник.

БОРОЗДА

(волж.) – канава, вырубленная во льду.

БОРТ или БОРД

(Ship's side, board) – боковая сторона поверхности судна. Если встать на судне лицом к его носу, то справа будет правый борт (Starboard), а слева – левый борт (Port).

БОРТ ВЕРХНИЙ

(речн.) – Б. речного судна, обращенный навстречу течению.

БОРТ НАДВОДНЫЙ

(Freeboard) – часть борта выше ватерлинии; различают надводный борт для паротеплоходов: летний, зимний, увеличенный зимний, облегченный летний и для плавания в пресной воде. См. Грузовая марка.

БОРТ О БОРТ

(Board-and-board, abreast) – говорят о судах, когда они располагаются бортами (напр., при буксировке или у пристани) в непосредственной близости и параллельно друг другу.

БОРТИК

– уменьшительное от слова борт.

БОРТОВАЯ БРОНЯ

(Side-armor, belt armor) – состоит из отдельных броневых плит высотой до 5 м и шириной до 3 м, расположенных у ватерлинии. Главный пояс уходит в воду в зависимости от класса кораблей на 1,2–2,0 м. Броневые плиты вблизи ватерлинии имеют обычно скосы брони под водой, так как вода является до известной степени также защитой борта. Броня, устанавливаемая в районе ватерлинии, называется главным броневым поясом. Кроме этого пояса, над ним устанавливается обычно второй броневой пояс, а иногда и третий броневой пояс. Эти пояса имеют обыкновенно более тонкую броню, чем главный пояс.

БОРТОВАЯ КАЧКА

боковая качка (Rolling) – см. Качка.

БОРТОВАЯ ОБШИВКА

(Side plating) – см. Обшивка наружная.

БОРТОВАЯ ФЕРМА

– деревянная решетчатая конструкция, идущая по борту деревянных речных судов и служащая для увеличения их продольной прочности.

БОРТОВИНА

– доска бортовой обшивки деревянного судна.

БОРТОВОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

(Watertight compartment) – пространство, заключенное между внутренней или наружной обшивкой борта и главной продольной переборкой, ограниченное по длине поперечными переборками. Б. О., или отсеки, имеют назначение – предохранение от затопления жизненных частей судна при повреждении наружного борта.

БОРТОВОЙ или БОРТОВЫЙ

– относящийся к борту на судне; так, напр., бортовой иллюминатор – иллюминатор, поставленный в борту; бортовая артиллерия – артиллерия, расположенная по бортам, и т. д.

БОРТОВОЙ КОРИДОР

или коридор позади брони (Wing) — бортовое отделение, расположенное выше нижней палубы. Коридор позади брони служит для предупреждения распространения воды внутри корабля при нарушении водонепроницаемости наружного борта.

БОРТОВОЙ ОТСЕК

(Wing watertight compartment) — см. Бортовое отделение.

БОРТОВЫЕ ОГНИ

(Side light) — см. Отличительные огни.

БОРТОУ-ЛЕЕР

(стар.) — веревка, обносившаяся вокруг всего судна для привешивания шканцклейдеров (см.).

БОРХ

(стар.) — борг.

БОТ

(Boat) — небольшое парусное судно, имеющее чрезвычайно большое количество разновидностей. В различных местностях они имеют свои особенности как в конструкции корпуса, так и в вооружении. В соответствии с этим Б. носят различные названия; так, напр., питер-бот, краб-бот, веджер-бот и пр.

БОТ ВОДОНАЛИВНОЙ

(Waterboat) — служебное судно, служащее для подвоза пресной воды к борту корабля. Применяются главным образом в гаванях, так как на открытые рейды вода доставляется на водолеях.

БОТ ДЕСАНТНЫЙ

— небольшие плоскодонные суда, обычно самоходные, используемые во время десантов для выгрузки людей, лошадей и грузов.

БОТ ЛОЦМАНСКИЙ

(Pilot boat) — Б., на котором лоцманы выходят в море для встречи судов.

БОТ ОСВЕЩАЕМЫЙ

— разновидность маячных судов; применяется как маячное судно, с надписями на бортах в виде номеров, литер или названий; показывает разные проблески, снабжается обыкновенно колоколом.

БОТ ПРОМЫСЛОВЫЙ

— деревянное судно, применяющееся при прибрежном рыболовстве, длиной в 15–20 м, шириной в 3–4 м, осадкой в 2–2,5 м.

БОТА

— лодка с высоким носом и кормой и развалистыми бортами, встречающаяся у берегов Камчатки.

БОТАЛО

— см. Ботанье.

БОТАЛЬНАЯ ДЕЛЬ

— двойная рыболовная сеть.

БОТАНЬЕ

— ловля рыбы особой широкой сетью при помощи так называемого ботала (от слова ботать — громко стучать). Ботало — длинная тонкая палка с прикрепленным к концу ее широким деревянным раструбом в виде колокола. Расставив сети где-либо около камышей, рыбаки тихо отплывают на лодке в сторону и затем начинают бить боталом по воде, производя громкий, раскатывающийся по воде шум. Напуганная рыба бросается вперед и попадает в расставленную на ее пути сеть.

БОТ-ДЕК, ШЛЮПОЧНАЯ ПАЛУБА

(Boat deck) — палуба на гражданском судне, на которой располагаются судовые спасательные шлюпки и устройства для спуска и подъема их.

БОТИК

— уменьшительное от слова бот.

БОТНИК

— небольшая рыбацкая лодка, поднимающая не более трех человек. Выдалбливается из одного дерева (однодеревка).

БОУЛИ

(Bawley) — название определенной категории небольших рыболовных судов (смаков), плавающих на Темзе ниже Гравезенда. Они часто имеют наборную обшивку (кромка на кромку) и полное образование носовой части. Вооружение — куттера с триселем (грот без гика) и очень часто имеют кливер-топсель. Б. крайне выносливы и хорошо держатся в свежую погоду. Применяются для ловли различных сортов рыбы.

БОУТ

(Lining of a sail) — нашивка на парусе наискось полотнища для укрепления паруса в местах тяги шкотов, штык-болтов и риф-талей.

БОФОРТ

— см. Шкала Бофорта.

БОЦА

(ист.) — так назывались на галерах стопора брек у пушки, пертулинь у якоря.

БОЦМАН, БОТСМАН

(Boatswain) — лицо младшего командного состава. В обязанности Б. входят содержание корабля в чистоте, руководство и наблюдение за общекорабельными работами и обучение команды морскому делу.

БОЦМАН ГЛАВНЫЙ

— специальное звание старшего из боцманов на корабле.

БОЦМАНМАТ

(Boatswain's mate) – звание строевого унтер-офицера 1-й статьи в царском флоте. Во многих иностранных флотах до сего времени звание Б. носят некоторые категории младшего командного состава.

"БОЦМАНСКИЙ ПАЛЕЦ"

– см. Машинка якорная.

БОЦ-ТОУ

(стар.) – бакштов. В буквальном значении – стопор-веревка.

"БОЧКА"

– воздушный маневр в горизонтальном полете, при котором самолет делает полный оборот вокруг своей продольной оси.

*БОЧКА

(Mooring buoy) – клепаный поплавок, поддерживающий цепь, идущую от якоря большого веса, лежащего на грунте. Служат в гаванях и на рейдах для стоянки судов. Форма и размеры их различны. Делаются обычно стальными. Маневр постановки на Б. для больших судов заключается в том, чтобы, подойдя к ней, завести на нее с бака перлинь, а затем, удерживаясь на этом перлине, соединить свою якорную цепь, отклепанную от якоря, с рымом Б., которым кончается ее бридель. Когда этот маневр будет выполнен, корабль будет стоять на мертвом якоре, имея вместо своей якорной цепи бридель Б.

Бочка.

Постановка кораблей на Б. делается для надежности стоянки и в целях экономии места на рейдах.

БРАГА

(Span) – стальной или пеньковый канат, надежно закрепленный вокруг всего корпуса судна и служащий для буксировки судов со слабым продольным креплением или для вытаскивания их на берег.

БРАГОТ

(ист.) – так на галерах назывался шкентель на ноке рея для брасов (арцыпулов) и оттяжек, которыми направлялись задние или верхние оконечности реев (шусты).

БРАДЛЕЙ

– известный английский астроном, открывший явление аберрации звезд.

БРАЗИЛЬСКОЕ ТЕЧЕНИЕ

– образуется из южной ветви Экваториального течения после его разделения у м. Рок. Оно направляется вдоль берега Бразилии на зюйд, оставляя между собой и берегом полосу, где наблюдаются случайные течения, в зависимости от ветров. Скорость Б. Т. от 15 до 20 мор. миль (за 24 часа). Это теплое течение к югу от устья р. Ла-Платы отходит от берега и около 45° южн. ш. совершенно поворачивает на ост, пересекая океан к мысу Доброй Надежды под названием Поперечного течения; средняя скорость его около 15 мор. миль. Подойдя к параллели м. Доброй Надежды, Поперечное течение поворачивает на норд и идет вдоль берега Африки под именем Бенгуельского течения (иногда его наз. Южным Африканским). Так как к нему примешаны в значительной степени холодные антарктические воды и вода, поднимающаяся с глубин, то температура его низкая. Скорость в среднем около 20 мор. миль. На 10° южн. ш. холодное Бенгуельское течение начинает поворачивать на вост и дает начало южному Экваториальному течению, тем самым замыкая круговорот течений южного Атлантического океана,двигающихся против часовой стрелки.

БРАКЕТЫ, БРАКЕТКИ

(Brackets) — куски листовой стали, служащие для соединений верхнего и нижнего угольников днищевых шпангоутов на судах с двойным дном.

БРАМ

(Topgallant) — слово, прибавляемое к названию всех парусов, снастей и такелажа, принадлежащих брам-стенге.

БРАМ-БАКШТАГИ

(Topgallant mast breast backstay) — см. Бакштаги.

БРАМ-БРАСЫ

(Topgallant-braces) — снасти бегучего такелажа брам-рея. С помощью брам-брасов поворачивают (брасопят) брам-реи для наиболее выгодного расположения брамселей относительно ветра.

БРАМ-БУЛИНЬ

(Topgallant-bowline) — булинь у брамселя. Теперь не употребляется.

БРАМ-БЫЧОК

— см. Бык-гордень.

БРАМ-ВАНТЫ

(Topgallant shrouds) — снасти стоячего такелажа, удерживающие брам-стенгу с боков.

БРАМ-ГИНЦЫ

— маленькие тали, ввязывающиеся на походе в брам-фал.

БРАМ-ГОРДЕНЬ

(Top-rope for a yard) — снасть, с помощью которой подымается и спускается брам-стенга.

БРАМ-ДРАЙРЕП

(стар.) — брам-фал. Он отличался от последнего тем, что соединялся с брам-реем гаком, закладывавшимся в коуш на середине рея.

БРАМ-КОЛПАК

— см. Колпак для брам-такелажа.

БРАМ-ЛИСЕЛИ

(Topgallant studding sails) — паруса, привязываемые к брам-лисель-реям и поднимаемые к нокам брам-реев.

БРАМ-РЕЙ

(Topgallant yard) — третий снизу рей (если марса-реи не двойные). Служит для привязывания к нему брамселя и для растягивания шкотов бом-брамселя.

БРАМ-САЛИНГ

(Topgallant cross-trees) — салинг, наложенный на топ брам-стенги.

БРАМ-СТЕНЬГА

(Topgallant mast) — рангоутное дерево, служащее продолжением стеньги и идущее вверх от нее. В зависимости от принадлежности к той или иной мачте брам-стеням присваиваются дополнительные наименования: на фок-мачте — фор-брам-стеняга, на грот-мачте — грот-брам-стеняга и на бизань-мачте — крьюйс-брам-стеняга. См. также Стеньга и Бом-брам-стеняга.

БРАМ-ТОП

— см. Брифок-топсель.

БРАМ-ТОПА

(касп.) — см. Брифок-топсель.

БРАМ-ТОПЕНАНТЫ

(Topgallant-lift) — снасти бегучего такелажа брам-реев, которыми поддерживают ноки брам-рея.

БРАМ-ТРАП

— веревочная лестница с деревянными перекладинами, укрепленная позади брам-стеняги во всю ее длину.

БРАМ-ФАЛ

— снасть бегучего такелажа брам-реев, с помощью которой поднимают и спускают брам-реи. Кроме того, им же поднимают реи под бом-салинг при постановке брамселей.

БРАМ-ФЛАГШТОК

(Sky-scraper mast) — продолжение брам-стеняги, если выше ее нет бом-брам-стеняги.

БРАМ-ФОРДУНЫ

(Topgallant backstay) — снасти стоячего такелажа, служащие в помощь брам-вантам для удержания брам-стеняги сзади.

БРАМ-ШКОТ-БЛОКИ

(Sheet blocks) — блоки, в которые проходят брам-шкоты.

БРАМ-ШТАГ

(Topgallant stays) — снасть стоячего такелажа, удерживающая брам-стенягу спереди.

БРАМА

(сев.) — деревянная баржа (дебаркадер), служащая для перегрузки на нее товаров и пассажиров с пароходов и на пароходы. Стоит на рейде перед устьем тех становищ, куда по мелководью не могут войти ни почтовые, ни грузовые пароходы.

БРАМСЕЛЬ

(Topgallant sail) — прямой парус, поднимаемый на брам-стеняге над марселем. Для определения принадлежности Б. к той или иной мачте ему присваиваются дополнительные наименования: на фок-мачте он носит название фор-брамсель, на грот-мачте — грот-брамсель, на бизань-мачте — крьюйс-брамсель. Парус, поднимаемый

на бом-брам-стенге над брамселем, называется бом-брамсель. В зависимости от принадлежности к той или иной мачте он соответственно получает название: на фок-мачте – фор-бом-брамсель, на грот-мачте – грот-бом-брамсель и на бизань-мачте – крьюс-бом-брамсель.

БРАМСЕЛЬ ЛЕТУЧИЙ

– Б., реек которого не имеет ни брасов, ни топенантов.

БРАМСЕЛЬДУГ

(Single canvas) – парусина, из которой шьются брамсели, брам-стаксели и марсалисели.

БРАНДВАХТА, БРАНВАХТА

(Guard ship) – 1. Судно, поставленное на рейде в гавани или в устье реки для наблюдения за входящими и выходящими судами. На Б. ведется регистрация прихода и ухода судов и наблюдение за выполнением ими установленных для данного района судоходных таможенных, карантинных и др. правил. Б. также называют стационарные суда, предназначенные для жизни и дежурства пожарных команд. 2. Деревянное палубное судно с надстройками для жилья команды дноуглубительного каравана, а также для хранения материалов и такелажа. 3. См. Брандвахтенный корабль.

БРАНДВАХТЕННЫЙ

– название одного из флагов военно-морского свода сигналов. Буквенное значение его "Г" (глаголь).

БРАНДВАХТЕННЫЙ КОРАБЛЬ

брандвахта (Guard-ship) – военный корабль (судно вспомогательного назначения), поставленный на рейде или в гавани для наблюдения за движением судов и особенно за входом и выходом на рейд. На нем ведется запись всех приходящих и уходящих судов. Распоряжением с Б. К. (брандвахты) производится разводка и заводка бонов. Корабль, занимающий брандвахтенный пост, поднимает на фок-мачте флаг военно-морского свода "Г".

БРАНДЕР

(1. Steam fire ship. 2. Fire ship) – 1. Суда, предназначенные для закупорки неприятельских баз путем их затопления на входных фарватерах. 2. В парусном флоте судно, наполненное взрывчатыми или горючими веществами, предназначавшееся для взрыва или поджога неприятельских судов путем сваливания с ними вплотную.

БРАНДСВОЙТ, БРАНСПОЙТ

(Hand-pump, fire-engine, water-engine) – ручная переносная помпа, употребляемая для тушения пожаров и откачивания воды.

БРАНДСКУТЕЛЬ

(ист.) – зажигательный снаряд гладкоствольной артиллерии, представлявший собой пустотелое ядро с отверстиями (скважинами), начиненное зажигательным составом; появился в XVIII в. Вышел из употребления с появлением нарезной артиллерии.

БРАНИЦА

(бел.) – пристань для малых судов в заливе или бухте.

БРАС

– см. Брасы.

БРАС-БЛОК

– блок, закрепленный у нока рея, в который продевается брас.

БРАС-ШКЕНТЕЛЬ

– шкентель от нока-рея, кончающийся блоком, в который проходит брас.

БРАСИКИ

(Joke-lines) – шнуры, идущие от поперечного шлюпочного румпеля и служащие для управления рулем. Иначе называются румпель-штертами, штуртросиками, румпель-брасиками.

БРАСОПИТЬ РЕЙ, БРАСОВАТЬ

(To brace) – ворочать рей брасами в горизонтальном направлении или, иначе говоря, если рей был прямо, то повернуть его брасами так, чтобы один его нок пошел вперед, а другой – назад. Отбрасопить рей – если рей был обрасоплен, то отбрасопить означает – поставить его в более прямое положение, чем он был. Перебрасопить рей – обрасопить их с одного галса на другой. Так, если рей были обрасоплены на правый галс и их нужно обрасопить на левый галс, то говорят: нужно перебрасопить рей на левый галс. Разбрасопить рей – обрасопить фоковые и крьюсельные рей на один галс, а гротовые – на другой. Разбрасопливают рей при съемке с якоря под парусами, в свежий ветер на якорю.

БРАСОПКА

– действие от глагола брасопить. См. Брасопить рей.

БРАСЫ

(Braces) – снасти бегучего такелажа, привязанные к нокам реев, с помощью которых поворачивают рей в горизонтальном направлении. Само поворачивание реев называется брасопкой их. Б., в зависимости от названия рея, к которому они прикреплены, получают дополнительные наименования.

Фока-брасы

Фор-марса-брасы

Фор-брам-брасы

Фор-бом-брам-брасы

Фор-трюм-брасы

Грота-брасы

Грот-марса-брасы

Грот-брам-брасы

Грот-бом-брам-брасы

Грот-трюм-брасы

Бегин-брасы

Крюйс-марса-брасы (или крьюсель-брасы)

Крюйс-брам-брасы

Крюйс-бом-брам-брасы

Крюйс- трюм-брасы.

Бом-брам-брасы сокращенно называют бом-брасами. У выстрела Б. называются выстрел-брасы, а у гика – гика-брасы.

БРАСЫ

(стар.) – сажени.

БРАТЬ

(To take) – поднимать, измерять, принимать, Б. высоты светила (To take sights of the heavenly bodies) – измерять угломерным инструментом (секстаном) высоты светила. Б. глубины – измерять глубины моря. Б. на буксир (To take in tow) –

подавать буксир. Б. пеленг (To take a bearing) – определять по компасу направление на предмет. Б. якорь на кат – подымать якорь из воды с помощью ката.

БРАУН

– см. Стопор Брауна.

*БРАШПИЛЬ

(Windlass) – якорная машина для подъема якорей с горизонтальным валом в отличие от шпилей, имеющих вертикальный вал. Б. бывают ручные, паровые и электрические.

Брашпиль.

У первого типа Б. ручной привод состоит из коромысла, соединенного с обоймами, снабженными собачками (палами). Б. получает вращение при упоре собачек в зубчатые колеса. Обычно Б. имеет два цепных барабана, которые можно сообщать и разобщать с главным валом Б. посредством муфты трения или кулачного сцепления.

БРЕВНЯ

(арх.) – островной мыс, раздваивающий течение.

БРЕДЕНЬ

(Dry-net) – рыболовная снасть небольших размеров с узкой мотней посредине для ловли вброд в мелководных местах.

БРЕЗЕНДУК

(Tarpauling canvas) – см. Парусина.

БРЕЗЕНТ

(Tarpaulin or tarpauling) – сшитые вместе полотна парусины, употребляемые для подстилки или накрытия предметов или грузов. В парусном флоте Б. называли кожу, а также крашеную или смоленую парусину, служащую в качестве покрывки.

БРЕЗЕНТЫ ЛЮКОВЫЕ

– парусиновые брезенты, которыми покрывается грузовой люк при его задрайке после окончания грузовых операций перед выходом судна в море. Обычно каждый люк покрывается тремя брезентами, один поверх другого.

БРЕЗЕНТОВКА

(Battening down) – работа по задрайке грузовых люков на торговых судах перед выходом их в море после окончания грузовых операций (выгрузки или нагрузки). Работа эта выполняется в следующей последовательности: сперва устанавливаются на свои места съемные бимсы и укладываются лючины, затем люк покрывается тремя парусиновыми брезентами. Брезенты хорошо растягивают, а края их, свисающие по стенкам комингса, тщательно подгибают, чтобы они аккуратно заходили в крючья, установленные на комингсах люка. После этого за крючья на брезент закладывают стальные шины и расклинивают их деревянными клиньями.

БРЕЙД-ВЫМПЕЛ, БРЕЙДЕ-ВЫМПЕЛ

(Broad-pendant, burgee) – широкий короткий вымпел установленного образца, поднимаемый должностными лицами (командирами дивизионов) на грот-мачте. В иностранных флотах брейд-вымпел присваивается командирам соединений, не состоящим в адмиральском чине.

БРЕЙД-ВЫМПЕЛ СТАРШЕГО НА РЕЙДЕ

(Senior officer's pendant) – состоит из уменьшенного военно-морского флага с дополнением к нему косиц белого цвета, пришитых к наружной шкаторине его. Он присваивается старшему из командиров, стоящих на рейде, где нет флагмана, или старшему из флагманов, если на рейде находятся одновременно два и более флагмана. Поднимается на грот-стеннге под выпелом и ниже флага или брейд-вымпела флагмана, но на одних с ними фалах.

БРЕКВАТЕР

волнолом, волнорез (Break-water) – оградительное сооружение (дамба или мол), защищающее рейд или гавань от разрушительного действия волн и течений.

БРЕСТГУК

(стар.) – см. Брештук.

БРЕСТРЕЕЛЬ, БРЕСТРЕГЕЛЬ

(стар.) – карниз у нижней кромки кормовых окон капитанской каюты на парусных военных судах.

БРЕСТРИДЕРСЫ, БРЕСТРЕЙДЕРСЫ

– см. Ридерсы.

БРЕСТРОП, БРЕСТ-СТРОП

(Breastrope) – широкий тканый сезень, охватывающий лотовому плечи и грудь. Оба конца Б. за спиной лотового надежно привязываются за какой-либо неподвижный, прочно укрепленный предмет. Упираясь грудью в Б., лотовый несколько свешивается над водой и, не рискуя свалиться в воду, имеет в то же время обе руки свободными для бросания лота.

БРЕТЛЕЙТ

(Breadth line, extreme breadth of a ship) (стар.) – кривая, проводившаяся на боку и полушироте теоретического чертежа, определявшая место наибольшей ширины судна по его длине.

БРЕШТУКИ

(Breast-hooks) – 1. Горизонтальные треугольные листы, ставящиеся для скрепления сходящихся у штевной правой и левой ветвей кильсонов (стрингеров). 2. Связь, соединяющая у форштевня и ахтерштевня оба привальных бруса.

БРЕЮЩИЙ ПОЛЕТ

– полет, совершаемый на наименьшей технически возможной высоте, исключающей лишь столкновение с землей. Нормальной высотой бреющего полета является 5–10 м от поверхности земли (воды) или над проходимыми препятствиями.

БРИГ

(Brig) – 1. Двухмачтовое судно с прямым вооружением, но имеющее гафель на гроте. Б. становятся очень редкими судами, т. к. бригантины и шхуны вытеснили их. 2. Класс военных кораблей парусного флота с конца XVIII ст. для крейсерской и посыльной службы с вооружением от 16 до 28 пушек.

БРИГ-ГЕРМАФРОДИТ, или ШХУНА-БРИГ

(Hermaphrodite brig) – имеет комбинированное вооружение брига и шхуны. От него происходит современная бригантина. Он имеет прямые паруса на фокке и косые на гроте.

БРИГАДА КОРАБЛЕЙ

(Brigade) – однородное соединение кораблей 1-го или 2-го ранга или дивизионов кораблей 3-го или 4-го ранга.

БРИГАНТИНА

(Brigantine) – 1. Бриг малого или среднего размера. Судно с двумя мачтами (фок и грот). Фок-мачта с вооружением, как у брига, а грот-мачта с вооружением, как у шхуны. Вообще говоря, такое вооружение Б. не является стандартным и может слегка изменяться. 2. В раннюю эпоху парусного флота с XVI ст. так назывались легкие быстроходные пиратские суда (от слова brigand – разбойник, пират) с латинским вооружением; позже эти суда вошли в состав флота в качестве посыльных и разведочных судов.

БРИГРОТ

– парус, поднимаемый на грота-рей, когда нет постоянного грота.

*БРИДЕЛЬ

(Chain-cable, bridle) – цепь, идущая от мертвого якоря, на котором стоят корабли. Бридель или лежит на дне, или закрепляется за бочку. В первом случае за конец бриделя заводится тонкая цепочка или трос с томбuem на конце.

Бридель.

Чтобы стать на такой бридель, подходят к томбу, берут его или на шлюпку, спущенную с корабля, или прямо на корабль, освобождают от него тонкую цепочку, в которую ввязывают перлинь, поданный с корабля, выбирают на корабле перлинь вместе с Б. в клюз и склепывают его с корабельной якорной цепью. Чаше Б. проведен через бочку, в которой для этого сделан колодец; через последний проходит конец Б., кончающийся стержнем с рымом; назначение бочки в данном случае – поддерживать ходовой конец бриделя у поверхности воды.

БРИДЖДЕК

(Bridge-deck) – мостиковая палуба. Самая верхняя из навесных палуб на гражданских судах, где обычно располагаются штурманская и рулевая рубки, а также оборудования и приспособления, служащие для целей кораблевождения и управления судном.

БРИЗАНТНЫЕ ВЗРЫВЧАТЫЕ ВЕЩЕСТВА

(Disruptive explosives) – см. Взрывчатые вещества.

БРИЗЫ

(Breezes) – ветры на морских побережьях, меняющие два раза в сутки свое направление. Дневной, или морской, бриз (Sea breeze) дует с моря, ночной, или береговой (Land breeze) – с суши. Б. распространяются не более 40 км внутрь берега и немного более в сторону моря. Время смены Б. бывает различно в зависимости от местных условий, но вообще морской Б. начинается около 9–10 часов, а береговые – после захода солнца. В тропических странах Б. чрезвычайно правильны и могут быть наблюдаемы в течение круглого года, а в умеренном поясе – только летом при установившейся жаркой погоде.

БРИКАНЕЦ

– см. Брюканец.

БРИКЕТЫ

(Coal-dust brick) – сформированные под высоким давлением куски правильной формы из рыхлого мелкозернистого угля, каменноугольной мелочи, торфа и пр. Брикетирование производится со связывающими веществами или без них.

БРИТАНСКАЯ КОРПОРАЦИЯ

(British corporation) – см. Классификационные общества,

БРИФОК

– название прямого фока у тендеров, шхун, авизо и т. п., когда он не остается привязанным постоянно к рею. В привязанном состоянии его обычно называют фоком.

БРИФОК-РЕЙ

– рей на мелких судах с косым вооружением. Поднимаемый на нем парус заменяет фок. При спуске паруса Б.-Р. спускается вниз и устанавливается почти вертикально, упираясь нижним концом в борт.

БРИФОК-ТОПСЕЛЬ

– прямой парус, поднимаемый над брифоком. Род летучего топселя. У каспийских моряков носит название брам-топа.

БРОВКА

(волж.) – вершина обрыва, яра над рекой.

БРОВЬ

(касп.) – дугообразная деревянная подушка под клюзами снаружи судна. Служит для предохранения борта от трения об якорную цепь, когда якорь отдан.

БРОД

(слав.) – ладья, корабль, судно.

БРОДАР

(слав.) – матрос.

БРОД-КАМЕРА

– см. Броткамера.

БРОДОЛОМИЕ

(слав.) – кораблекрушение.

БРОДЯЧИЕ СУДА

– см. Трампы.

БРОКЕР ПО ГРУЗАМ

(Loading broker) – агент, занимающийся приисканием грузов для судов в иностранных портах. За свою работу они получают процентное отчисление с суммы предоставленного ими фрахта. В Советском Союзе, в условиях монополии фрахтования иностранного тоннажа, фрахтование иностранных судов осуществляется через Совфрахттранспорт, находящийся в системе Внешторга. Посредников между советскими мореходными предприятиями, с одной стороны, и торговыми и хозяйственными – с другой, само собой понятно, не требуется. Поэтому Б. в советских портах нет. При заграничных междупортных перевозках советские суда часто пользуются услугами иностранных Б.

БРОКЕР СТРАХОВОЙ

(Insurance broker) — посредник в капиталистических странах между лицом, желающим застраховать свое имущество, — страхователем, и лицом, страхующим риски, — страховщиком. За посредничество брокер получает комиссионное вознаграждение.

БРОКЕР СУДОВОЙ

— см. Судовые брокеры или маклеры.

БРОКЕРАЖ

(Brokerage) — комиссионное вознаграждение маклера, выражающееся обычно в определенном проценте договорной суммы. См. Брокер.

БРОКЕРСКОЕ ВОЗНАГРАЖДЕНИЕ

— см. Брокераж.

БРОНЕВАЯ ПОДКЛАДКА

(Backing) — см. Подкладка.

БРОНЕВОЙ ЛЮК

— см. Броневые крышки люков.

БРОНЕВОЙ ПОЯС

(Armour belt) — см. Бортовая броня.

БРОНЕВОЙ ЩИТ

судовых орудийных установок — служит для защиты орудийного расчета от осколков снарядов; он крепится к лафету и вращается вместе со станком. В броневом щите имеются вырезы для прохода тела орудия и для прицелов. У палубных орудий употребляются трапецеидальные щиты, состоящие из передней и двух боковых стенок и крыши. У казематных орудий употребляются башенноподобные щиты; вращаясь вместе со станком, они постоянно закрывают амбразуру.

БРОНЕВЫЕ БОЛТЫ

(Armour bolt) — специальные болты, располагаемые между стойками позади брони, посредством которых крепится к обшивке каждая броневая плита поясной брони.

*БРОНЕВЫЕ КОЛОСНИКИ

(Armour gratings) — ряд брусков брони, установленных в виде решетки.

Броневые колосники.

Такие колосники ставят в вырезах броневых палуб над котельными отделениями, в вентиляторных шахтах для предохранения от проникновения вниз осколков разорвавшегося над палубой снаряда; дым и воздух могут свободно проходить между брусками. В зависимости от толщины палуб Б. К. делятся на тяжелые и легкие.

БРОНЕВЫЕ КОЛПАКИ

— колпаки из брони, закрывающие в крыше башни отверстия для орудийных прицелов и наблюдения за горизонтом. Иногда встречаются Б. К. на верхней палубе кораблей с казематной противоминной артиллерией; эти колпаки закрывают отверстия, предназначенные для наблюдений за горизонтом командиров батарей.

БРОНЕВЫЕ КРЫШКИ ЛЮКОВ

(Armoured hatch covers) – крышки люков из брони, равной по толщине броне, в которой они прорезаны. Для поднятия их устраиваются специальные приспособления и механизмы.

БРОНЕВЫЕ ПЛИТЫ

(Armour plates) – плиты, изготовленные из броневой стали (см. Броня). Применяются для покрытия как вертикальных поверхностей корабля (бортов, башен, подачных труб, боевых рубок и траверзов), так и горизонтальных поверхностей корабля (палуб, крыш рубок и пр.). Наибольшая толщина плит, применяющихся на иностранных кораблях для вертикального бронирования, – 406–457 мм и для горизонтального бронирования – 150–200 мм.

БРОНЕВЫЕ ТРАВЕРЗЫ

(Athwartship armour) – броневые поперечные переборки, ставящиеся по концам броневых поясов; защищают жизненные части корабля от выстрелов с носа и кормы; толщина их равна толщине броневых поясов.

БРОНЕКАТЕР

– небольшой военный корабль, бронированный противопульной броней и предназначенный для действий на реках.

БРОНЕНОСЕЦ

(Ironclad ship, armour-clad) – см. Броненосец береговой обороны и Броненосец эскадренный.

БРОНЕНОСЕЦ БАШЕННЫЙ

– броненосец, имеющий башенную артиллерию.

*БРОНЕНОСЕЦ БЕРЕГОВОЙ ОБОРОНЫ

(Coast-defence ironclad) – разновидность линейного корабля. Назначение – оборона берегов в обстановке стесненных морских районов, напр. в шхерах, вследствие чего имеет более ограниченную калибром артиллерию и меньшее бронирование по сравнению с линейными кораблями. Предназначенные для действий вблизи своих берегов Б. Б. О. имеют ограниченную дальность плавания.

Броненосец береговой обороны.

Тоннаж существующих Б. Б. О. колеблется от 8000 т до 3600. Торпедное вооружение обычно отсутствует. При проектировании Б. Б. О. особое внимание обращается на обеспечение непотопляемости. Скорость хода в пределах 16–24 узлов.

БРОНЕНОСЕЦ ЭСКАДРЕННЫЙ

(Squadron ironclad, ironclad of high sea) – так назывался в русском флоте линейный корабль с начала эпохи броненосного судостроения до 1907 г.

БРОНЕНОСНЫЕ КРЕЙСЕРА

(Armoured cruisers) – прототип линейных крейсеров, просуществовавший до войны 1914–18 гг., с назначением выполнять поддержку корабельной разведки и торпедной атаки, вести бой с крейсерами противника и отражать атаки миноносцев. Обладали значительной дальностью плавания (до 10–12 тыс. миль). Их основное вооружение состояло из большого числа (15–20) бортовых пушек среднего калибра (от 150 до 254 мм) при бронировании борта и легкой палубной броне. Водоизмещение Б. К. имели до 15 тыс. т.

БРОНЕНОСНЫЙ КОРАБЛЬ

(Armour-plated ship) – корабль, имеющий бронирование бортов и палубы.

БРОНЕНОСНЫЙ ФЛОТ

– в современном понятии включает в себя военные корабли, достаточно защищенные от артиллерийских снарядов и авиационных бомб броней и способные вести длительный артиллерийский бой в море. К составу Б.Ф. могут быть отнесены: линейные корабли, линейные крейсера, броненосные крейсера, мониторы, броненосцы береговой обороны. Легкие крейсера, авианосцы, канонерские лодки, бронекатеры хотя и имеют бронирование, но к Б.Ф. не относятся.

БРОНЕПАЛУБНАЯ СТАЛЬ

(палубная броня) – качественный сорт брони, идущий на покрытие броневых палуб.

БРОНЕПАЛУБНЫЕ КОРАБЛИ

– преимущественно крейсера, которые для получения большей скорости (главным образом для разведки в открытом море и действий на торговых путях) имели только легкую палубную броню в 25–37 мм. К войне 1914–1918 гг. эти корабли развились в класс легких крейсеров.

БРОНЗА

(Bronze-metal) – сплав меди с другими металлами, напр. оловом, свинцом, алюминием. Широко применяется в машиностроении для подшипников и фасонного литья.

БРОНЗОВЫЕ КРАСКИ

(Bronze colours) – краски, состоящие из тонко измельченных металлов, напр. меди, алюминия и др.

БРОНИРОВАНИЕ

(Armouring) – покрытие борта, палуб и жизненных частей корабля броней. Б. имеет своим назначением защиту надводной части корабля от артиллерийских снарядов и авиационных бомб и должно обеспечивать кораблю: 1. Живучесть корпуса. 2. Живучесть вооружения. 3. Живучесть энергетических установок. 4. Живучесть командных пунктов. Б. современных кораблей осуществляется путем установки вертикальной брони (борт, стенки башен и рубок, траверзы) и горизонтальной (палубы, крыши башен и рубок). Существуют две системы Б. корпуса корабля. Первая система – "Английская", направлена к закрытию по возможности всего борта броней хотя бы за счет снижения толщины самой брони. Вторая система – "Американская", заключается в том, что средняя часть корабля бронируется по возможности наиболее толстой броней одной толщины на всем протяжении броневое пояса. Бортовые пояся в концах соединяются поперечными бронированными переборками (траверзами) той же толщины, как и бортовая броня. Таким образом, в средней части корабля получается сильно забронированная коробка (цитадель), которая сверху защищается броневой палубой. Внутри этой цитадели и располагаются все жизненные части корабля. В связи с увеличением дальности огня современной артиллерии и применением бомбардировочной авиации все большее значение приобретает палубное горизонтальное Б.

БРОНИРОВАННЫЙ КАБЕЛЬ

(Armoured cable) – кабель со спирально навитой "броней" из стальной проволоки или ленты для предохранения от механических повреждений.

БРОНЯ

(Armour) – плиты и листы различной толщины из специальных сортов стали, устанавливаемые на военных кораблях для защиты от неприятельских снарядов и бомб. По способу изготовления и свойствам различаются Б. цементованная и

нецементованная. Б. цементованная имеет неоднородную структуру по ее толщине, а именно наружный ее слой на некоторой толщине имеет большую твердость, получаемую насыщением Б. углеродом (цементование), а внутренний слой обладает большой вязкостью. Б. нецементованная однородна по своему строению на всей толщине, в связи с чем эта Б. часто называется гомогенной. Кроме этих видов Б., изготавливается также маломангнитная Б., имеющая то же назначение, что и маломангнитная сталь (см.).

БРОНЯ БОЕВЫХ РУБОК

(Conning tower armour) – состоит из вертикальной неподвижной брони, крыши и броневой трубы для защиты проводов и переговорных труб, идущих из рубки вниз в различные посты управления. Б. Б. Р. служит для защиты личного состава, управляющего боевыми действиями корабля, и является наиболее толстой броней на корабле.

БРОНЯ МАЛОМАГНИТНАЯ

– см. Броня.

БРОНЯ ОРУДИЙНЫХ БАШЕН

(Turrets armour) – состоит из вращающейся брони самой башни и неподвижной брони подачной трубы, защищающей жизненные части башни. Б. О. Б. служит для защиты материальной части и личного состава, находящегося в башне.

БРОНЯ ОСНОВАНИЙ ДЫМОВЫХ ТРУБ

(Funnel uptake armour) – броня, покрывающая котельные кожухи и нижнюю часть дымовых труб, дабы избежать их повреждения осколками снарядов и тем самым падения тяги в котлах. Толщина брони 25–50 мм.

БРОНЯ ПРОТИВОПУЛЬНАЯ

– тонкая броня для защиты от действия пуль.

БРОНЯ СТАЛЕЖЕЛЕЗНАЯ

– См. Компаунд-броня.

БРОНЯ ЭЛЕВАТОРОВ

(Elevator armour) – броня, служащая для защиты от осколков снарядов шахт подачи снарядов и зарядов (элеваторов) из погреба к орудиям на палубе. Она необходима лишь в том случае, если элеватор расположен вне бортовой броневой защиты.

БРОСАТЕЛЬНЫЙ КОНЕЦ

(Relieving rope) – специальный трос, служащий для подачи его на относительно большие расстояния при подходе к пристани, приемке к борту баржи, шлюпки и пр. Состоит из троса толщиной в 63,5–76,2 мм (2,5–3"), к которому приплеснен (ввязан) тонкий легкий линь, оканчивающийся грузом в виде оплетенного парусиновом мешочка с песком, называемого легостью, или колотушкой.

БРОСАТЬ, БРОСИТЬ

– кидать, метать, спускать, швырять. Бросать дип-лот (To heave the deep sea lead) – опускать дип-лот для измерения глубины. Для этого дип-лотлинь обносится снаружи всего судна на бак, откуда и бросается дип-лот. Выбирают же дип-лотлинь на яте. Бросать конец (To throw a line) – передать, швырнуть конец на другое судно, на берег, пристань и пр. Бросать лот (To heave the lead) – специальное выражение, означающее – измерять глубину лотом. Непрерывно бросать лот – команда для непрерывного измерения глубин лотом. Бросить лаг (To heave the log) – специальная команда, означающая в отношении механического лага – бросить в воду

вертушку лаглиня после того, как лаг установлен и приготовлен к действию. В отношении лага ручного – бросить сектор в воду, набрав бухточку лаглиня, и заметить, сколько высучится лаглиня с вьюшки (от флагдука) за определенный отрезок времени (1/4 – 1/2 мин.); короче говоря, измерить скорость судна в данный момент. Применительно к механическому лагу иногда употребляют выражение выпустить лаг, поставить лаг, вместо бросить лаг. Бросить якорь (To cast or to drop anchor) – встать на якорь.

БРОСАТЬСЯ К ВЕТРУ

– говоря о парусном судне: быстро восходить к линии ветра с возможным выходом из ветра.

БРОТКАМЕРА

(Bread room) – помещение на корабле для хранения сухарей, муки или сухой провизии.

БРУС

(Timber, a square beam, jointgirder) – бревно, подвергнутое отеске или опиловке вдоль для придания ему соответствующей формы в сечении.

БРУСТВЕР

(Breast-work) (стар.) – вертикальное броневое укрытие, устанавливавшееся у оснований дымовых труб, башен и др. мест.

БРУСТВЕР БАШЕННЫЙ

– устаревшая система бронирования крупных орудийных установок, предшествовавшая башням. Применялась на русских броненосцах "Чесма", "Синоп" и "Екатерина".

БРУСТВЕРНОЕ ОРУДИЕ

(En barbette) (стар.) – артиллерийское орудие, находящееся за бруствером.

БРУСТВЕРНЫЙ БРОНЕНОСЕЦ

(стар.) – броненосец, у которого артиллерия располагалась за бруствером.

БРУТТО

(Gross-weight) – см. Вес брутто.

БРУТТО-РЕГИСТРОВЫЙ ТОННАЖ, БРУТТО-ТОННАЖ

(Gross tonnage) – см. Вместимость судна, полная (валовая) регистровая и Тоннаж.

БРЫЗГАС, БРЫЗГАЛ

(Borer) (стар.) – рабочий (плотник), специальностью которого при постройке деревянных судов было просверливание дыр для болтов и нагелей, заклепывание этих болтов и конопачение пазов.

БРЮГА

(сев.) – пристань.

БРЮК

(стар.) – так назывался толстый трос, который своей серединой проходил через винградное ухо (см.) орудия, а концами с заведенными скобами прикреплялся к борту; имел назначение – удерживать орудие при откате.

БРЮКАНЕЦ

брюкинс (Coat) – обивка из смоленой парусины на палубе у пяртнерсов (Mast coat), около помп, у руля (Rudder-coat) и в прочих местах для защиты их от попадания воды и сырости. Б. у руля иногда называется мамеринцем.

БРЮКИ, БРЮКАНГИ

– парусиновые матросские штаны.

БУВЕНЕТ

– см. Палубы парусного военного корабля.

БУГА

(арх.) – низменные речные берега, поросшие ивняком, осокорником и кустами на ширину поймы; лесная полоса, насколько она затопляется половодьем. Лес и кустарник по водопольному руслу. На всей этой полосе вода перебуравливает лес, образует овраги, водоройны и наклоняет всякую поросль по течению.

БУГАЛЕТ

(Bugalet) – небольшое двухмачтовое судно, встречавшееся у берегов Британии. На обеих мачтах поднимались четырехугольные паруса, а на гроте, кроме того, топсель. На бушприте поднимался один или два кливера.

БУГЕЛЬ

(Hoop) – кольцо или обруч из полосового железа, надетый (набитый) на предмет, напр. на мачту, рей для его укрепления или связи составных частей. Б. бывают глухие и шарнирные.

БУГЕЛЬ НОКОВЫЙ

(Boom irons) – Б. на ноке рея для лисель-спирта.

БУГЕЛЬ ПОДЪЕМНЫЙ

(Parrel or guide) – Б. из круглого железа на мачтах шлюпок с рейковым вооружением.

БУГЕЛЬ ТРЕТНОЙ

(Studding sail boom-iron) – Б., находящийся на нижнем рее на одной трети от всей длины его. В него проходит лисель-спирт.

БУГЕР

бугор (волж.) – специальное название холмистых островов Волжской дельты.

БУГОР

(астр.) – всякое возвышенное и отлогое песчаное место в волжских степях и на берегах Каспийского моря. Холм, островок.

БУГТ-АНКЕР

– см. Бухт.

БУГТА

(ист.) – так назывались на парусных военных кораблях передняя часть судна от низу до конца фор-кастеля и часть выпуклости на корме, поддерживавшая балкон.

БУДАРКА

(будара) – небольшое ловецкое судно, встречающееся в северной части Каспийского моря. Имеет сильно заостренную носовую часть с большим уклоном вперед. Поднимает груз до 1/2 т. То же название носят лодки, применяющиеся на р. Урал и на нижнем плесе Волги (от Куйбышева и ниже).

БУДКА

(Opening of a wind-sail) – открытая верхняя часть виндзейля, служащая приемником ветра.

"БУДУЩАЯ СДАЧА"

(Forward delivery) – продажа товара с последующей сдачей, напр. продажа в январе со сдачей в мае.

"БУДУЩИЕ СДАЧИ"

(Futures) – грузы, проданные на условии отправки через определенный срок.

БУЕК

(Buoy) – плавающий снаряд, служащий или для спасения тонущего, или же для указания какого-либо места на поверхности воды.

БУЕК ГИДРОАВИАЦИОННЫЙ

– небольшой пустотельный поплавок. Б. Г. служит для различных обозначений при оборудовании морских аэродромов.

БУЕР

(Ice-yacht) – род саней с парусами, употребляющихся для катанья по льду. В старое время Б. называлось полупалубное одномачтовое судно.

БУЙ

(Buoy) – плавучее средство ограждения опасностей, устанавливаемое в открытых морских районах. Б. представляют собой бочки различных форм с надстройками для установки освещения или отличительных знаков. Б. различаются по форме, окраске, устройству для освещения и подачи туманных сигналов. Б., устанавливаемые в реках, каналах или на барах, называются баканами и имеют меньшие размеры, чем морские Б.

БУЙ ДЫМНЫЙ

– специальный прибор для постановки на море дымовых завес.

БУЙ СПАСАТЕЛЬНЫЙ

– см. Спасательный буй.

БУЙ СТОРОЖЕВОЙ

(Watch-buoy) – ставится в английских водах около плавучего маяка и красится в красный цвет; служит для указания командиру плавучего маяка, сохраняет ли маяк свое место.

*БУЙ ТУМАННЫЙ

– особого устройства буй, буксируемый кораблем на манильском или тонком стальном тросе, при совместном плавании для удержания места в строю во время тумана, снега и т. п. Установленного образца буюв не имеется. Один из образцов такого буюа, применявшегося в русском флоте, представляет собой желоб, сколоченный из досок, треугольного сечения.

Буй туманный.

Спереди желоб закрыт, а сзади открыт. Через обух, находящийся снизу на железном угольнике, проводится конец троса, вытравливаемого на 1 1/2 – 2 кабельтова. Внутри желоба установлена трещотка, вал которой по концам снабжен лопастями. Вода давит на лопасти и приводит их в движение вместе с трещоткой. Деревянная полоса все время надавливает на трещотку и, соскакивая с ее зубцов, производит шум, хорошо слышимый на 1/2 кабельтова. Длина буюа 1,8–2,4 м.

* БУИ КОНИЧЕСКИЕ

(Conical-buoy) – в английских водах ограждают правую сторону входа; они всегда одноцветные.

Буй конический.

БУИ СТОЛБООБРАЗНЫЕ

(Pillar buoy) – употребляются в английских водах для обозначения отдельных опасностей у берега и при входах в гавани; они имеют высокую надстройку или столб, поставленный на палубе буюа.

БУИ СФЕРОКОНИЧЕСКИЕ, или ШАРООБРАЗНЫЕ

(Spherical buoys) – в английских водах ограждают окраины мелей, лежащие посередине входа или фарватера. Б. С на оконечностях мелей, лежащих посреди входа, всегда имеют в виде отличительного знака белые горизонтальные полосы.

БУИ ТУПОКОНЕЧНЫЕ

(Can buoys) – в английских водах ограждают всегда левую сторону входа, бывают одноцветные и двухцветные.

БУЙЗЕН

– см. Буйса.

БУЙНА

(сев.) – брезент, которым закрывают припасы в лодке во время весновального промысла.

БУЙНА

(арх.) – свая, бревно, коряга посреди русла судоходного стрежня.

БУЙРЕП

(Buoy-rope) – снасть, привязанная одним концом за трент якоря или за скобу, специально для этого устроенную, а другим за поплавок (томбуй), служащий для указания места отданного якоря.

*БУЙРЕП ДВОЙНОЙ

– состоит из двух концов, из коих один вяжут за трент якоря, как обыкновенно, а другой выбленочным узлом – за его шток у веретена. Ходовые концы Б. Д. крепятся к одному томбую, а коренные, оканчивающиеся кнопками, принайтвливаются к веретену якоря.

Буйреп двойной.

БУЙСА, БУЙЗЕН

— голландское рыбацье судно с тремя короткими мачтами-однодревками; носила на всех мачтах четырехугольные паруса, а иногда топсель над гротом. В хорошую погоду к нижним парусам прибавлялся род ундер-лиселя. В корме имелся драйвер (см.). В настоящее время эти суда вышли из употребления.

БУКИ

— см. Б.

БУКЛЯ

(волж.) — небольшая вымоина или впадина в берегах, преимущественно крутых; она образуется от размыва берега течением реки.

БУКСИР, БУГСИР

(Towline, tow-rope, towing hawser) — 1. Трос, при помощи которого буксируют суда. Подать Б. — передать конец на другое (буксируемое или буксирующее) судно. Отдать Б. — убрать конец, на котором буксировали. Травить Б. — удлинить Б. Выбрать Б. — укоротить Б. Принять Б. — взять на судно подаваемый буксирный конец. Завернуть Б. — завернуть на кнехты. 2. См. Буксирное судно.

БУКСИРНАЯ ДУГА

— деревянная или стальная дуга, устанавливаемая в кормовой части судна с борта до борта. Б. Д. служат для проводки буксирного троса на достаточной высоте над палубой судна.

БУКСИРНАЯ СТОЙКА

— стояк в виде короткой мачты с бугелем и буксирным гаком в верхней части, за которые крепятся буксиры; употребляется на шлюпках. Б. С. вставляются в степс задней мачты и служат для крепления буксиров в средней части шлюпки, чтобы шлюпка не утратила поворотливости.

БУКСИРНОЕ СУДНО, БУКСИР

(Tug-boat, tow-boat, tugboat) — служебное судно, предназначенное для буксировки как отдельных судов, так и возов, составленных из нескольких судов, а также для буксировки судов, потерпевших аварию, и, наконец, для вывода парусников и больших паротеплоходов из портов и ввода их в порты.

БУКСИРНОЕ УСТРОЙСТВО

(Towing arrangement) — специальное устройство, устанавливаемое на буксирах, ледоколах, а иногда и грузовых пароходах для буксировки судов. В простейшем случае Б. У. состоит из треноги, прочно укрепленной на палубе судна и снабженной в верхней части бугелем; на бугель вешаются буксирные гаки, за которые крепится конец буксирного троса. Обычно буксирный бугель крепится к переборке какой-либо надстройки и связывается тягами с продольными переборками, бимсами и пр., чтобы разнести усилие от буксира на большее число связей. Для возможности быстрой отдачи буксирного конца буксирные гаки делают шарнирными. Для проводки буксира на достаточной высоте над палубой судна в кормовой части последнего ставят буксирные дуги.

БУКСИРНЫЕ КНЕХТЫ

— скрепленные с палубой тумбы, на которые завертываются буксиры.

БУКСИРНЫЕ ЛЕБЕДКИ

— специальные лебедки, устанавливаемые обычно на больших буксирных судах; Б. Л. имеют автоматическое устройство для травления и выбирания буксирного конца в зависимости от изменения величины его натяжения.

БУКСИРНЫЙ

— служащий для целей буксировки.

БУКСИРНЫЙ ГАК

— гак в буксирном устройстве, за который закрепляется конец буксирного троса. Для возможности быстрого разобщения буксирного каната от буксирующего судна Б. Г. делают шарнирными. Для смягчения рывков Б. Г. делаются иногда пружинными, причем пружина рассчитывается так, чтобы при полной буксирующей силе она не доходила до полного сжатия.

БУКСИРОВАНИЕ, БУКСИРОВКА

(Towing) — тяга одного судна другим. Для приблизительного определения того натяжения, которое испытывают буксиры, можно пользоваться следующей формулой:

$P = V^2/KF$, где

P — натяжение буксира в т,

V — скорость буксирования в узлах,

F — площадь миделя буксируемого судна в м²,

K — практический коэффициент, который при свободно вращающихся гребных винтах буксируемого судна может быть принят равным:

для больших быстроходных пароходов 377—390

для малых пассажирских пароходов 274—308

для больших грузовых пароходов 438—513

для малых грузовых пароходов 274—438

для буксиров 205—342

" речных колесных пароходов 103—205

для линейных кораблей 274—438

" больших крейсеров 308—438

" малых " 356—397

" канонерских лодок 240—342

" миноносцев 205—247

При застопоренных гребных винтах буксируемого судна усилие буксира P следует увеличивать примерно на 60 %.

БУКСИРОВАТЬ

(To tow) — вести за собой или борт о борт на концах, называемых буксирами, другое судно или какой-нибудь плавающий предмет.

БУКСИРОВАТЬСЯ

— идти на буксире другого судна или судов.

"БУКСИРОВКА"

(Towage) — оплата за буксировку.

БУКСИРУЕМЫЕ СУДА

— несамоходные суда, получающие движение путем тяги, осуществляемой различными способами (судами, тракторами, лебедками и пр.). К этим судам, в частности, относятся баржи, шаланды и лихтеры разного назначения и типов; стояночные или стационарные суда разных назначений.

БУКСИРУЮЩЕЕ СУДНО

— судно, выполняющее буксирование другого судна.

БУКСЫ, ПУКСЫ

(сев.) — непромокаемые брюки.

*БУЛИ

(Bulges) — 1. Легкий корпус подводной лодки, идущий на значительной части ее длины и служащий для размещения систем главного балласта.

Були подводных лодок.

Були лин. кр. Hood.

2. Бортовые надделки у подводной части большого боевого корабля (линкора, тяжелого крейсера), значительные по ширине и простирающиеся по длине машино-котельных отделений и погребов боезапасов. У линейного крейсера Hood B. продольной переборкой разделен на 2 части. Наружная часть образует камеру расширения (воздушную прослойку), в которой происходит понижение давления взрывных газов, а внутренняя часть заполнена легким материалом (пробка, кокосовые волокна). Позади B. расположен широкий, открытый сверху, отсек, заполненный нефтью. Наружная обшивка B. делается возможно легкой, чтобы при подводном взрыве не получилось осколков, способных пробить внутренний борт.

БУЛИНЬ

(Bowline) — снасть у нижних парусов (фока и грота) и у марселей. Принимает название паруса, к которому прикреплен:

фока-булинь — булинь у фока,

грота-булинь — булинь у грота,

грот-марса-булинь — у грот-марселя,

крюйсель-булинь — булинь у крюйселя.

Фор-марса-булинь носит название магермана. Это сделано с той целью, чтобы во время командования с мостика на баке не могли смешать грот-марса-булиня с фор-марса-булинем. Фока- и грота-булинями оттягивают вперед наветренную боковую шкаторину фока и грота, чтобы удерживать в ней ветер, когда судно идет в бейдевинд. Назначение марса-булиней на походе — то же; на якоре же марса-булинями растягивают марсель при отдаче парусов для просушки.

БУЛИНЬ-ШПРЮЙТ

булинь-спрюйт (Bowline bridle) — шпрюйты, привязывающиеся к краю паруса, за которые прикрепляются булини.

БУЛЛИВАН

— см. Стопор Булливана.

БУЛЬБ

(Bulb) — 1. Кругловидное утолщение на одной из кромок профильной стали. Говорят: углубульбовая сталь, бульбовая сталь и пр. 2. Местное кругловидное утолщение формы судна, напр. нос судна бульбовидный; каплеобразная форма носа (Bulbous bow).

БУЛЬБОВАЯ СТАЛЬ

(Bulb bar) — см. Сталь сортовая.

БУНАЦО

(черн., азов.) — штиль, тихо.

БУНКЕР

(Bunker) – угольная яма на торговом судне, т. е. специальное помещение для хранения запасов топлива. На судах с жидким топливом бункер чаще называется топливной систерной.

БУНКЕРНЫЙ УГОЛЬ

(Bunker coal) – уголь, идущий на заполнение угольных ям судов, т. е. предназначенный для отопления судовых котлов.

БУНКЕРОВКА

(Bunkering) – погрузка на судно запасов топлива. Бункероваться – грузить запасы каменного угля на судно.

БУНТ

(Bale, packet bundle) – груз, уложенный рядами в несколько ярусов.

БУНЫ

(Harbour booms) – плавучая цепь из бревен для ограждения какого-либо участка торгового порта.

БУНЫ БЕРЕГОВЫЕ

– один из типов укрепления берега в морских портах, служащий для защиты прилегающего пляжа, а иногда для защиты прибрежных частей моря от размыва береговыми течениями. Сооружаются на пляже и на руслах прибрежных потоков.

БУРАКИ

– рыболовная снасть в виде конусообразной плетенки, опускаемой на дно реки отверстием вниз. Применяются для ловли миноги.

БУРГА

(сев.) – артель, промышляющая морского зверя.

БУРЕВЫЕ СВАИ

отбойные сваи – сваи, вбитые рядом с набережной для ограждения ее от повреждений судами.

БУРЛАКИ

– рабочие артели на больших судоходных реках, занимавшиеся тягой речных судов и барок бечевой.

БУРСАК

(арх.) – густое, темное дождевое или снеговое облако.

БУРТИКИ

(Rubber) – 1. Продольные деревянные рейки, укрепленные с обоих бортов шлюпки. Служат для предохранения бортов от ударов и трения при приставании. Встречаются тросовые и даже резиновые. Иногда на Б. снаружи шлюпки ставится фальшборт. 2. Б. (Guard iron) называют также обделку из полукруглой стали по наружной обшивке для придания красоты судну.

БУРУН

(Surf, breakers) – явление разбивания волны на некотором удалении от берега над отмелью или над подводным рифом (иногда в совершенно открытом море). Кроме того,

Б. называют пенящуюся волну у форштевня и за ахтерштевнем, образующуюся вследствие хода судна.

БУРУН

(волж.) — буря, коловоротный ветер, сильный вихрь.

БУРУНДУК

(Lower boom, afterguay) — задний выстрел-брас. При стоянке парусного судна на якоре эту снасть называли ахтертов (см.), однако в настоящее время этого различия не делают, и термин ахтертов вышел из употребления.

БУРЯ

(Tempest) — ветер, скорость (сила) которого настолько велика, что он причиняет разрушения и, в частности, представляет опасность для судоходства, как непосредственно, так и вследствие вызываемого им волнения; в отличие от шквала (см.) продолжается в течение более или менее продолжительного времени. В принятой сейчас терминологии для ветров различной скорости (см. Шкала Бофорта) вместо этого термина применяется термин "шторм" (см.); почти не применяется термин "буря" и в специальной литературе.

БУС, БУСЕНЕЦ

— мелкий дождь с туманом, морось (чамра или читуга).

БУСЗ

— см. Секстан.

БУСОВА, БУСОТА

(арх.) — темная синева облаков на горизонте перед восходом и заходом солнца.

БУССОЛЬ

(Compass-dial) — прибор для измерения магнитных азимутов (углов между магнитным меридианом и линией визирования) или для первоначальной ориентировки на местности. Состоит из круглой коробки с кольцом внутри ее, разделенным на градусы, и магнитной стрелки.

БУФЕТЧИК

(Steward) — в старом флоте старший вестовой, заведующий столовым инвентарем кают-компании или салона. Кают-компанийский буфетчик, командирский буфетчик.

БУХМАННЫЙ

— см. Бухмарный.

БУХМАРИТЬ, БУХМАРИТЬСЯ

— пасмурнеть, заволакиваться облаками. Бахмуриться, бухманиться.

БУХМАРНЫЙ

(арх.) — пасмурный, облачный.

БУХТ

(Sheet-anchor) (стар.) — самый большой из становых якорей. Отдавался только в тех случаях, когда прочие якоря не держали и судно дрейфовало. Укладывался бухт позади дагликса.

БУХТА

(Bay, bight, creek, cove) – небольшой залив, защищенный от ветра, открытый к морю с одной какой-либо стороны и удобный для стоянки судов.

БУХТА СНАСТИ ПОХОДНАЯ И ЯКОРНАЯ

– походными бухтами называются круглые бухты, в которые укладываются снасти на палубе во время похода, чтобы они были готовы для отдачи, травления и выбирания. По-якорному снасти укладываются в чистые длинные бухты и подвешиваются на балансы у своих мачт или по бортам у кофель-планок.

*БУХТА ТРОСА

(Bight, coil of a rope) – трос или снасть, свернутая цилиндрами, кругами или восьмеркой.

Бухта троса.

В старое время называлась Бугттоу-бугт.

БУХТУ РАСПУСТИТЬ

– размотать новую бухту троса.

БУХТУ СКРУЖИТЬ

– уложить снасть на палубе в виде круга или восьмерки.

БУЦЕНТАВР

– галера венецианского дожа.

БУШЕЛЬ

(Bushel) – современная английская мера сыпучих тел (так называемый имперский бушель), равная 36,346 л. В колониях и США употребляется винчестерский Б., равный 35,236 л; применяется главным образом при объемном измерении зерновых грузов.

БУШКАР

(волж.) – круглый или четырехугольный деревянный брус, укрепленный на носу судна у форштевня. В наружном конце у Б. врезан шкив, через который проходит дректов (сука), служащий для подъема якоря.

БУШЛАТ

– двубортное короткое полупальто.

БУШПРИТ, БУГШПРИТ

(Bowsprit) – горизонтальное или наклонное дерево, выдающееся с носа судна. Б. служит для отнесения центра парусности от центра тяжести судна и увеличения вращательной силы кливеров и частично – для укрепления фок-мачты. На больших судах Б. делается составным: продолжение Б. составляет утлегарь, а продолжение утлегаря – бом-утлегарь.

БЫК-ГОРДЕНЬ

бук-гордень, бак-гордень (Buntline) – снасть бегучего такелажа нижних парусов. Б.-Г. привязывается к нижней шкаторине паруса (фока и грота) за середину ее и служит для подтягивания середины паруса к рею. Б.-Г. у нижних парусов бывает по

два с каждой стороны: прямой и косой или круглый В.-Г. У марселей В.-Г. называется марса-В.-Г., а у брамселей – брам-бычок.

БЫСТРИНЫ

(Race) – на отдельных участках моря, где подводный скалистый кряж круто подымается со дна, приливное течение проходит через него с большой скоростью, причем поверхность воды бывает сильно взбаламучена; в таких местах приливное течение и называется быстринной.

БЫСТРОХОДНОЕ СУДНО

(Fast steaming ship, fast sailing ship) – судно, обладающее в своем классе или разряде относительно большой скоростью хода.

БЫСТРОХОДНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ

(High-speed engine) – двигатель, делающий большое число оборотов в минуту.

БЫТЬ НА ВЕТРЕ

(To be to the windward) – быть ближе к тому месту, откуда дует ветер. Если два судна идут рядом правым (левым) галсом, то одно из них, имеющее соседа слева (справа), находится на ветре у другого, а последнее под ветром (To leeward, under the lee).

БЫЧИЙ ГЛАЗ

(Bulls eye) – глухой иллюминатор в откидной крышке люка на небольших парусных яхтах.

БЮК

(от голл. Buik) – так называли прежде выгиб, или пузо, у паруса.

БЮК-ГОРДЕНЬ

– см. Бык-гордень.

БЮЛЛЕТЕНИ ЛЕДОВЫЕ

– см. Ледовая служба.

БЮЛЛЕТЕНЬ ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЙ

(Daily weather map) – издается ежедневно Бюро погоды для информации заинтересованных органов и населения своей области (Республики). На одной стороне этих бюллетеней печатается синоптическая карта погоды в области за утро данного дня, а также синоптические карты погоды в Европе за утро данного дня и за вечер кануна. На другой (так наз. "бланковой") стороне бюллетеня печатается состояние метеорологических элементов в 7 ч., в 13 ч. и в 19 ч. на станциях синоптической сети области, данные об уровне воды в реках и пр. Центральный институт погоды издает "Ежедневный гидрометеорологический бюллетень СССР", карта которого охватывает большую половину Северного полушария: от Лабрадора на западе до Аляски на востоке и от Северного полюса до параллели Центральной Сахары; на оборотной стороне бюллетеня печатается синоптическая карта всего Северного полушария.

БЮЛЛЕТЕНЬ ПОГОДЫ

(Daily weather map) – см. Бюллетень гидрометеорологический .

"БЮРО ВЕРИТАС"

(Bureau Veritas) – см. Классификационные общества.

БЮРО ПОГОДЫ

(Weather bureau) – учреждения, получающие сведения с метеорологических станций и обрабатывающие их в целях предсказания погоды. В настоящее время отделы гидрометеорологической службы, которые несут эти функции, официально называются "Секторами информации и прогноза погоды".

В (Веди)

– буквенное значение одного из флагов военно-морского и международного сводов сигналов. Значение этого флага по военно-морскому своду как сигнала – "Курс ведет к опасности". Флаг "В" по международному своду сигналов означает: "Да" (утвердительный).

ВАГА

(Swing letree) – 1. Толстый брус, которым как рычагом поднимают тяжести на небольшую высоту, напр., при подъеме на подставки вытасенного на берег небольшого судна. 2. Рычаг, один конец которого упирается в наделку на спусковых полозьях, а на другом конце основаны тали. Служит для страгивания с места судна силой людей, когда после отдачи всех задержников оно остается на месте и не имеет тенденции к сходу со спускового фундамента.

ВАГНЕР

– см. Руль Вагнера.

ВАДБОТ

– ловецкая лодка, очень распространенная на побережье Балтийского моря.

ВАДЕГА, ВАДИГА

(арх.) – глубокое место на реке, где течение поэтому слабее.

ВАЕР

– см. Оттер-трал.

ВАЗЕЛИН

(Vaseline) – густая масса без запаха, белая или оранжевая. Получается из нефти. Применяется для смазки некоторых приборов и механизмов.

ВАЙГА

(арх.) – ход, проход для судов. См. Фарватер.

ВАЙГАЧ

– наносный, намывной, нижний (по течению) конец острова; наносная мель, коса, кошка. Вайгачный конец – берег насыпной, намывной, наносный.

ВАКУРНИК

(арх., астр.) – ледяная масса из нагромоздившихся одна на другую льдин при вскрытии рек.

ВАКУУМ

(Vacuum) – разреженное состояние газа. В технике В. часто измеряют в процентах. Выражение "вакуум 95 %" означает, что давление составляет 0,05 атм.

ВАКУУММЕТР

(Vacuumgauge) – прибор для измерения давлений, меньших атмосферного.

ВАЛ

(Billow, roller, surge) – 1. Большая волна. "Девятый вал" – по поверью, больше и опаснее других (на самом деле не существует). 2. Стержень, вращающийся в опорах и служащий для передачи крутящего усилия. При работе В. подвергается кручению или совместно действию изгиба и кручения.

ВАЛ ГРЕБНОЙ

(Propeller shaft or screw-shaft) – часть коренного вала судового двигателя, на которую насаживается гребной винт.

ВАЛ ДЕЙДВУДНЫЙ

(Tail shaft, tail of a shaft) – часть коренного вала судового двигателя, проходящего через дейдвудную трубу.

*ВАЛ КОЛЕНЧАТЫЙ

(Crank shaft) – вал, имеющий одну или несколько пар кривошипов, соединенных в одно целое посредством мотылевых шеек. Является частью механизма, служащего для превращения возвратно-поступательного движения поршня во вращательное движение (или обратно).

Вал коленчатый.

Составные В. К. – коленчатые валы двигателей, у которых колена и шейки составлены из отдельных частей, соединенных между собой впрессовкой или при помощи болтового соединения.

ВАЛ КУЛАЧКОВЫЙ

(Camshaft, tappetshaft) – см. Вал распределительный .

ВАЛ ПРОМЕЖУТОЧНЫЙ

(Intermediate shaft) – вал, соединяющий коленчатый вал поршневого судового двигателя или вал судовой турбины с дейдвудным валом.

ВАЛ РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНЫЙ

вал кулачковый (Distribution shaft, lay shaft) – вал, механически управляющий открытием и закрытием клапанов двигателя при помощи кулачков, насаженных на него и в нужный момент действующих на клапаны обычно через так наз. толкатели.

ВАЛ УПОРНЫЙ

(Thrust shaft) – вал, передающий судну упорное давление, развиваемое винтом, при помощи откованных на нем нескольких упорных колец, входящих в соответствующие выточки корпуса упорного подшипника Пенна, надежно закрепленного на судовом фундаменте. Так как упорный подшипник не должен принимать на себя вес упорного вала, то по обеим сторонам его устанавливаются два опорных подшипника.

ВАЛЕК

(Oar loom) – см. Весло.

ВАЛЕССИ

– см. Прибор Валесси.

ВАЛИКОВАЯ ПЕРЕДАЧА

— передача для связи между постами управления кораблем и рулевыми двигателями. Эта передача состоит из системы валиков, оканчивающихся коническими шестернями, которые сцепляются между собой и передают вращение штурвала золотнику рулевой машинки.

ВАЛКОСТЬ СУДНА

(Crankness) — способность судна наклоняться (крениться) под действием ветра или вследствие перемещения груза. Большая В. С. является недостатком судна. Отсюда термин "валкое судно", "валкий корабль", "валкая шлюпка" (Unsteady ship, crank ship).

ВАЛОПОВОРОТНЫЙ ПРИВОД

— см. Привод для проворачивания машины.

ВАЛОПРОВОД

(Propeller shafting) — система валов, составленная из нескольких частей, соединенных болтами на фланцах; на пути от двигателя до выхода из корпуса корабля она поддерживается промежуточными опорными подшипниками.

ВАЛУНЫ

(Boulder, Boulder) — обломки горных пород различной величины, округленные деятельностью воды. В., перенесенные ледниками, называются эрратическими.

ВАЛЬЦОВКА

(Rolling) — прибор, служащий для раскатки концов трубок котла, холодильника и др. подобных установок после их постановки на места для закрепления в трубных досках.

ВАЛЬЦОВКА ТРУБ

— технологический процесс соединения трубы с днищем или барабаном котла, холодильника или иной подобной установки, при котором конец трубы, вставленный в соответствующее отверстие днища или барабана, расширяется специальным инструментом (вальцовкой), в результате чего стенки трубы плотно прижимаются к стенкам отверстия.

ВАНАДИЕВАЯ СТАЛЬ

(Vanadium steel) — сталь, содержащая около 0,2 % ванадия; применяется для частей машин, подвергающихся большим напряжениям. В. С. имеет мелкозернистое строение, вязка и хорошо сопротивляется ударам. Инструментальные стали могут содержать 1–2 % ванадия.

ВАНГА

— то же, что шкало (см.).

ВАНТИНА

— так обычно называют ванты у малых шлюпок, швертботов и яхт.

ВАНТ-КЛОТНИ

(Turned in shrouds) — деревянные кружки, привязывающиеся к вантам. Через отверстия, имеющиеся у этих кружков, проходят снасти бегучего такелажа и тем самым предохраняются от трения о ванты.

ВАНТ-КНОП

вантовый кноп (Shroud knot) — см. Кнопы сдвижные.

ВАНТ-ПУТЕНСЫ

вант-путины, вант-путены, вант-путни, вант-пютенсы (Chain-Plates) — железные цепи, полосы или прутья, проходящие снаружи борта судна, к верхним концам которых иногда укрепляются нижние юферсы вант и стень-фордунов. Не смешивать с путенс-вантами.

ВАНТ-ТРОС

(Shroud-lad rope) — особый трос (4-стрендный кабельной работы), применяемый специально для выделки вант. В настоящее время пеньковые ванты употребляются редко и почти повсюду заменены проволочными.

БАЙТОВЫЙ КНОП

(вант-кноп) — см. Кнопы сдвижные.

ВАНТЫ

(Shrouds) — снасти стоячего такелажа, которыми укрепляются мачты, стеньги и брам-стеньги с боков. В зависимости от того, какое рангоутное дерево В. удерживают, они получают дополнительные наименования: фок-ванты, фор-стень-ванты, фор-брам-ванты, грот-ванты, грот-стень-ванты, грот-брам-ванты, бизань-ванты, крьюс-стень-ванты, крьюс-брам-ванты. Пара вант (A couple of shrouds) — две смежные В., сделанные из одного троса. Разбивная ванта (Bentick shrouds) — В., составленная из двух концов, сплесненных разрубным огнем, или из одного конца троса, середина которого обделана подковообразным огнем. Разбивная В. накладывается в том случае, когда число В. на стороне нечетное. Тянуть В. (To set up the shrouds) — вытягивать их с помощью тросового или винтового талрепа. Ослабить ванты (To ease the shrouds) — отдать талрепа. Это делается во время разоружения судна, чтобы В. не надрывались и не лопались.

ВАНТЫ НИЖНИЕ

— общее название фок-, грот- и бизань-вант.

ВАР, ПЕК

— твердая часть смолы хвойных деревьев, остающаяся после отгона летучих, богатых скипидаром частей. Существует несколько сортов В. Высший — корабельный В. — твердый и хрупкий, применяется для осмолки судов.

ВАРА, БАРАКА

(арх.) — возвышенное место, крутой холм, скалистая гора на берегу моря.

ВАРИОМЕТР

(Variometer) — прибор в виде двух плоских или цилиндрических катушек самоиндукции для получения плавно изменяющейся самоиндукции. Применяется для настройки радиопередатчиков и приемников.

ВАРРАНТ

(Warrant) — см. Свидетельство складское.

ВАТАГА

(Gang, band, horde) – артель рыбаков на Волге, Днепре, в Каспийском и Черном морях, а также пристанище рыбаков.

ВАТЕРБАК

– прежде так называлась выгородка в носу на верхней палубе судна, служащая для того, чтобы вода, попадавшая через клюзы, не разливалась по палубе. В. назывался также писбаком.

ВАТЕР-БАКШТАГИ

(Water backstay) – стоячий такелаж (тросовый или цепной) бушприта, удерживающий его с боков.

ВАТЕРВЕЙС

ватервельс (Waterway) – толстые деревянные брусья, идущие по бортам вдоль всего судна; составляют часть деревянного палубного настила. В. также называют толстые деревянные брусья, окаймляющие комингсы люков и шахт. На деревянных судах В. называют продольный деревянный брус, накладываемый сверху на концы бимсов и идущий вдоль по борту судна. В настоящее время В. часто называют водопроток (см.) на палубе по бортам судна, что следует признать явно неправильным.

ВАТЕР-ВУЛИНГ

(Water-woolding) – скрепления бушприта с водорезом. Прежде В.-В. делались тросовые или цепные, а теперь они заменяются железными бугелями и скобами.

ВАТЕР-ЗЕЙЛЬ

(Water-sail) (стар.) – прежде так назывался лисель, ставившийся на мелких судах под гиком. В.-З. растягивался по рейку, выстреливавшемуся с гика.

ВАТЕРЛИНИЯ

(Water-line) – кривая, получаемая при пересечении поверхности корпуса судна горизонтальной плоскостью, параллельной уровню воды. См. Теоретический чертеж судна.

ВАТЕРЛИНИЯ ГРУЗОВАЯ

(Load water-line) – ватерлиния, которая совпадает с уровнем воды, соответствующим углублению судна при полной его нагрузке.

ВАТЕРЛИНИЯ КОНСТРУКТИВНАЯ

– ватерлиния, отвечающая проектной осадке судна.

ВАТЕРЛИНИЯ ЛЕГКАЯ

(Light water-line) – В. для судна порожнем, т. е. без груза.

ВАТЕРЛИНИЯ НАКРАШЕННАЯ

– линия, отмеченная цветной (чаще белой) полосой вдоль борта судна, отвечающая определенной осадке судна, обычно в полном грузу.

ВАТЕРПАС

(Water-level) – прибор для проверки горизонтального положения предмета на плоскости и измерения небольших углов.

ВАТЕР-ТАЛИ

– тали, посредством которых прежде поднимались из люков бочки с водой. Верхним блоком тали закладывались обычно на ноке грота-рея. В.-Т. служили также для постановки и удержания трапов.

ВАТЕРШЛАНГ

(Water-hose) – резиновый или парусиновый шланг, присоединяемый к брандспойту.

ВАТЕР-ШТАГИ

(Water-stay, bob-stay) – стоячий такелаж бушприта, удерживающий его снизу.

ВАТТ

W или вт (Watt) – международная электрическая единица мощности в практической системе единиц, равная мощности тока в 1 ампер при напряжении в 1 вольт. В. равен 1 джоулю в секунду, или 10^7 эрг/сек.

ВАТТМЕТР

(Wattmeter) – прибор для измерения электрической мощности, расходуемой в данном участке электрической цепи.

ВАТТ-СЕКUNДА

– международная электрическая единица работы, равная работе, совершаемой в одну секунду током мощностью в 1 ватт. 1 В.-С. равна одному джоулю.

ВАТТ-ЧАС

Wh или вт-ч (Watt-hour) – единица работы, равная 3600 ватт-секундам (джоулям).

ВАХТА

(Watch) – 1. Особый вид дежурства на судне, для несения которого выводится часть личного состава на определенные посты и на несколько часов в сутки, но не свыше 6 часов непрерывно. 2. Часть экипажа корабля (половина, треть), представляющая собой специальное подразделение для несения вахтенной службы. 3. В. также называются определенные промежутки времени, в течение которых несетя эта служба одной сменой. В этом смысле сутки на военных кораблях делятся на 5 или 6 вахт.

ВАХТА СОБАЧЬЯ

собака (Dogwatch) – так в старом флоте называлась В. с полуночи до четырех часов.

ВАХТЕННАЯ СЛУЖБА

– см. Вахта.

ВАХТЕННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

(Quarter watch) – отделение, стоящее на вахте, несущее в данный момент вахтенную службу.

ВАХТЕННЫЙ

– лицо, несущее в данный момент вахтенную службу. На кораблях РК ВМФ: В. командир, В. командир электромеханической части, В. на шлюпке, В. на концах, В. у гальюнов, В. у мусорных рукавов, В. рассыльный.

ВАХТЕННЫЙ ЖУРНАЛ

(Log-book) – см. Журнал вахтенный.

ВАХТЕННЫЙ КОМАНДИР

(Chief of the watch) – лицо командного состава, которому в данный момент вверено непосредственное управление общекорабельной вахтенной службой.

ВАХТЕННЫЙ НАЧАЛЬНИК

(Chief of the watch) – лицо командного состава, правящее вахтой. В РКВМФ именуется вахтенным командиром (см.).

ВАХТЕННЫЙ ОФИЦЕР

(Officer of the watch) – помощник вахтенного начальника.

ВАХТЕР

(Store-keeper) – прежде так назывался содержатель судового имущества. См. Шкипер, Подшкипер, Содержатель.

ВАХТМАН

(Watchman) – матрос из местного (заграничного) порта, подражаемый за особое вознаграждение для несения на судне вахт (особенно в ночное время) в тех случаях, когда своя команда занята выполнением других обязанностей.

ВАШИНГТОНСКИЕ КРЕЙСЕРА

(Washington cruiser) – крейсера, имеющие в соответствии с условиями Вашингтонского договора стандартное водоизмещение 10 000 т и калибр артиллерии 203 мм.

"В БАЛЛАСТЕ"

(In ballast) – говорят, что "судно ушло В Б.", когда оно ушло без груза.

ВВЕРХ, В РУСЬ

(сев.) – идти или возвращаться из океана, из Норвегии, с Новой Земли – домой, в Белое море.

ВЕВЛИНГИ

(стар.) – см. Выбленки.

ВЕГЕРСЫ

(стар.) – внутренние обшивные пояся судов при сплошной обшивке.

ВЕДЖЕР-БОТ

(Wager boat) – гоночная шлюпка. Очевидно, называется так потому, что в профессиональных гонках участники и их сторонники заключают пари на исход состязания (Wager – пари).

ВЕДИ

– см. В.

ВЕДИЛО

(сев.) – плот из тонких бревен с перилами по краям.

ВЕДРА

судовые (Bucket, pail) – на судах, кроме обыкновенных, деревянных и железных В., употребляются парусиновые (Canvas bucket), которые шьются из парусины № 1 и обшиваются по верху тросом. Под этим тросом делаются два люверса для привязывания штерта. Пожарные В. (Fire bucket) – железные или деревянные В., употребляющиеся только во время пожаров на судне.

ВЕДРО

– прежняя русская мера жидких тел, равная 12,3 л. Одно В. равно 16 винным или 20 водочным бутылкам.

ВЁДРО

(Clear weather or fair weather) – ясная, тихая, сухая и хорошая погода.

ВЕДУЩИЙ КАБЕЛЬ

– кабель, проложенный по дну моря по оси фарватера, ведущему в порт. По В. К. пропускается переменный ток. Корабли, имеющие специальные приемники, улавливают сигналы, даваемые В. К., и, руководствуясь этими сигналами, точно проходят по фарватеру над В. К.

ВЕДУЩИЙ ПОЯСОК

– особый поясик из красной меди или из сплава меди с никелем, укрепленный на поверхности снаряда. В. П. врезается в нарезы ствола, вследствие чего при выстреле снаряду сообщается устойчивое вращение, чем в свою очередь достигается увеличение меткости стрельбы.

ВЕКША

(стар.) – блок.

ВЕЛИЧИНА ИЗМЕНЕНИЯ ВЫСОТЫ

или сокращенно ВИВ – величина изменения высоты воздушной цели в единицу времени.

ВЕЛИЧИНА ИЗМЕНЕНИЯ НАПРАВЛЕНИЯ

или сокращенно ВИН – величина изменения направления на цель в единицу времени.

ВЕЛИЧИНА ИЗМЕНЕНИЯ ПЕЛЕНГА

или сокращенно ВИП – величина изменения пеленга на цель (противника) в одну минуту, выраженная в градусах. При изменении пеленга по часовой стрелке ВИП считается положительным и со знаком (+), а в противном случае – отрицательным и со знаком (–).

ВЕЛИЧИНА ИЗМЕНЕНИЯ РАССТОЯНИЯ

или сокращенно ВИР – величина изменения расстояния до цели (противника) в одну минуту, выраженная в кабельтовых. При этом если расстояние увеличивается, то ВИР имеет знак (+), если уменьшается, то знак (–).

ВЕЛИЧИНА СМОЧЕННОЙ ПОВЕРХНОСТИ

может быть определена по формуле Мумфорда:

$$S = L \cdot (1,7T + ?V)$$

или по формуле Тейлора-Ловетта:

$$S = 3,44 \sqrt{(T/V) \cdot ?^2 \cdot DL},$$

где S – смоченная поверхность в м², L – длина, V – ширина и T – осадка судна в м, D – водоизмещение в т, ? – коэффициент полноты мидель-шпангоута.

ВЕЛИЧИНА СОПРОТИВЛЕНИЯ ТРЕНИЯ

при движении судна в воде определяется формулой:

$$R_f = f \cdot S \cdot v^{1,83},$$

где R_f — сопротивление трения,

f — коэффициент трения, равный силе трения в кг на 1 м² смоченной поверхности при скорости хода в 1 узел, v — скорость хода в узлах, S — смоченная поверхность судна в м².

ВЕЛЬ

(Well) — льяло (см.).

ВЕЛЬБОТ

(Whale-boat) — легкая военная быстроходная шлюпка без транца, с острыми обводами носа и кормы, служащая для посылок и разъездов. В. встречаются 4, 5, 6 и 8-весельные. На больших кораблях бывают специальные спасательные В. с воздушными ящиками. В. могут быть полезны для сообщения с берегом на прибое; применяются также при китобойном промысле.

ВЕЛЬБОТ КИТОВОЙНЫЙ

(Whale-boat) — быстроходная, прочная и остойчивая шлюпка с острыми образованиями носа и кормы, применяющаяся в китобойном промысле. Китобойный В. не имеет руля, а управляется кормовым веслом. Обычные размеры В. К. таковы: длина 9 м, ширина 1,85, высота в середине 0,50, в оконечностях 1,30. Площадь парусов при довольно низкой мачте 15 м². Продольный и поперечный набор — дубовый, обшивка — сосновая, поставленная вгладь. Ходит как под веслами, так и под парусами.

ВЕЛЬМОГА

(Backboard of a boat) (стар.) — заспинная доска на шлюпке.

ВЕЛЬПСЫ, ВЕЛЬПЫ

(Whelps) — выступы, ребра на барабане шпиля, препятствующие скольжению тросов, обнесенных на барабан.

ВЕЛЬСЫ

(Wales) — 1. Баргоут. Надводные поясья наружной обшивки деревянного судна. 2. Надводный борт.

ВЕНЕРА

(Venus, evening star) — вторая планета от Солнца. Хорошо видна невооруженным глазом вечером на западе, а утром на востоке, поэтому ее называют "вечерней" и "утренней" звездой. Период обращения вокруг Солнца 225 дней. Отстоит от Солнца в среднем на 108 млн. км. Поперечник В. почти равен поперечнику Земли (12 200 км).

ВЕНЕЦ

— см. Венцы.

ВЕНТИЛЬ

(Cock, valve) — см. Клапан.

ВЕНТИЛЬ ДАЛЕНА

— клапан, автоматически выключающий газ в светящихся буюх (при действии дневного света) и включающий поступление газа с наступлением сумерек.

*ВЕНТИЛЯТОР

(Ventilator) – механизм, служащий для перемещения воздуха. В. бывают крыльчатые (винтовые) и центробежные.

Вентилятор потолочный крыльчатый.

Вентилятор центробежный.

Винтовые В. сообщают воздуху довольно энергичное движение, но создают незначительный напор (до 20 мм вод. ст.), вследствие чего применяются только для приведения в движение воздуха. Не улучшая качества воздуха, они создают в помещении известное состояние прохлады. Применяются потолочные и настольные винтовые В. Центробежный В. состоит из крылатки и спиралевидного кожуха (диффузора). Диффузор служит для придания струям воздуха надлежащего направления, а также для увеличения статического напора. Кожух центробежного В. в зависимости от назначения устраивается водонепроницаемым или водогазонепроницаемым. Действие центробежных В. основано на том, что при вращении колеса воздух, заключенный между лопатками, увлекается последними и действием центробежной силы отбрасывается к периферии. Вследствие образовавшегося у оси крылатки разрежения в колесо засасываются новые порции воздуха, чем и обуславливается непрерывный процесс всасывания воздуха в отверстие В. у оси и нагнетания в отверстие трубопровода. Если отверстие В. у оси соединено с шахтой, подающей свежий воздух, то получается вдувной (нагнетательный) В., а если это отверстие соединено с трубопроводом, идущим из помещения, то получается вытяжной В. Центробежные В. пригодны для движения воздуха по длинному трубопроводу.

В качестве двигателей для центробежных В. применяются: электродвигатели, паровые машины и паровые турбины. Производительность В. определяется количеством воздуха Q в м³, которое он должен пропустить в час, причем $Q = nq$, где q – объем вентилируемого помещения, n – число обменов воздуха в этом помещении в час.

ВЕНТИЛЯТОР КОЧЕГАРНЫЙ

– В., посредством которого нагнетается воздух или в закрытую кочегарку, или непосредственно в топку, чем достигается форсированная тяга в котлах. Дутье в закрытые кочегарки состоит в том, что воздух нагнетается В. К. в герметически закрытые кочегарки и не имеет другого выхода, как только через газоходы в дымовую трубу. Эта система применяется на военных кораблях. Дутье непосредственно в топку чаще всего применяется на гражданских судах, где В. нагнетают воздух по особому каналу в воздухоподогреватель или в воздушную коробку. Этим на военных кораблях устраняется возможность попадания зараженного отравляющими веществами воздуха в кочегарки. Обычно применяются турбовентиляторы.

ВЕНТИЛЯТОРЫ МАШИННЫЕ

– В., посредством которых нагнетается и удаляется воздух из машинного отделения. Этим в последнем понижается температура, улучшаются условия работы обслуживающего личного состава и охлаждаются механизмы. На случай газовой атаки в машинном отделении военных кораблей иногда устанавливаются газофилтры. Целесообразнее во время газовой атаки пропускать воздух машинного отделения в замкнутом процессе через воздухоохладитель, а для обогащения воздуха кислородом обеспечить доставку атмосферного воздуха, пропущенного через газофилтры, только в объеме 7–10-кратного обмена. Для вентиляции машинных отделений применяются В., приводимые в действие электродвигателями. В последнее время на военных кораблях нашли применение турбовентиляторы.

ВЕНТИЛЯЦИОННЫЕ ЗАПОРЫ

– запоры в вентиляционных трубопроводах; применяются главным образом откидные запоры (регистры) вследствие простоты и быстроты управления, а также вследствие того, что эти запоры в открытом состоянии создают незначительное сопротивление для свежего воздуха; значительно реже применяются вентиляционные заслонки.

ВЕНТИЛЯЦИЯ

(Ventilation) – система воздухопроводов и вентиляторов или дефлекторов, имеющая назначение: а) удалять непригодный для организма людей воздух и возобновлять его свежим; б) очищать воздух грузовых трюмов с целью сохранения доброкачественности перевозимых в трюме грузов; в) удалять из угольных грузовых трюмов и бункеров выделяющиеся из угля газы; г) освежать воздух помещений тепловых механизмов; д) осуществлять противогазовую защиту корабельных помещений; е) охлаждать помещения боевых запасов. В соответствии с этим В. делится на группы: а) общесудовая В., куда входят жилые и служебные помещения, помещения общественного пользования, боевые посты и рубки, помещения судовых запасов и пр.; б) В. машинно-котельных отделений и помещений тепловых двигателей; в) В. угольных и нефтяных ям; г) противогазовая В., д) охлаждения погребов боезапасов; е) В. грузовых трюмов. На подводных лодках В. разделяется на общелодочную и батарейную, обеспечивающую В. помещений аккумуляторов и отдельных аккумуляторов. Различается вдувная (нагнетательная) В., осуществляющая подачу свежего воздуха, и вытяжная – для удаления испорченного или нагретого воздуха.

ВЕНТИЛЯЦИЯ БАЛЛАСТНЫХ СИСТЕРН

– устройство на подводных лодках для удаления воздуха из систем главного балласта при заполнении их водой; состоит из труб, выведенных из этих систем и снабженных в надстройке особыми клапанами.

ВЕНТИЛЯЦИЯ БАТАРЕЙНАЯ

– служит для удаления опасной смеси воздуха с водородом, выделяющимся при зарядке и разрядке аккумуляторов и стоянке их в бездействии. Наиболее интенсивно выделение водорода происходит в конце зарядки и при перезарядках. Концентрация водорода в воздухе выше 4 % образует опасную, легко воспламеняющуюся смесь. Максимально допустимое содержание водорода в любом отсеке лодки не должно превышать 3,5 %; в аккумуляторных ямах допускается повышение концентрации до 3 %. В. Б. состоит из вентилятора и воздухопровода, изготовленного из кислотоупорного материала. Воздухопровод подводится не только в аккумуляторную яму, но часто и к каждой отдельной батарее.

ВЕНЦЫ

(Corona) – светлое сияние, окружающее диск Солнца или Луны, когда они видны через тонкий слой облаков. Явление В. объясняется дифракцией света при прохождении его между водяными или ледяными частичками, составляющими облако.

ВЕРБЛЮД, ВЕРБЛЮЖОНОК

– накладка (плаха, горбыль), которую ставят на деревянном румпеле в целях увеличения его прочности и предупреждения свисания. Термин применяется в деревянном судостроении.

ВЕРДЕК

– см. Палубы парусного военного корабля.

ВЕРЕЖА

(арх.) – круги на воде от брошенного камня или иного твердого тела.

ВЕРЕЙКА, или ВЕРЕЯ

(от англ. Wherry) – небольшое парусное судно со значительной седловатостью по длине и острым образованием днища; форштевень, откинутый вперед, корма прямоугольная. Судно одно- и двухмачтовое со стеньгой или без нее, с бушпритом и двумя-тремя передними парусами. Разновидности верейки: верейка-кан, верейка рыболовная. В петровские времена – большие суда, употреблявшиеся даже при осаде крепостей.

ВЕРЕТЕНО у весла
— см. Весло.

ВЕРЕТЕНО ЯКОРЯ
(Shank of the anchor) — см. Якорь адмиралтейский и др.

ВЕРЕТЬЕ
(арх.) — насыпь на морском берегу, образовавшаяся от наноса песка волнами.

ВЕРЕХА
— речное судно; то же, что паузок.

ВЕРИТАС
(Veritas) — см. Бюро Веритас.

ВЕРНЬЕР
верниер (Vernier) — приспособление на секстане (см.), линейках и лимбах, позволяющее отсчитывать минуты и доли минут или десятки секунд в зависимости от устройства В.

ВЕРП, ВЕРП-АНКЕР
(Kedge or kedge anchor) — судовой якорь меньшего веса, чем становой. Самый тяжелый из В. называется стоп-анкером. В. и стоп-анкера предназначаются для завозов их с судна на шлюпках в тех случаях, когда бывает необходимо закинуть корму в ту или другую сторону, перетянуться на другое место, снять с мели небольшое судно и т. п. В. делаются в виде либо адмиралтейских якорей, либо якорей с вращающимися лапами. Для удобства погрузок В. и стоп-анкера размещаются обычно на верхней палубе, вблизи стрел, кранов и шлюпбалок, которыми их можно подать на шлюпку.

ВЕРПОВАЛЬНЫЕ СУДА
(Warping vessel) — служебные суда, служащие для увеличения скорости движения сплавных плотов в условиях недостаточной быстроты течения путем так называемой перетяжки; эти суда становятся на якорь в некотором отдалении от плота и буксируют его тросом определенной длины при помощи лебедки, установленной на судне, причем, когда весь трос выбран, судно вновь отходит от плота и повторяет ту же операцию.

ВЕРПОВАТЬ
(Warp, warping) — тянуть, тащить судно посредством завозов верпа. Верповаться — идти, тянуться с помощью завозов верпа. Верпование — передвижение судна с помощью завозов верпа.

ВЕРРИ
уерри (Wherry) — лодка, ялик. Англичане предполагают, что это название произошло от слова "Ferry", т. е. паром, так как часто В. применялись в качестве парома. В старое время В. бывали различной постройки и назначения. В. в различных географических пунктах имеют различное применение. Старые темзенские В. встречаются и в настоящее время.

ВЕРРИ НОРФОЛЬКСКИЕ

(Norfolk wherry) – баржа особой конструкции, вооруженная одной мачтой и парусом, один из верхних углов которого поднимается на очень большую высоту.

ВЕРТИКАЛ

круг высоты (Vertical circle) – большой круг небесной сферы, проходящий через зенит и надир наблюдателя и перпендикулярный к истинному его горизонту.

ВЕРТИКАЛЬНАЯ БРОНЯ

(Vertical Armour) – см. Бронирование.

ВЕРТИКАЛЬНАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ СИЛЫ ЗЕМНОГО МАГНЕТИЗМА

– см. Земной магнетизм.

ВЕРТИКАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ

– см. Скороподъемность.

ВЕРТИКАЛЬНОЕ НАВЕДЕНИЕ

(Elevation of the gun) – придание орудию нужного угла возвышения.

ВЕРТИКАЛЬНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ

– двигатель с вертикально расположенными цилиндрами.

ВЕРТИКАЛЬНЫЙ КРУГ

(Vertical circle) – всякий круг небесной сферы, проведенный через зенит перпендикулярно к горизонту.

ВЕРТИКАЛЬНЫЙ УГОЛ ОПАСНОСТИ

(Vertical danger angle) – в тех случаях, когда вблизи опасности или на берегу имеется какой-либо хорошо видимый предмет, высота которого известна, то для обеспечения безопасного плавания корабля можно поступить так: приняв точку А, обозначающую на карте этот предмет, за центр, описать окружность, которая заключала бы в себе не только все лежащие банки, камни, но и часть пространства, свободного от опасностей. Взяв радиус r этой окружности в морских милях и зная высоту предмета на берегу Н в ф., В. У. О. можно определить из формулы:

$$\operatorname{ctg} ? = (6080 r) / H \text{ и } ? = 4H / 7r,$$

или по таблицам Леску. Тогда, проходя мимо банки или камней и измеряя угол между основанием предмета (поверхностью воды) и его вершиной, можно считать себя в безопасности до тех пор, пока измеренный угол будет меньше вычисленного угла. Для получения удовлетворительного результата необходимо, чтобы угол ? не был менее 20', а расстояние до предмета не превышало 6 миль.

*ВЕРТЛЮГ

(Swivel) – соединение двух частей какого-либо предмета, позволяющее одному из них вращаться вокруг оси. Напр., блок с вертлюжным гаком, В. в первой и последней смычках якорной цепи и пр.

Вертлюг.

ВЕРТЛЮГ ОРУДИЙНЫЙ

– см. Орудийные станки.

ВЕРТЛЮГИ СИСТЕМЫ АДМИРАЛА ДЕ ЛА ГАРДИ

– см. Скоба фертоинговая.

ВЕРТЛЯВОСТЬ

(Restlessness) – при задних ветрах, особенно при ходе на фордевинд, парусные суда часто бывают вертлявы, самопроизвольно поворачивая нос то в одну, то в другую сторону.

Причина В. судна заключается в том, что при ходе на фордевинд действие ветра на задние паруса значительно больше действия его на передние, отчего центр парусности сильно переходит в корму. Наиболее вертлявыми судами являются суда небольшой длины, у которых грот-мачта слишком отставлена в корму (расстояние между фок- и грот-мачтами невелико) и, следовательно, носовые паруса закрываются от ветра кормовыми.

ВЕРТОЛЕТ

– см. Автожир.

ВЕРТУШКА

– прибор, с помощью которого измеряется скорость течения, а иногда и направление, как, напр., вертушка системы Экмана.

*ВЕРТУШКА механического лага

(Rotator) – состоит из цилиндрической втулки обтекаемой формы, снабженной четырьмя перьями особой формы под углом около 10° к оси втулки.

Вертушка механического лага.

При буксировке В. на лагине за кормой судна она приводится во вращение давлением воды на поверхности этих перьев. Числом оборотов этой В. измеряется скорость судна.

ВЕРФЬ

(Dockyard, shipyard, stocks) – производственное предприятие для постройки и ремонта судов, расположенное на берегу моря, реки или озера. В. обычно представляет собой совокупность сооружений: эллингов, стапелей, доков, бассейнов для достройки судов, кранов, мастерских, складов и т. п.

ВЕРХ РЕКИ

– вершина, исток, начало; место, лежащее выше по течению, ближе к истокам.

ВЕРХОВКА

(арх.) – прибылая вследствие разлива южных ветров и дождей вода с верховья Сев. Двины.

ВЕРХОВОЙ ВЕТЕР

(черн.) – свежий, морской.

ВЕРХОВЬЕ

(Source) – начало реки, верхняя ее часть.

ВЕРШИНА бревна

– более тонкий конец бревна.

ВЕРШИНА ВОЛНЫ

– см. Гребень волны.

ВЕРШИНА ТРАЕКТОРИИ

— см. Траектория снаряда.

ВЕС

тяжесть (Weight) — сила притяжения тела к земле. За единицу веса принимают силу, с которой притягивается к земле масса в 1 г или 1 кг на уровне моря и широте 45°.

ВЕС БРУТТО

(Gross weight) — вес товара с упаковкой. Вес самого груза называется весом нетто, а вес одной упаковки — тарой.

ВЕС НЕТТО

(Netweight) — см. Вес брутто.

ВЕС ПОГРУЗОЧНЫЙ

(Shipping weight) — вес груза к моменту погрузки на судно.

ВЕС ПУСТОГО САМОЛЕТА

вес конструкции (Weight empty) — В. С. с мотором и частью оборудования без горючего, смазочного, экипажа и вооружения.

"ВЕС, СТОИМОСТЬ И СОДЕРЖАНИЕ НЕИЗВЕСТНЫ"

(Weight, value and contents unknown) — оговорка, обычно включаемая в коносамент, не освобождающая, однако, судовладельца от ответственности, а лишь перелагающая доказательства на держателя коносамента, предъявляющего (судовладельцу) ту или иную претензию.

ВЕСЕЛЬНИК

(касп.) — гребец.

ВЕСЕЛЬНЫЙ МАСТЕР

(Oarmaker) (стар.) — мастер по выделке весел.

ВЕСЕЛЬЩИК

(сев.) — член шнячной артели, занимающийся только греблей, и помощник тяглицу при вытаскивании снасти (яруса).

"ВЕСЛА!"

("Out!") — команда, подаваемая на шлюпке. По этой команде гребцы приподнимают весла и кладут их серединой кожи в уключины. Команда "В." на распашных шлюпках не подается, так как на них весла берутся в уключины по команде "Отваливай".

"ВЕСЛА В ВОДУ!"

(Hold water) — команда, подаваемая на шлюпке для уменьшения или приостановки хода последней. По этой команде гребцы опускают лопасти весел ребром в воду (на одну треть); при большом ходе лопасти верхней кромкой слегка разворачиваются к носу.

"ВЕСЛА ЗА БОРТ!"

— команда, подаваемая на шлюпках, по которой гребцы разворачивают весла лопастями на корму, вынимают их из уключин и выбрасывают за борт. Команда эта подается, если весла прихвачены к шлюпке штертами и не могут быть уложены на банки по команде "Шабаш", напр., в случаях загрузки шлюпки.

***"ВЕСЛА НА ВАЛЕК!"**

(Toss Oar) — команда, подаваемая на шлюпках, по которой гребцы поднимают весла лопастями вверх, ставят их на дно шлюпки, разворачивают лопастями вдоль диаметральной плоскости и выравнивают.

"Весла на валеки!"

Рука, обращенная к борту, будучи вытянута горизонтально и перпендикулярно к борту, должна держать весло в хват у кожи, другая ниже — за валеки. Весла поднимаются, нажимая одной рукой за рукоять, а другой, пропущенной под валеки, подхватывая его, отнюдь не вставая с места. Взятие весел "на валеки" практикуется при оказании почестей — при встрече на воде с шлюпкой флагмана, командира, при подъеме и спуске флага и т. п.

"ВЕСЛА НА УКОЛ!"

— команда, подаваемая на шлюпках обычно при стаскивании их с мели. По этой команде гребцы встают, вынимают весла из уключин и, упираясь вальками весел в грунт (лопастями не рекомендуется, так как они могут расколоться), проталкивают шлюпку на глубину. Раньше эта команда подавалась иначе, а именно — "Весла на упор".

"ВЕСЛА ПО БОРТУ!"

(Unship oars) — команда, подаваемая на шлюпках, по которой гребцы, не вынимая весел из уключин, быстро относят лопасти к корме так, чтобы они легли по наружному борту шлюпки и были бы в разрез воде.

"ВЕСЛА ПОД ПЛАНШИРЬ!"

— команда, подаваемая на распашных шлюпках для отдыха гребцов. Выполняется так же, как и команда "Весла под рангоут" (см.), но только рукоятки закладываются не под рангоут, а под планширь.

"ВЕСЛА ПОД РАНГУТ!"

— команда, подаваемая на шлюпках (не распашных), для отдыха гребцов. По этой команде гребцы закладывают рукоятки весел под рангоут, оставляя весло лежащим в уключине. Лопасти должны быть выровнены.

"ВЕСЛА РАЗОБРАТЬ!"

— команда, подаваемая на шлюпках, по которой на шлюпках с распашными веслами каждый гребец готовит весло для впереди сидящего (гребцы правого борта готовят весла на левом борту и наоборот), вставляя его в уключину лопастью по направлению к корме шлюпки. На шлюпках, где на одной банке сидят два гребца, все гребцы, кроме баковых (на десятках и выше), берут свои весла: гребцы правого борта — правой рукой за рукоять, а левой под валеки, гребцы левого борта — левой рукой за рукоять, а правой под валеки; весла кладутся лопастями на планширь за третью уключину (на десятках и выше), развернув лопасти слегка на нос. Баковые (на барказах, полубарказах и катерах) переносят весла через головы гребцов и кладут их на рангоут лопастями к корме.

ВЕСЛАРНЯ

(Oarmaker's shed) (стар.) — особая мастерская, в которой выделывались весла не только для шлюпок, но и для галер. Теперь весла изготавливаются обычно в весельном отделении шлюпочной мастерской.

ВЕСЛАТИ

(слав.) – грести.

*ВЕСЛО

(Oar) – деревянное орудие для гребли. В., употребляемые на шлюпках, разделяются на: вальковые, распашные (безвальковые), парные и гребки. Всякое В. имеет лопасть в виде лопатки, которой гребут. Во избежание раскалывания конец лопасти по кромке оковывается медной полоской. Лопасть с одной стороны делается гладкой, а с другой стороны – с утолщением, причем во время гребли В. обращено к корме гладкой стороной. Продолжение лопасти в виде круглого дерева называется веретеном В. У В. безвальковых и распашных веретено у конца стачивается в рукоять; у вальковых В. веретено приблизительно на 1/4 его длины утолщается в валец и уже валец на конце стачивается в рукоять.

Весло вальковое и безвальковое.

Для предохранения от перетирания в уключине В. в соответствующем месте обиваются кожей. Для облегчения гребли В. стараются уравновесить, т. е. сделать так, чтобы весло, положенное в уключину на кожу, чуть склонялось к воде, т. к. при этом условия В. будут сами легко опускаться в воду, а на волне их не будет выбивать из уключин. В вальковых В. уравниванию помогает валец; в веслах безвальковых для этого приходится врезать в веретено у рукоятки кусок свинца. Вальковые весла полагаются на те шлюпки, где два гребца сидят на одной банке. Распашные – на те шлюпки, где на банке сидит один гребец, напр. на вельботах и гичках. Парные употребляются на шлюпках, где один гребец работает на двух В., напр. на тузах. Гребками называются В., имеющие две лопасти по концам общего веретена для гребли поочередно с бортов, напр. на байдарках.

ВЕСЛО ГАЛЕРНОЕ

(ист.) – весло, употреблявшееся на галерах (см.). Длина такого В. достигала 9,1–13,7 м. На каждом весле сидело от 4 до 7 человек.

ВЕСЛО ЗАГРЕВНОЕ

(Stroke oar) – весло, которым гребет загребной, т. е. первый от кормы гребец.

ВЕСЛЯР

весельщик (стар.) – весельный мастер.

ВЕСНОВАЛЬНЫЙ КАРВАС

(сев.) – лодка местного производства, употребляемая весновальщиками; отличается легкостью и удобством для перетаскивания по льду, имеет боковые кили, заменяющие полозья.

ВЕСНОВАЛЬЩИК

(сев.) – промышленник, занимающийся тюленным промыслом на льду в феврале, марте и апреле (весной).

ВЕСНЯК

(волж.) – юго-восточный ветер.

ВЕСОВАЯ СПЕЦИФИКАЦИЯ

(Weight account) – документ, выдаваемый складами и содержащий вес брутто и нетто принятого складами груза.

ВЕСТ

(West, W) – запад; название одного из главных румбов (см. Румб). От него к норду (северу) идут: вест-тень-норд (West-by-North) и вест-норд-вест (West-North-West), а к зюйду (югу) – вест-тень-зюйд (West-by-south) и вест-зюйд-вест (West-south-west). Соответственные сокращенные обозначения: WtN, WNW, WtS, WSW.

"ВЕСТ"

– 1. Название одного из флагов военно-морского свода сигналов. Значение этого флага как сигнала – "Румб вест". 2. Сокращение слов "ведомственный стандарт" (ВСТ).

ВЕСТИ

– см. Водить.

ВЕСТОВОЙ

(Orderly) – краснофлотец, назначенный для обслуживания кают-компания и кают-командного состава.

ВЕСТОВЫЙ

(Western) – западный. В. ветер, или вест – западный ветер.

ВЕТАР

(слав.) – ветер.

ВЕТАРНИЦА

яловчик (слав.) – вымпел.

ВЕТЕР

(Wind) – перемещения воздушных масс в горизонтальном направлении или, иначе говоря, горизонтальные потоки воздуха. Каждый В. характеризуется двумя элементами: направлением, в котором происходит перемещение воздуха, и скоростью, с которой это перемещение совершается. Направление В. всегда обозначается названием той части горизонта, откуда В. дует. Иначе говоря, В. всегда "дует в компас". В морском деле и в метеорологии направление В. обычно обозначается именем того румба, откуда он дует. Кроме того, часто применяется обозначение направления В. по четвертям горизонта. Направление В. в высоких слоях атмосферы обозначается или в градусах полной окружности горизонта, или же в градусах по четвертям горизонта. Скорость В. выражается расстоянием, пробегаемым массой воздуха в единицу времени; в громадном большинстве случаев – числом метров в секунду (м/сек) и гораздо реже числом километров в час. Для перехода от скорости в узлах к скорости, выраженной в метрах в секунду, применяется постоянный переводной множитель, равный 0,5144. Так как непосредственно измерить скорость перемещения воздушных масс невозможно, то приходится прибегать к косвенным методам, а именно: обычно измеряют силу давления В. и по ней судят о его скорости. См. также Шкала Бофорта. Отдельные выражения: "ветер задувает" (Windraises) – начинает дуть. "Ветер заходит" (Wind scants) – направление ветра, изменяясь, уклоняется к носу. "Ветер крепчает" – делается сильнее. "Ветер меняется" (Wind veers) – меняет свое направление. "Ветер отходит" (Wind draws aft) – направление ветра, изменяясь, уклоняется к корме. "Ветер переменялся" (Wind has shifted) – изменил свое направление. "Ветер свежеет" (Wind freshens) – усиливается, крепчает. "Ветер стихает" (Wind lulls) – становится менее сильным, ослабевает. "Ветер установился" (Wind is fixed) – не изменяет своего направления. "Гнать к ветру" – идти бейдевинд, как можно круче. См. также Ветры.

ВЕТЕР БАЛЛИСТИЧЕСКИЙ

(Ballistic wind) – величина фиктивно-постоянного ветра, действие которого на снаряд по данной траектории одинаково с действием истинного переменного ветра.

ВЕТЕР БОКОВОЙ

(Wind abreast) – ветер, дующий в борт (бок) судна.

ВЕТЕР БОМ-БРАМСЕЛЬНЫЙ

– ветер такой силы, когда кораблю представляется возможным нести все свои паруса.

ВЕТЕР БРАМСЕЛЬНЫЙ

– ветер такой силы, когда представляется возможным без вреда для рангоута нести брамсели. По шкале Бофорта – до 6 баллов включительно.

ВЕТЕР ВЕРХОВОЙ

– надувающий только верхние паруса или верхние их части.

ВЕТЕР ГОРНИЙ, или ГОРНЫЙ

(арх.) – дующий с материка, с берега.

ВЕТЕР КРЕПКИЙ

(Moderate gale) – ветер силой в 7 баллов и скоростью в 12,5–15,2 м/сек, или примерно в 31 мор. милю в час; при К. В. современное парусное судно с разрезными марселями может еще нести марсели и кливера. Ветер срывает с гребней белую пену и стелет ее полосами. Шум прибоя слышен на значительное расстояние. Сила волнения в открытом море достигает 6 баллов.

ВЕТЕР ЛЕГКИЙ

(Light breeze) – ветер силой в 2 балла и скоростью в 1,8–3,3 м/сек, или примерно в 6 мор. миль в час. Современное парусное судно с разрезными марселями может идти полным ветром под всеми парусами со скоростью 1–2 узлов. На поверхности моря – короткие, хорошо выраженные волны; гребни их начинают опрокидываться, но пена не белая, а стекловидная. Сила волнения в открытом море достигает 2 баллов.

ВЕТЕР ЛОВОВОЙ

– см. Лобач.

ВЕТЕР МАРСЕЛЬНЫЙ

– ветер такой силы, когда представляется возможным нести только марсели, а брамсели уже не ставят, опасаясь за целость рангоута.

ВЕТЕР НАВАЛЬНЫЙ

(волж.) – ветер, дующий поперек реки.

ВЕТЕР НЕРОВНЫЙ

– ветер с порывами, не превосходящими по скорости 5 м/сек.

ВЕТЕР НИЗОВОЙ

– 1. Ветер, дующий против течения (волж.). 2. "Легкий береговой ветер (черн.).

ВЕТЕР ОТВОЙНЫЙ

(волж.) – сильный ветер, производящий значительное волнение и препятствующий движению буксирного парохода.

ВЕТЕР ОТВАЛЬНЫЙ

(речи.) – ветер, препятствующий подходу (привалу) судна к пристани, но способствующий отходу (отвалу).

ВЕТЕР ОТНОСНЫЙ

(арх.) – сильный ветер с берега, отрывающий и относящий в глубь моря припай (действие это называется относ и отсюда выражение : "попасть в относ" – если промышленников вместе с оторванной льдиной уносит в море). Кроме того, В. О. называют сильный попутный ветер, относящий звуки.

ВЕТЕР ОЧЕНЬ КРЕПКИЙ

(Fresh gale) – ветер силой в 8 баллов и скоростью в 15,3–18,2 м/сек, или примерно в 38 мор. миль в час. При В. О. К. современное парусное судно с разрезными марселями может еще нести зарифленные верхние марсели и нижние паруса. Высота и длина волн заметно увеличиваются. Пена "барашков" ложится по ветру более густыми полосами. Шум в открытом море приобретает характер раскатов. Сила волнения в открытом море достигает 7 баллов.

ВЕТЕР ОЧЕНЬ ЛЕГКИЙ, ТИХИЙ

(Light air) – ветер силой в 1 балл и скоростью в 0,6–1,7 м/сек, или примерно в 2,5 мор. мили в час. Судно под всеми парусами имеет едва заметный ход и только-только слушается руля. На поверхности моря образуются небольшие волны (рябь). Сила волнения в открытом море – 1 балл.

ВЕТЕР ПОПУТНЫЙ

(Fair wind) – ветер, дующий по направлению курса (в корму судна) и дающий возможность идти под парусами одним галсом к намеченному пункту.

ВЕТЕР ПОРЫВИСТЫЙ

(Choppy wind) – ветер с порывами скоростью 6–10 м/сек.

ВЕТЕР ПРИВАЛЬНЫЙ

(речи.) – ветер, способствующий подходу (привалу) судна к пристани, но препятствующий отходу (отвалу).

ВЕТЕР ПРИЖИМИСТЫЙ, ПРИЖИМНЫЙ

(волж.) – дующий к берегу.

ВЕТЕР ПРОТИВНЫЙ

(Head Wind) – ветер, дующий по направлению, противоположному курсу судна, и не дающий возможности дойти одним галсом под парусами к намеченному пункту. Такой ветер моряки в шутку называют "мордавинд".

ВЕТЕР ПРЯМОЙ

(сев.) – фордевинд.

ВЕТЕР РИФ-МАРСЕЛЬНЫЙ

– ветер настолько свежий, что полных марселей без рифов нести нельзя.

ВЕТЕР РИФ-УНТЕР-ЗЕЙЛЬ

(стар.) – ветер такой силы, когда суда могут нести только нижние паруса и те зарифленными.

ВЕТЕР РОВНЫЙ

– ветер без заметных колебаний в скорости.

ВЕТЕР СВЕЖИЙ

(Fresh wind) – ветер силой в 5 баллов и скоростью в 7,5–9,8 м/сек, или примерно 19 мор. миль в час. При свежем ветре современное судно с разрезными марселями может еще нести бом-брамсели. Волны становятся длиннее. Все море покрывается барашками, шум прибоя усиливается и воспринимается, как безостановочное бормотание. Сила волнения в открытом море достигает 4 баллов.

ВЕТЕР СИЛЬНЫЙ

(Strong breeze) – ветер силой в 6 баллов и скоростью в 9,9–12,4 м/сек, или примерно 25 мор. миль в час. При сильном ветре современное парусное судно с разрезными марселями может еще нести брамсели. На поверхности моря начинают образовываться гребни большой высоты, пенящиеся вершины которых занимают большие поверхности. Прибой сопровождается глухими раскатами. Сила волнения в открытом море достигает 5 баллов.

ВЕТЕР СЛАБЫЙ

(Gentle breeze) – ветер силой в 3 балла и скоростью 3,4–5,2 м/сек, или примерно 10 мор. миль в час. Современное парусное судно с разрезными марселями может идти полным ветром под всеми парусами со скоростью 3–4 узлов.

ВЕТЕР СРЕДНИЕ

– то же, что марсельный ветер.

ВЕТЕР ТИХИЙ

– см. Ветер очень легкий.

ВЕТЕР УГОННЫЙ

(речи.) – дующий вниз по течению.

ВЕТЕР УМЕРЕННЫЙ

(Moderate breeze) – ветер силой в 4 балла и скоростью в 5,3–7,4 м/сек, или примерно 14 мор. миль в час. Современное парусное судно с разрезными марселями может идти полным ветром под всеми парусами со скоростью 5–6 узлов. Волны становятся длиннее; местами образуются пенящиеся барашки. Прибой сопровождается непродолжительным шумом. Сила волнения в открытом море достигает 3 баллов.

ВЕТЕР УНТЕР-ЗЕЙЛЬ

(стар) – ветер такой силы, когда суда могут нести только нижние паруса.

ВЕТЕР УРАГАННЫЙ

(Hurricane) – ветер силой в 12 баллов и скоростью более 29,0 м/сек, или 65 мор. миль в час. При В. У. парусное судно не может нести никаких парусов, но имеет ход благодаря давлению ветра на его корпус, мачты и такелаж. Срываемая с гребней волн водяная пыль становится настолько густой, что значительно уменьшает видимость.

ВЕТЕР ШКВАЛИСТЫЙ

– ветер с порывами скорости, превосходящими 10 м/сек.

ВЕТКА

– речная лодка в Сибири. Бывает выдолбленная из колоды и сшитая из бересты. Шпангоуты из тонких прутьев, связанных между собой в несколько рядов рейками. Нос и корма острые. Очень легка на ходу. Достигает в длину до 5 м. В. длиной 3–4 м, шириной 1 м подымает четырех человек.

ВЕТОШЬ

– тряпье, употребляемое в качестве обтирочного материала.

ВЕТРЕННЫЙ НОС

(сев.) – шквал.

ВЕТРОГОН

ветролов – железный совок, вставляемый в открытый иллюминатор срезанной частью (желобом) против ветра (на ходу – в сторону носа судна). Служит для вентиляции кают, жилых и др. помещений, имеющих иллюминаторы.

ВЕТРОЛОВ

– см. Ветрогон.

ВЕТРОМЕР

– то же, что и анемометр (см.).

ВЕТРОМЁТ

(слав.) – курс, румб.

ВЕТРОЧЕТ

– прибор, позволяющий правильно держать курс полета и определить во время полета скорость, учитывая снос самолета ветром.

ВЕТРЫ

– в различных морских и речных районах СССР носят различные местные названия. Наиболее известные из них и распространенные следующие: баргузник, битезь, боковик, верховый, водогон, веток, выгон, глубник, голомянный, горник, горный, горыч, низовый, отдор, относный, паужник, перечень, побережник, поветер, погон, покачень, покосный, полуденник, полуношник, попутник, попутничек, привальный, прижимистый, прижимный, проносный, противень, противник, разломистый, свежак, стон, хвиус, хвиюз, хивок, филина, хилок, хиус, шелоник. Объяснения этих названий см. под соответствующими словами.

ВЕТРЫ ГОСПОДСТВУЮЩИЕ

– 1. Ветры, по своему направлению чаще всего повторяющиеся в определенном районе в течение определенного промежутка времени. 2. В океанах В. Г. называют ветры, дующие в зонах примерно между 30 и 45 параллелями обоих полушарий. В северном полушарии они имеют направление SW – W; в южном – NW – W.

ВЕТРЫ МЕСТНЫЕ

– ветры, возникающие в каком-либо пункте или небольшом районе по местным условиям, напр.: бора, бакинский норд, фен и др.

ВЕТРЫ ПЕРЕМЕННЫЕ

(Variable winds) – ветры, направление которых изменяется в течение суток без определенной закономерности.

ВЕТРЫ ПЕРИОДИЧЕСКИЕ

(Periodical winds) – ветры, направление которых периодически изменяется. К числу В. П. относятся бризы (см.) и муссоны (см.).

ВЕТРЫ ПОСТОЯННЫЕ

(Permanent winds) – ветры, направление которых остается постоянным в течение всего года, напр. пассаты (см.).

ВЕТРЫ СЕЗОННЫЕ

– периодические ветры, направление которых изменяется по полугодиям. См. Муссоны.

ВЕТРЯНАЯ СВИНКА

(арх.) – весьма темное, как бы в клочки разорванное облако.

*ВЕХА

(Spar buoy) – 1. Длинный шест на поплавке, стоящий вертикально на воде. Поплавок, называемый шпирт-баканом, представляет собой бревно, распиленное вдоль на две части. В каждой из половин имеется внутри выбранный желоб. В эти желоба вставляется шест, а сами половины складываются и скрепляются между собой железными бугелями. К нижнему концу В. прикрепляется цепь с большим камнем, опускаемым на дно. В. окрашиваются в различные цвета, снабжаются голиками, флагами, крестами и шарами; служат для целей ограждения опасностей и указания фарватеров.

Вехи.

В СССР принята следующая система ограждения опасностей В.: а) Для ограждения опасности с севера и, следовательно, по южную сторону фарватера ставится белая В. с черным голиком, раструбом вниз (зюйдовая В.). б) То же с юга (на северной стороне фарватера) – красная В. с красным голиком, раструбом вверх (нордовая В.). в) То же с востока (по западную сторону фарватера) – В., верхняя часть которой белая, а нижняя красная с двумя красными голиками, раструбами врозь (вестовая В.). г) То же с запада (по восточную сторону фарватера) – В., верхняя часть которой черная, а нижняя белая, с двумя черными голиками, раструбами вместе (остовая В.). д) Для ограждения опасности, которую можно обходить со всех сторон, ставятся крестовые В., состоящие из бело-красного (полосатого) шеста с красной перекладиной. На некоторых В. для отличия их от соседних, а также для лучшей видимости укрепляются один или несколько шаров; бывают также В. с флагами. 2. См. Перевальные столбы.

ВЕХИ БАЛЛАСТНЫЕ

– вехи, не входящие в систему ограждения. Ограждают пространство, предназначенное для выбрасывания балласта или мусора.

ВЕХИ КАРАНТИННЫЕ

– вехи с желтыми флажками, не входящие в систему ограждения. Указывают районы для стоянки судов, выдерживающих карантины.

ВЕХИ С КРАСНЫМИ ФЛАЖКАМИ

– вехи, не входящие в систему ограждения. Ограждают землечерпательные, дноуглубительные, водолазные работы или работы, производящиеся по подводным сооружениям.

ВЕХИ ТЕЛЕГРАФНЫЕ, или КАБЕЛЬНЫЕ

— вехи, не входящие в систему ограждения. Окрашиваются в темно-желтый цвет с черно-желтыми щитами или флажками (в Черном м.). В других районах — сине-красные на внутренних рейдах, а в море — черные шести с белыми голиками, раструбами вверх. Эти вехи указывают направление кабеля и, следовательно, предохраняют мореплавателей от отдачи якорей на подводные кабели.

ВЕШНИЦА

(арх.) — весенний разлив реки.

ВЕШНЯКИ

(сев.) — промышленники, прибывающие на Мурман для весенних промыслов сухим путем.

ВЕЩЕВОЕ ДОВОЛЬСТВИЕ

— обеспечение частей флота предметами обмундирования, белья, обуви и снаряжения.

ВЖАР

(арх.) — убыль воды в морской отлив.

ВЗАИМНАЯ СТРАХОВАЯ АССОЦИАЦИЯ

(Mutual insurance association) — объединение судовладельцев капиталистических стран, работающее на основе бесприбыльности, взаимно страхующее своих членов от тех из морских рисков, которые не покрываются обычным морским полисом. В случае убытков участники покрывают их взносами пропорционально своему собственному страховому интересу.

ВЗВОДЕНЬ

(бел.) — зыбь.

ВЗГЛАВЬЕ

взглавы (арх.) — выдававшаяся в море оконечность острова или матерого берега. См. также Хвост.

ВЗДОХИ МОРЯ

(арх.) — переход от прилива к отливу и обратно.

ВЗДОХНУТЬ, ВЗДЫХАТЬ

— 1. Море вздохнуло — состояние моря в самый полный прилив в полнолуние; самая высокая полная вода (арх.). 2. Вода вздохнула — остановилась после сильной продолжительной убыли (выгона) и начинает прибывать; самая низкая вода (астр.). 3. Прилив и отлив по часам (бел.). 4. Прилив и отлив от дождей и ветров (касп.).

ВЗЛЕТ

(Upward flight, flying up, take off) — отделение самолета или гидросамолета соответственно от земли или от воды.

ВЗМОРЬЕ

(Sea-shore) — часть моря, ближайшая к берегу.

ВЗНОС АВАРИЙНЫЙ

(Average payment) – доля убытков общей аварии, падающая, по раскладке этих убытков диспашером, на участвующие в общей аварии судно, груз и фрахт.

ВЗРЫВ

(Explosion) – химическая реакция, происходящая с очень большой скоростью, сопровождаемая выделением большого количества тепла и обычно газообразных продуктов.

ВЗРЫВАТЕЛИ

(Exploders) – см. Снарядные трубки.

ВЗРЫВЧАТАЯ СМЕСЬ

– см. Горючая смесь.

ВЗРЫВЧАТЫЕ ВЕЩЕСТВА

(Explosive matter) – вещества, которые способны дать явление взрыва в силу химического превращения их в газы или пары. В. В. делятся на метательные – пороха, бризантные – оказывающие дробящее действие и инициирующие – для воспламенения и детонации других взрывчатых веществ.

ВЗЯТЬ

– брать, подобрать, измерить, заметить, поднимать и пр. Взять на abordаж – абординировать (см.). Взять на буксир – подать на другое судно буксир и начать буксировку. Взять высоту светила (To take the altitude) – измерить угломерным инструментом высоту светила. Взять на гитовы (To brail, to clew up) – подобрать парус гитовами (см.) или гитовами и горденями. Взять пеленг (To take a compass bearing) – заметить по компасу направление на какой-либо видимый предмет. Взять рифы у паруса (To reef) – уменьшить площадь паруса: свертывая его снизу и подвязывая свернутую часть риф-штертами – у косых и шлюпочных парусов; подбирая парус кверху и прихватывая его риф-сезнями к лееру на рее – у прямых. Взять якорь на кат (To cat the anchor) – поднять якорь к крамболу с помощью ката. Взять якорь на фиш (To fish the anchor) – поднять якорь фишем.

ВИБРАТОР

электрических колебаний – в радиотехнике приспособление для излучения электромагнитных волн. Вибратор звуковой – любое звучащее тело.

ВИБРАЦИЯ

(Vibration) – поперечные, продольные или крутильные колебания отдельных упругих тел или машин, сооружений и их частей, возникающие под влиянием тех или других возбуждающих сил.

ВИБРОГРАММА

– см. Виброграф.

ВИБРОГРАФ

(Vibrograph) – самопишущий прибор для записи колебаний (вибраций), дающий возможность по этой записи (вибrogramме) определить период, частоту, амплитуду и вид кривой колебания отдельной детали машины, самой машины или конструкции. Применяется при изучении вибрации судов.

ВИВ

– см. Величина изменения высоты.

ВИГАНДА измеритель видимости

— см. Видимость.

ВИДИМАЯ ИСПАРИТЕЛЬНОСТЬ

— количество пара (в кг), произведенного котлом за какой-нибудь промежуток времени, отнесенное к единице расхода топлива. В. И. характеризует экономичность работы котла.

ВИДИМОСТЬ

(Visibility) — выражают наибольшим расстоянием, на котором можно различать предметы невооруженным глазом. Значение В. для различных отраслей военно-морского дела чрезвычайно велико. На флоте В. оценивается по следующей шкале:

0 — видимость до 0,5 каб.

1 — " " 1 мили

2 — " " 3 "

3 — " " 5 "

4 — " " 10 "

5 — " исключительная

6 — " сильно меняющаяся.

Для различных градаций горизонтальной В. в море установлены следующие словесные обозначения:

Предметы невидимы:

На расст. 2 миль — плохая видимость.

На расст. 5 миль — средняя видимость.

Предметы видимы:

На расст. до 10 миль — хорошая видимость.

На расст. до 30 миль — очень хор. видимость.

На расст. до 50 миль — отличная видимость.

Для определения В. можно пользоваться клиновым измерителем видимости Виганда или дымкомером Шаронова. См. также Дальность видимости.

ВИДШТРИК

(стар.) — румб.

ВИЗИРНАЯ ПЛОСКОСТЬ

(коллимационная плоскость) — вертикальная плоскость, проходящая через щель глазного и нить предметного диоптра, или плоскость, описываемая оптической осью зрительной трубы при вращении ее вокруг горизонтальной оси.

ВИЗИРОВАТЬ

(To vise) — направлять визирную плоскость на какой-нибудь предмет.

ВИЗИТАЦИЯ

(Visitation) — проверка документов подозрительного по составу или грузу судна, обнаруженного в открытом море военным кораблем какого-либо государства.

ВИЗИТЫ

(Duty-call, visit) — официальные посещения командирами кораблей (флагманами) РК ВМФ в иностранных портах представителей власти. Обычно В. производятся в следующем порядке: старшему на рейде, дипломатическому и консульскому представителю своего государства, представителю министерства иностранных дел, старшему морскому начальнику в данном порту (если он имеет пребывание на берегу), старшему военно-сухопутному начальнику, начальнику гарнизона в данном городе, представителям гражданской власти (мэру, бургомистру города и т. д.).

ВИКИНГИ

(Viking) (ист.) – воинственные мореходы скандинавских стран (норманны-варяги) VIII–X ст. ст., занимавшиеся морскими набегами и торговлей награбленным (купцы-воины). С целью грабежа не только проникали по рекам в глубь европейского материка, но и совершали дальние океанские походы.

ВИЛКА

– разница между установками прицела при артиллерийской стрельбе, когда при одной установке получен недолет, а при другой – перелет.

ВИЛЛИВАУЗ

(Williwaws) – местный ветер, часто дующий очень сильными шквалами в Магеллановом проливе.

ВИЛЛИС

– см. Навигационная машина Виллиса.

ВИЛЬКИЦКИЙ

– см. Вычислитель широт Вилькицкого.

ВИЛЯВЫЙ, ВИЛАВЫЙ, ВИЛОВОЙ

(арх.) – извилистый.

ВИЛЯТЬ

– рыскать, кидаться из стороны в сторону, уклоняться от прямого пути туда и сюда. Вилять рулем (Swerve, yaw) – неаккуратно править, часто переключивать руль.

ВИН

– см. Величина изменения направления.

ВИНГРАД

(Button, cascabel) (стар.) – прилив в виде ягоды винограда на конце казенной части орудий, заряжаемых с дула; служил для облегчения вспомогательных действий (при поднимании орудий, креплении орудий у борта корабля и т. д.). У каронад, морских и крепостных чугунных пушек винград делался цилиндрического вида с проушиной, в которую входил винт, служивший для вертикальной наводки орудия. У более поздних образцов морских орудий в отверстие винграда, находившееся сбоку (винградное ухо), продевался брэк для удержания орудия при отдаче после выстрела.

ВИНД, ВИНТ

(стар.) – ветер.

ВИНДЗЕЙЛЬ, ВИНТЕЛЬ-ЗЕЙЛЬ, ВИНТЕР-ЗЕЙЛЬ

(Wind-sail, ventub) – длинный парусиновый рукав со вставленными внутрь деревянными или металлическими обручами; служит для вентиляции внутренних помещений судна. Верхняя часть В. называется будкой или колоколом, имеет четырехугольное отверстие с двумя полками, к которым прикреплены бакштаги. С помощью бакштагов В. устанавливается так, чтобы отверстие его приходилось против ветра. Сверху рукав заканчивается конусом с привязанным к нему фалом для подъема В.

ВИНДРИК

(стар.) — см. Стрик.

ВИНТ

(Screw) — цилиндрический стержень, имеющий по поверхности винтовую нарезку. В. причисляется к простым машинам.

ВИНТ ВОЗДУШНЫЙ

аэропланый винт, пропеллер (Airscrew propeller) — аппарат для приведения в движение самолетов и дирижаблей, а также глассеров. Состоит обычно из 2, 3 или 4 лопастей, укрепленных на оси; служит для получения силы тяги, возникающей на лопастях за счет вращения винта.

ВИНТ ГРЕБНОЙ

(Screw propeller) — судовой реактивный движитель, в основу образования которого положена винтовая поверхность. В. Г., получая вращающий момент от главных механизмов (паровой машины, паровой турбины, двигателя внутреннего сгорания), превращает развиваемую им мощность в упор, идущий на преодоление сопротивления воды, и тем приводит судно в движение. В. Г. состоит из нескольких лопастей, укрепленных на общей ступице. Упорные стороны лопастей представляют собою части винтовых поверхностей. Число лопастей бывает 3 или 4 и редко 2; наиболее часто применяются трехлопастные В. Г. Часто лопасти отливаются заодно со ступицей (цельные В. Г.). Наибольший диаметр цельных В. Г. не превышает 4,5 м. В ступице цельного В. Г. делается коническое отверстие, которым он насаживается на конец гребного вала, а затем гайкой закрепляется на последнем. Часто лопасти, особенно В. Г. большого диаметра, отливаются отдельно и крепятся к последней на винтах. Обычно лопасти имеют овальную форму. Лопасти должны быть хорошо отполированы. В. Г. изготавливаются из чугуна, литой стали, бронзы; в последнее время небольшие В. Г. изготавливаются из пластмассы. Лучшим материалом является бронза, так как она хорошо лется, поддается обработке, прочна и обладает наибольшей стойкостью против разъедания морской водой и обожавления.

Диаметр В. Г. колеблется от 0,3 до 7,5 м, а вес — от нескольких килограммов до 30 т.

Коэффициент полезного действия хорошо спроектированных и изготовленных винтов достигает 0,75.

ВИНТ С ПОВОРОТНЫМИ ЛОПАСТЯМИ

— гребной винт, основная идея устройства которого заключается в том, что лопасти винта делаются поворотными для возможности получения шага винта (перемещения по длине за один оборот винта), вполне соответствующего данной нагрузке (напр. у буксиров), а также для перемены хода с полного вперед на задний. Помимо этого, у парусных судов со вспомогательными моторами лопасти должны еще устанавливаться в плоскости наименьшего сопротивления, чтобы возможно меньше мешать при ходе под парусами. Поворот лопастей производится на небольших судах рычагом, на судах средних размеров — с помощью вращающейся рукоятки и на больших — специальным приводом.

ВИНТ ТУРБИННЫЙ

тоннельный винт (Торникрофта) — гребной винт, предложенный английским заводчиком Торникрофтом для судов с малой осадкой порядка 0,5 м. В. Т. — обыкновенный гребной винт несколько уменьшенного размера, поставленный внутри трубы, образованной частично круговыми выемками в наружной обшивке корпуса судна, а частично выгнутыми по цилиндру стальными листами, присоединенными к корпусу судна. В. Т. погружается в воду в указанной трубе лишь частично, но при работе его подтекающая к нему вода заполняет трубу, и В. Т. работает, как обыкновенный винт.

ВИНТ ЦЕЙЗЕ

— тип гребного винта, применяющегося на мелких судах. Характерной для этой конструкции особенностью является сильно возрастающий радиально в направлении к оси винта шаг, очень тонкая лопасть с острой кромкой, а также плавные обводы ступицы винта.

ВИНТОВАЛЬНАЯ ДОСКА

— инструмент для нарезания вручную мелких винтов.

ВИНТОВАЯ ЛИНИЯ

(Helical line) — линия, образуемая какой-нибудь неподвижной точкой на боковой поверхности цилиндра при его вращении вокруг оси и при одновременном осевом перемещении (вдоль оси). Расстояние между двумя точками винтовой линии по образующей цилиндра называется шагом или подъемом.

ВИНТОВОЕ ДВИЖЕНИЕ

— движение, при котором тело движется параллельно некоторой прямой и в то же время вращается вокруг этой прямой.

ВИНТОВОЙ КОЛОДЕЦ

(Screw-well) — шахта в кормовой части парусных с паровым двигателем судов, в которую убирался гребной винт во время хода под парусами, дабы он не тормозил движение судна.

ВИНТОВЫЕ КОЛЕСА

(Worm-wheel) — зубчатые колеса, зубцы которых имеют винтовые поверхности. Применяются для передачи между скрещивающимися валами.

ВИНТОВЫЕ СУДА

— см. Суда самоходные.

ВИНТОМОТОРНАЯ ГРУППА

— комплекс моторной установки на самолете. Составными элементами ее являются: а) авиамотор (один или несколько, в зависимости от типа самолета), устанавливаемый или в фюзеляже, или вне его (напр. на крыле при нескольких моторах); б) воздушный винт (пропеллер); в) моторная установка — ферма, поддерживающая мотор и укрепляемая в фюзеляже или на крыле самолета; г) арматура и оборудование, состоящие в основном из баков для горючего и смазочного, радиатора (в случае мотора с водяным охлаждением), бензино-, водо- и маслопроводки в виде трубок и шлангов, рычагов, секторов и тяг управления работой мотора и контрольных приборов моторной группы.

ВИНТОРЕЗНЫЙ ИНСТРУМЕНТ

— режущий инструмент для производства винтовой нарезки. Для нарезания винтов служат плашки (лерки), для нарезания гаек — метчик.

ВИН-ТРАНЕЦ

(Wingtransom) — см. Транцы.

ВИНТРИПЕЛЬ

— см. Интрепель.

ВИНЧМАН

(Winchman) – лебедочник; рабочий, управляющий лебедкой во время грузовых операций.

ВИП

– см. Величина изменения пеленга.

ВИР

– см. Величина изменения расстояния.

ВИР (сев.)

– глубокое место в реке или озере, где бывает водоворот.

"ВИРА"

– термин, применяющийся в гражданском флоте. Означает – выбирай, поднимай, тащи вверх.

ВИРАЖ

(Veering) – поворот самолета, связанный с креном; полет по кривой.

ВИСКА

(сев.) – ручей, речка или проток, соединяющий озеро с рекою или два озера, или две реки.

"В" и "ОТ"

(At and From) – условие морского страхования, по которому риск считается покрытым еще до отхода судна из порта и далее, после отхода из порта и во время нахождения в пути.

ВИФ

(Whiff) – так называется на Темзе длинная, узкая гоночная шлюпка с выносными уключинами. Этот тип вытеснил клинообразные (Wedge-shaped) гоночные шлюпки и в свою очередь уступил место бест-боту, но его используют до сих пор для тренировки и в клубных гонках.

ВИХРЕВЫЕ ДВИЖЕНИЯ

(Vortex motion) – движение жидкостей или газов, при котором перемещающиеся частицы вращаются около какой-либо оси.

ВИХРЬ

(Vortex) – вращающаяся около некоторой оси масса газа или жидкости.

ВИЦА

– мягкие древесные корни или прутья, свиваемые веревкой. Употребляются для скрепления леса, сплаваемого по рекам в плотам.

ВИЦЕ-АДМИРАЛ

(Vice-admiral) – см. Адмирал.

ВКЛАДЫШ

(Bearing brass) – 1. См. Подшипник. 2. Деревянные прокладки между щеками блока.

ВЛАЖНОСТЬ ВОЗДУХА

(Humidity) – содержание водяного пара в воздухе. Для характеристики В. В. пользуются следующими величинами: абсолютная В. – упругость водяных паров (в мм ртутного столба) в числовом выражении, случайно почти совпадающая с количеством пара в граммах на 1 м³ воздуха. Относительная В. – отношение упругости водяных паров, содержащихся в воздухе, к упругости паров, насыщающих пространство при данной температуре; выражается в процентах. Удельная В. – масса паров в граммах на 1 кг воздуха. Влажный дефицит – недостающая до полного насыщения упругость паров. В. воздуха определяется при помощи гигрометра или психрометра.

ВЛАЖНОСТЬ ПАРА

(Wetness of Steam) – отношение содержащейся в паре капельно-жидкой воды к общему количеству по весу смеси жидкости и пара.

ВЛАЖНЫЙ ДЕФИЦИТ

– недостающая до полного насыщения упругость пара. См. Влажность.

ВЛАЖНЫЙ НАСЫЩЕННЫЙ ПАР

(Wet saturated steam) – пар, содержащий капельки жидкости. В. Н. П. можно рассматривать как смесь сухого насыщенного пара с водой той же температуры.

"В ЛАПУ"

– в деревянном судостроении: когда два дерева соединяются под прямым углом, причем в одном из них делается вырубка, а второе дерево вкладывается в нее с соответствующей его пригонкой.

"ВМЕСТЕ"

(Together! All at once) – приказание команде производить какое-либо действие дружно, одновременно, напр. "Вместе грести".

ВМЕСТИМОСТЬ СУДНА ПОДПАЛУБНАЯ РЕГИСТРОВАЯ

– объем всех помещений до верхней непрерывной палубы (у однопалубных и двухпалубных судов) или до второй палубы снизу (на судах, имеющих более двух непрерывных палуб).

ВМЕСТИМОСТЬ СУДНА ПОЛНАЯ, или ВАЛОВАЯ РЕГИСТРОВАЯ

(Gross tonnage) – или, что то же, брутто-вместимость – представляет собой объем всех судовых помещений под палубой, между палубами и в надстройках, за исключением помещений, расположенных в междудонном пространстве, служащих для приемки водяного балласта; не вполне защищенных от непогоды помещений на верхней палубе; помещений, расположенных на верхней палубе и содержащих механизмы для управления судном, и некоторых других. Выражается в регистровых тоннах (см.). Служит условным показателем размера судна.

ВМЕСТИМОСТЬ СУДНА ЧИСТАЯ, или НЕТТО-РЕГИСТРОВАЯ ВМЕСТИМОСТЬ

– условный измеритель, служащий для расчета величины взимаемых с судна различного рода пошлин и сборов. Получается из валовой регистровой вместимости (см. Вместимость судна полная) после вычитания из последней объема всех помещений, находящихся в пользовании судового экипажа, объема штурманской рубки и подшкиперской каюты, объема балластных систем, расположенных вне двойного дна, и условного объема машинного и котельного отделений вместе с туннелем гребного вала.

ВМЕСТИМОСТЬ ШЛЮПОК

— см. Грузоподъемность шлюпок.

ВНАХЛЕСТКУ, СОЕДИНЕНИЕ

(Lapped soint) — способ соединения металлических листов заклепками или сваркой, когда в месте соединения листы накладываются друг на друга.

ВНЕЗАПНЫЕ ОСАДКИ

— см. Ливневые осадки.

ВНЕСЕНИЕ СУДНА В СУДОВОЙ РЕЕСТР

(правовая регистрация) — акт, выполняемый при вступлении судна в эксплуатацию. В СССР судовые реестры ведутся почти во всех портах. В судовом реестре указываются: порт приписки судна и его номер, сведения конструктивного характера о корпусе судна, машине и котлах, а также сведения, характеризующие состояние корпуса в отношении его исправности. После внесения в судовый реестр на судно выдаются судовое свидетельство и свидетельство на право плавания под флагом СССР (см.).

ВНЕШНИЕ СООРУЖЕНИЯ ПОРТА

— сооружения, ограждающие рейд морского порта; среди В. С. П. различаются молы и волноломы; молы связаны с берегом, а волноломы находятся обычно вне связи с берегом и сооружаются на некотором от него расстоянии.

ВНЕШНИЙ РЕЙД

(Outer harbour) — рейд, расположенный вне защищенной части порта.

ВНЕШНЯЯ БАЛЛИСТИКА

— см. Баллистика.

ВНЕШНЯЯ СИЛА

(External force) — сила, действующая на тело извне, напр. ветер, производящий давление на судно.

ВНИЗ, "В НЕМЕЦКУЮ, ДАТСКУЮ СТОРОНУ"

(сев.) — идти к северу из Белого моря в океан, к западу — в Норвегию, или к востоку — на Новую Землю.

ВНУТРЕННЕЕ ДНО

(Inner bottom) — настил второго дна, служащего для предохранения судна от попадания в него воды в случае повреждений наружной обшивки, а также для принятия водяного балласта, пресной воды для питания котлов и общесудовых надобностей и жидкого топлива.

ВНУТРЕННЕЕ ЗАЦЕПЛЕНИЕ

(Internal gear) — зацепление двух цилиндрических зубчатых колес, у одного из которых зубья нарезаны на наружной стороне обода, а у другого на внутренней.

ВНУТРЕННЕЕ МОРЕ

(Inland sea) — море, далеко вдающееся в материк и соединенное с океаном большей частью узким проливом, напр. Средиземное, Черное, Красное и Балтийское моря.

ВНУТРЕННИЕ РИСКИ

(Inland risks) – риски при перевозке грузов внутри страны, при отправке их по железным дорогам, рекам и т. п. по направлению к порту погрузки или в обратном направлении из порта разгрузки. Эти риски часто включены в морские страховые полисы.

ВНУТРЕННИЕ СИЛЫ

силы напряжения, упругие силы (Internal force) – силы, возникающие в деформируемом упругом теле.

ВНУТРЕННИЕ ЧАСТИ ПОРТА

– части порта, к которым относятся гавани, причальные фронты, портовая территория и оборудование ее.

ВНУТРЕННИЙ РЕЙД

(Inner harbour) – водное пространство внутри порта для стояния судов, иногда для выполнения на плаву грузовых операций. Для удобства стоянки судов на В. Р. бывают установлены швартовные бочки или палы (свайные кусты или жел.-бет. колонны).

ВНУТРЕННЯЯ БАЛЛИСТИКА

– см. Баллистика.

ВНУТРЕННЯЯ ПАРОПРИЕМНАЯ ТРУБА

– стальная труба, проходящая по всей длине парового пространства котла и расположенная в самой верхней части его. С одного конца она закрыта, но по всей ее верхней половине прорезаны узкие щели, через которые пар входит в нее и отводится к стопорному клапану.

ВОДА

– 1. Период времени, в течение которого совершается морской прилив и отлив, почему говорят, что в сутках две воды. Отсюда выражения: полводы, треть воды (арх.). 2. Продолжительность каждого выхода в море на промыслы определяется словами: одна вода, две воды, на одну воду и т. д., т. к. В. – промежуток времени в 6 часов. Стоять целую В., т. е. прождать 6 часов (арх.). 3. Проплытое на шлюпку расстояние – около 30 км (арх.). 4. У поморов словом В. обозначаются годы существования судна, напр. "судно трех вод", т. е. судно служит три года (арх.). 5. Верховая В. – прибыль от дождей и верховых ветров (см.) или от половодья (волж.). 6. Вечерняя В. – вечерний отлив (арх.). 7. В. пухнет – идет на прибыль (сев.). 8. Вольная В. – глубина, на которой судно может стоять безопасно при самой большой убыли воды (бел.). 9. В. живая, вольная – место, где при отливе, в самую малую воду, судно может стоять свободно, не на мели, а также открытое место между льдинами, иначе говоря, рынчаги, полыньи (сев.). 10. Матерая В. – глубокая, вполне безопасная для плавания судов (арх.). 11. В. меженная – после спада весенней воды; весенняя или полая – во время весеннего разлива (волж.). 12. В. палаая (арх.) – то же, что и малая вода. 13. В. погодная – нагонная моряной (арх.). 14. В. полая – полная, прибылая, большая В.; наибольшее в приливе возвышение В. "Скоро полая пойдет" – начнется прилив (бел.). 15. В. прибылая (арх.) – прибывающая, возвышающаяся во время морского прилива. 16. В. прижимная (волж.) – течение на реке, направленное к берегу (сев.). 17. В. сухая – а) Обсушенное место при отливе, а также малая вода, отлив, самый низкий уровень В. б) Малая В. в противоположность жирной, сочной, живой, свежей. 18. В. убылая – морской отлив (арх.) 19. В. упалаая – низкая, убылая В. во время отлива.

ВОДА БЕРЕГОВАЯ, ВОДА ПРЕСНАЯ

(Fresh water) – В., принятая из какого-либо водохранилища или непосредственно из реки (озера). Называется также хозяйственной или мытьевой В. Для питья и изготовления пищи не применяется.

ВОДА ДИСТИЛЛИРОВАННАЯ

(Distilled water) – вода, очищенная перегонкой от растворенных в ней примесей.

ВОДА ЗАБОРТНАЯ

– см. Заборная вода.

ВОДА МАЛАЯ

(Low-water) – наинизший уровень В. при отливе.

ВОДА МОРСКАЯ

(Salt water) – в состав В. М. входят многие тела, около 30, но большинство их в очень незначительных количествах. В среднем 77,8 % твердых веществ, содержащихся в В. М., состоят из поваренной соли. Соленый вкус В. М. дает находящийся в растворе хлористый натр, т. е. поваренная соль. Горький вкус получается от солей магния. Общее количество солей, находящихся в растворе, выраженное в долях на 1000 частей В. М. по весу, называется ее соленью. Удельным весом В. М. называется отношение веса единицы объема ее при какой-либо температуре t° к весу единицы объема дистиллированной воды при какой-нибудь температуре t' . В океанографии принято эти обе температуры t° и t' приравнять к $17,5^{\circ}\text{C}$ (обыкновенная температура тех помещений, где определяют удельные веса). Плотностью В.М. называется масса единицы объема воды при той температуре, какую она имела в природе на своем месте, отнесенная к дистиллированной воде при температуре ее наибольшей плотности 4° . Удельный вес В. М. (океанской) колеблется между 1,021 и 1,028, соответственно ее температуре и проценту содержащихся в ней солей. В тропиках количество солей, содержащихся в поверхностной В. М., выше среднего. Наоборот, в высоких широтах количество солей ниже среднего.

ВОДА МЯГКАЯ

– вода с незначительным содержанием солей кальция и магния, вследствие чего она не дает большого количества накипи при ее выпаривании.

ВОДА ОПРЕСНЕННАЯ

– см. Вода питьевая.

ВОДА ПИТАТЕЛЬНАЯ

(Feed water) – пресная В. на судах, предназначенная для питания котлов.

ВОДА ПИТЬЕВАЯ

(Fresh water) – вода, принятая на судно из водопроводной городской сети или полученная от собственных опреснителей. В. П. проводится в камбузы, лазареты, перевязочные пункты и пр.; предназначается для изготовления пищи и для питья личного состава. Запас В. П. помещается в специальных систернах, которые внутри покрываются цементом. Из этих систерн В. П. подается в расходную напорную систерну. Расход В. П. на человека в день равен приблизительно 10 л.

ВОДА ПОЛНАЯ

(High water) – наивысший уровень воды при приливе.

ВОДА ПРЕСНАЯ

– см. Вода береговая.

ВОДА ПРОМЕЖУТОЧНАЯ

– высота воды на любой заданный час, приходящийся между малой и полной водой.

ВОДА СТОЯЧАЯ

(Standing water) – явление при приливе и отливе, когда некоторое время нет течения.

ВОДА ХОЗЯЙСТВЕННАЯ

– см. Береговая вода.

ВОДЫ ВЕЧЕРНИЕ

– воды, расположенные между полднем и следующей полночью.

ВОДЫ УТРЕННИЕ

– воды, расположенные между полночью и следующим полднем.

ВОДИЛО

– плот, состоящий из одного ряда тонкомерных 30–40 еловых бревен, или так называемых сляг. Имеет перила высотой до 0,6 м. Управляется 2–3 человеками посредством потесей и гребков. На В. привозят в Архангельск дрова; в разломку на дрова идет и само В.

ВОДИТЬ, ВЕСТИ

– тащить за собой силой; указывать путь; предводительствовать, командовать; управлять, писать, чертить. В. судно, корабль, В. судно на буксире. Вести прокладку, счисление, отчетность. Вести вахтенный журнал. В. соединение.

ВОДИЧ

(слав.) – лоцман.

ВОДЛО

– полулодок, служивший для перевозки досок с Пудожского лесопильного завода в Кронштадт.

ВОДНАЯ ПЛОЩАДЬ ПОРТА

– слагается из бассейнов с грузовыми операциями исключительно у причальных линий, бассейнов с грузовыми операциями на плаву (выгрузка с судов на сушу) и бассейнов для стоянки судов в ожидании очереди выгрузки или выхода в море; последние обыкновенно входят в состав рейда, тогда как первые образуют внутренние части порта.

ВОДНИКИ

(Water-Transport worker) – работники водного транспорта.

ВОДНЫЙ РЕЖИМ РЕКИ

– совокупность связей, характеризующих жизнь (состояние и изменения во времени) реки, т. е. ее русла, берегов и потока за продолжительный ряд лет.

ВОДОВРОННОЕ СУДНО

– предложенный русским изобретателем Джевецким неосуществленный проект небольшого корабля. Верхнее междупалубное пространство этого судна может заполняться водой, отчего углубление В. С. увеличивается, а подводный борт уменьшается до минимальной величины, в связи с чем судно представляет незначительную цель для противника. Снаряды, достигнув верхней палубы судна, по мысли изобретателя, не должны были причинить судну большого вреда, так как вода, находящаяся между палубами, должна была играть роль брони.

ВОДОВОРОТ

(Eddy) – местное вращательное движение воды, наблюдающееся в местах, где течения очень сильны, а рельеф дна неправильный. В различных речных и морских районах СССР В. называется местными терминами, так, напр.: балуда, водокруть, вороть, вороча, втяжня, заверть, закрутень, коловорот, крутень, суводь, сулой.

ВОДОГОН, ВЫГОН

– береговой ветер, выгоняющий воду в море.

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ

(Displacement) – судно, плавающее на спокойной воде, подобно всякому плавающему телу, подчиняется закону Архимеда, заключающемуся в том, что вес воды, вытесняемый плавающим телом, равен весу самого тела. Вес воды, вытесняемой судном, равный весу судна, называется весовым водоизмещением судна (D) (Weight displacement or displacement tonnage or displacement) и выражается обычно в тоннах. Объем воды, вытесняемой судном, равный объему его подводной части, называется объемным водоизмещением судна (V) (Volume displacement) и обычно выражается в м³. Весовое В., очевидно, равно объемному В., помноженному на вес 1 м³ воды в тоннах.

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ ПОЛНОЕ

(Full load displacement) – 1. Надводного корабля – В. совершенно готового корабля, полностью укомплектованного личным составом, снабженного всеми механизмами и готового к выходу в море с полной боевой готовностью, включая все вооружение и боезапас, всякое снаряжение, оборудование, механические установки, продовольствие и пресную воду для личного состава, различные запасы и все необходимое, что должно находиться на корабле в военное время, включая запас топлива, смазочные материалы и питательную воду для котлов и механизмов в размерах полного заполнения всех специально предназначенных для этого хранилищ. 2. Подводной лодки – В. совершенно готовой подводной лодки (за исключением воды в водонепроницаемых помещениях), полностью укомплектованной личным составом, снабженной всеми механизмами, оборудованием и устройствами и готовой к выходу в море с полным запасом продовольствия и пресной воды для личного состава, вооружением и боезапасом, различным снабжением и запасами, которые лодка должна иметь у себя в военное время, включая запас топлива, смазочные материалы, питательную и пресную воду для механизмов в размерах полного заполнения всех специально предназначенных для этого хранилищ.

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ ПРИ ОФИЦИАЛЬНЫХ ИСПЫТАНИЯХ

– водоизмещение, равное стандартному, но с запасом топлива, смазочных материалов и питательной воды, равным 50 % от полного запаса, вмещающегося во все специально предназначенные для него хранилища.

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ СТАНДАРТНОЕ

(Standart displacement) – 1. Надводного корабля – В. совершенно готового корабля, полностью укомплектованного личным составом, снабженного всеми механизмами и готового к выходу в море, включая все вооружение и боезапас, всякое снаряжение, оборудование, механические установки, продовольствие и пресную воду для личного состава, различные запасы и все необходимое, что должно находиться на корабле в военное время, но без топлива и запасов питательной воды

для котлов и механизмов. 2. Подводной лодки – надводное В. совершенно готовой подводной лодки (за исключением воды в водонепроницаемых помещениях), полностью укомплектованной личным составом, снабженной всеми механизмами, оборудованием и устройствами и готовой к выходу в море с полным запасом продовольствия, вооружения и боезапасом, различным снабжением и запасами, которые лодка должна иметь в военное время, но без какого-либо запаса топлива, смазочных масел, пресной воды и воды в балластных цистернах.

ВОДОКРУТЬ

– водоворот.

*ВОДОЛАЗ

(Diver) – человек, спускающийся в воду в особом снаряжении для производства работ под водой. Обычный костюм В. состоит из не пропускающей воду резиновой одежды с отверстием сверху, которое закрывается плотно привинчиваемым медным шлемом. На груди и спине В. прикрепляются свинцовые грузы для создания отрицательной плавучести, а для сохранения вертикального положения обувь его снабжается свинцовыми подошвами.

Водолаз.

ВОДОЛАЗНЫЙ АППАРАТ, или СКАФАНДР

(Diving apparatus) – комплект водолазного снаряжения, в котором человек без вреда может спуститься на известную глубину в воду и производить там необходимые работы. В. А. состоит из следующих главных частей: 1. Трехцилиндровая помпа, подающая воздух водолазу. 2. Резиновые шланги от помпы к шлему водолаза, по которым посылается воздух. 3. Шлем, защищающий голову водолаза от ударов и позволяющий ему видеть через иллюминаторы окружающее. 4. Водолазные рубахи (зимняя и летняя), защищающие водолаза от воды и холода. 5. Водолазные галоши и грузы, служащие для погружения водолаза в воду и большей его устойчивости. 6. Сигнальный конец, служащий для переговоров посредством условных подергиваний и для спуска и подъема водолаза из воды. 7. Водолазный нож. 8. Водолазный трап, служащий для схода водолаза со шлюпки в воду. Кроме перечисленных главных частей В. А., к нему на суда флота отпускаются еще следующие принадлежности: телефонная станция, станция подводного освещения, инструмент для подводных работ и т. п.

ВОДОЛАЗНЫЙ АППАРАТ "ВИА-2"

– автономный В. А., принятый в СССР. С этим аппаратом возможны работы на глубинах до 20 м в течение двух часов. Вес аппарата 8 кг.

ВОДОЛАЗНЫЙ АППАРАТ ДРЕГЕРА

– аппарат, дающий возможность водолазу работать на глубинах, не превосходящих 10 м, без соединения с воздушным насосом, просто с одним сигнальным концом. В. А. Д. похож на обыкновенный водолазный аппарат (см.), за исключением того, что вместо воздушного шланга, соединенного с воздушной помпой, водолаз носит на спине особый аппарат, сообщающийся с внутренней поверхностью шлема. Аппарат действует по принципу изолирующего противогаса. Такой аппарат дает водолазу возможность оставаться под водой в продолжение двух часов. Существует ряд автономных В. А., подобных аппарату Дрегерта: напр., Бутана, Зибел-Гормана и др.

ВОДОЛАЗНЫЙ АППАРАТ "КАТАОКА"

– аппарат без твердого шлема; он состоит из полумаски, плотно прилегающей к лицу и закрывающей нос, через которую водолаз вдыхает воздух, подаваемый сверху под давлением; через рот водолаз производит выдох, вместе с тем регулируя зубами клапан, изменяющий струю поступающего под маску воздуха для дыхания. Водолаз с этим аппаратом может оставаться на глубине до 80 м в течение 10–15 минут и поднимается с большой скоростью без остановок, не испытывая вредных последствий.

Работы с этим аппаратом можно производить только в достаточно теплой воде, так как одежда водолаза промокает.

ВОДОЛАЗНЫЙ АППАРАТ ПАНЦИРНЫЙ

— водонепроницаемый панцирь, имеющий приблизительно форму человеческого тела. Применяется при работах на большой глубине, где обеспечивает водолазу возможность передвигаться и работать. Из наиболее распространенных известны панцирные аппараты Ливитта, Макдуфи, Бушмана, Нейфельда и Кунке.

ВОДОЛАЗНЫЕ АППАРАТЫ АВТОНОМНЫЕ, или БЕСШЛАНГОВЫЕ

— изготавливаются тяжелые, предназначенные для работ на глубине до 40 м, и легкие, для обыкновенных работ небольшой продолжительности на глубинах до 20 м. В этих аппаратах кислородное снабжение и очистка воздуха происходят в приспособлении, носимом на спине наподобие ранца. К бесшланговым аппаратам относится водолазный аппарат Дрегера (см.).

ВОДОЛАЗНЫЕ АППАРАТЫ МАСКОВЫЕ

— аппараты, имеющие насосы и шланги, но в которых тяжелый шлем заменен легкой маской, а специальная одежда отсутствует вовсе. К В. А. М. относится водолазный аппарат "Kataoka" (см.) и применяемая в СССР так называемая рейдовая маска Эпрона (см.).

ВОДОЛАЗНЫЙ БАССЕЙН

— металлический клепаный резервуар диаметром до 10 м и высотой до 1 м, наполняемый водой и служащий для первых пробных спусков под воду обучающихся молодых водолазов.

ВОДОЛАЗНЫЙ БОТ

(Diving boat) — стационарное судно специальной постройки, предназначенное для обслуживания водолазных работ.

ВОДОЛАЗНЫЙ ШЛЮЗ

— см. Реконпресссионная камера.

ВОДОЛЕЙ

(Water tank boat) — водоналивное портовое судно, снабжающее корабли флота пресной водой.

ВОДОЛИВ

(волж.) — старшина, ответственное лицо на барже. Капитан баржи. Равнозначное наименование в различных бассейнах СССР: шкипер, старшина, атаман.

ВОДОМЕРНЫЕ ПОСТЫ

— посты, помощью которых выполняется регистрация колебаний уровня; устанавливаются в различных точках исследуемого района. В. П. разделяются на простые и автоматические. Для кратковременных наблюдений устанавливают у берега в достаточно укрытом от волнения месте рейку (реечный пост), по которой непосредственно читается уровень воды. Широко раскинуты по внутренним водным путям.

ВОДОМЕТНЫЙ ДВИЖИТЕЛЬ

(Water screw) — судовой движитель, при котором движение судна осуществляется за счет силы реакции струи воды, получаемой посредством насоса и отбрасываемой им в сторону, противоположную движению судна.

ВОДОНЕПРОНИЦАЕМОСТЬ

(Water tightness) – свойство оболочек разных конструкций (наружной обшивки, второго дна, переборок, палуб) не пропускать через себя воду. Это свойство имеет чрезвычайно важное значение в устройстве судов, так как В. наружной обшивки обеспечивает плавучесть судна, а вместе с другими водонепроницаемыми частями и судовыми устройствами и его непотопляемость.

ВОДОНОС

– шток водоотливной помпы, устанавливаемой на деревянных судах.

ВОДООПРЕСНИТЕЛЬ

(Distilling apparatus) – опреснитель, аппарат для получения пресной воды из морской. См. Опреснитель.

ВОДООТЛИВНАЯ ПОМПА

(Bilge pump) – насос, служащий для откачивания воды изнутри судна.

ВОДООТЛИВНАЯ СИСТЕМА

– система, предназначенная для удаления воды из отсеков корабля, попавшей вследствие пробоин. В. С. нельзя рассматривать как обеспечивающую непотопляемость современного корабля, так как при пробоинах в корабль поступают огромные массы воды. В. С. приобретает значение лишь после заделки пробоин в затопленном водой отсеке пластырем или другими средствами. В известной мере В. С. содействует сохранению непотопляемости, если переборки затопленного отсека фильтруют и пропускают воду в соседние отсеки; в этом случае, пока фильтрация не будет устранена, В. С. дает возможность бороться с поступлением в отсеки фильтрационной воды. В. С. выполняется по одной из следующих схем, по принципу удаления воды: а) автономного, б) централизованного и в) группового.

ВОДООТЛИВНЫЕ СРЕДСТВА СУДНА

– средства водоотливной системы (см.), предназначенные для откачки воды из судна.

ВОДООЧИСТИТЕЛЬ

– прибор для очистки питательной воды перед поступлением ее в паровой котел.

ВОДОПОДОГРЕВАТЕЛИ

– см. Водяной экономайзер.

ВОДОПОЙМЯН, ВОДОПОЙМИНА

(бел.) – камень, мель или берег, покрываемые водой при приливе.

ВОДОПОЛЪЕ, ПОЛОВОДЪЕ

(арх.) – разлив воды при вскрытии реки.

ВОДОПОР

(стар.) – батопорт.

ВОДОПРОТОК

(Gutter) – канал для стока воды на палубе судна у борта между наружной обшивкой и угольником ватервейса, т. е. внутренним угольником палубного стрингера. В. часто заливается цементом. В. иногда неправильно называют ватервейсом (см.).

ВОДРАЗДЕЛ

(Water-shed) – возвышенность, разделяющая два смежных бассейна рек.

ВОДОРЕЗ

(Cutwater) – один из брусьев форштевня (стема) деревянных судов, крепящихся к нему и предохраняющих его от повреждений при ударах. В. называют вообще часть форштевня, которой судно на ходу рассекает воду. У старых деревянных парусных судов военного флота В. (шеком, катватером) называлась наделка у форштевня, выдающаяся вперед. Верхняя часть В. называлась княвдигедом, а нижняя трепом. Эта нижняя часть В. соединялась с баксом (передним концом киля), а верхняя – с кривым деревом, носившим название стандарс-индегет, а передняя – с деревом, называемым лисель-индегет, к которому присоединялось носовое украшение.

ВОДОСБОР

– см. Бассейн реки.

ВОДОСНАБЖЕНИЕ КОРАБЛЯ

– см. Система водоснабжения.

ВОДОСТРУЙНЫЙ НАСОС

(Water jet pump) – см. Насосы.

ВОДОХОД

– судовщик, плавающий на речных судах, или матрос. В дореволюционной России в "Своде законов" этот термин употреблялся в отличие от слова корабельщик, что означало шкипер.

ВОДОХОДЕЦ

– см. Водоход.

ВОДОХОДНЫЙ

– сделанный для плавания на воде. Водоходное судно – речное судно.

ВОДОХОДСТВО

– плавание на судах по рекам и озерам.

ВОДОХОЖЬ

(арх.) – носящийся около торосов лед.

ВОДОХРАНИЛИЩЕ

– искусственное сооружение, предназначенное для накопления и хранения воды, которая может быть использована: а) для регулирования стока весенних вод в целях предохранения от наводнения; б) для питания рек и каналов в меженное время в целях поддержания судоходства; г) для водоснабжения и орошения; д) для использования гидравлической энергии (гидростанции, водяные мельницы и пр.).

ВОДЯНАЯ ЛИНИЯ

(стар.) – так прежде называли ватерлинию.

ВОДЯНАЯ МАГИСТРАЛЬ

— главный трубопровод всякой водяной системы (водоотливной, осушительной, пожарной и пр.). Подводные лодки имеют обычно две В. М.: главную и дифференциальную. Главная В. М. служит для осушения балластных цистерн и трюмов, а также для заполнения и опорожнения заместительных цистерн и, наконец, для подачи воды в пожарные отстойники. Дифференциальная В. М. служит для перекачки воды из носовой дифференциальной цистерны в кормовую и обратно в целях выравнивания лодки; эта магистраль используется для заполнения и опорожнения уравнительной цистерны, а в некоторых случаях и для питания пожарных отстойников.

ВОДЯНАЯ РУБАШКА

(Water Chamber) — пространство между двойными стенками цилиндров двигателей, заполненное проточной водой, для охлаждения цилиндров.

ВОДЯНАЯ ТРЕВОГА

— тревога, которая бьется для осуществления мероприятий по спасению корабля от потопления вне боя. На кораблях РКВМФ особой В. Т. нет, а в случае необходимости для борьбы с водой вне боя объявляется тревога для аварийных надобностей.

ВОДЯНКИ

(водолеи) — портовые баржи, принимающие воду с берега и питающие суда, стоящие вдали от набережных, а иногда и суда, стоящие у береговых причалов.

ВОДЯНОЕ ОХЛАЖДЕНИЕ

(Water cooling) — система охлаждения цилиндров двигателя внутреннего сгорания или его поршней и выхлопных клапанов при помощи воды.

ВОДЯНОЕ ПРОСТРАНСТВО

(Water space) — пространство внутри парового котла, заполненное водой.

ВОДЯНОЙ БАЛЛАСТ

(Water ballast) — вода, принимаемая на суда в двойное дно и в специальные балластные цистерны в качестве балласта в целях необходимого в некоторых частных случаях изменения мореходных качеств судна (увеличение или уменьшение остойчивости, погашение плавучести при погружении подводных лодок и т. д.). В. Б. принимается обычно самотеком через кингстоны и только в некоторых случаях накачивается помпами; удаление В. Б. производится посредством помп или сжатым воздухом, как это имеет место на подводных лодках.

ВОДЯНОЙ ЗАБЕРЕГ

(Offshore water) — полоса воды на льду у берега, образовавшаяся в результате таяния снега (на берегу и на льду) и самого льда.

ВОДЯНОЙ КОЛЛЕКТОР

(Water drum) — стальной цилиндр в паровых котлах, заполненный водой. См. Барабан котла.

ВОДЯНОЙ ОТБЛЕСК

(Water sky) — характерные в полярных районах темные пятна и полосы на облаках над чистой водой. По этим пятнам полярные мореплаватели, находящиеся во льдах, определяют наличие свободной ото льдов воды, не видя ее за дальностью.

ВОДЯНОЙ ПАРУС

— парус, опускаемый в воду для тяги судна течением. Применяется на реках, в частности на Волге.

ВОДЯНОЙ ЭКОНОМАЙЗЕР

водоподогреватель (Economizer) — служит для предварительного подогрева поступающей в котел питательной воды. Подогрев воды осуществляется дымовыми газами, прошедшими по газоходам котла. Э. осуществляются ребристыми, змеевиковыми и в виде пучка труб, вводимых в одну или несколько пар коллекторов.

ВОЕВОДА ПОМОРСКИЙ

(слав.) — адмирал.

ВОЕНКОМ

— см. Военный комиссар.

ВОЕНМОР

— см. Военный моряк.

ВОЕННО-МОРСКИЕ ИГРЫ

— основной вид занятий с начсоставом, имеющий своим главным назначением тактическое и оперативное совершенствование как отдельных командиров, так и определенных командных коллективов в вопросах ведения общевойскового боя, применения технических средств борьбы, организации боевого управления частями и соединениями, а также в вопросах службы тыла.

ВОЕННО-МОРСКИЕ УЧИЛИЩА РК ВМФ

— военно-морские учебные заведения, задачей которых является подготовка для РКВМФ командиров-специалистов, непоколебимо преданных делу социализма, верных партии Ленина — Сталина, обладающих высокими волевыми качествами, инициативой, твердостью и настойчивостью, в совершенстве владеющих сложной боевой техникой морских сил, способных проводить боевую подготовку, воспитывать личный состав и управлять им в бою.

ВОЕННООБЯЗАННЫЕ

— граждане СССР, проходящие допризывную подготовку (допризывники) и состоящие в запасе (запасные).

ВОЕННОСЛУЖАЩИЕ

— граждане СССР, состоящие на действительной военной службе в РККА и РКВМФ.

ВОЕННЫЕ ЗВАНИЯ

— Постановлением ЦИК и СНК СССР от 22 сентября 1935 г. для всего начальствующего состава РККА и РКВМФ введены персональные В. З. Необходимость введения В. З. определялась в Постановлении следующим образом: "Особо ответственные задачи в деле обучения и воспитания красноармейских масс, возложенные на начальствующий состав в целом, и ведущая роль командира в бою требуют установления военных званий, отчетливо выражающих военную и специальную квалификацию каждого командира и начальствующего лица, их служебный стаж и заслуги, их власть и авторитет как командиров и начальников РККА".

ВОЕННЫЕ КОМИССАРЫ

— лица военно-политического состава, назначаемые в войсковые части соединения, учебные заведения, учреждения и управления для политического руководства и

непосредственного проведения партийно-политической работы. В. К. и командиры (начальники) несут полную ответственность за воспитание краснофлотцев и всего начальствующего состава в духе беззаветной преданности Родине и Советской власти и беспощадной борьбы с врагами народа. В. К. наравне с командирами (начальниками) ответственны за политико-моральное состояние части, за выполнение воинского долга и проведение воинской дисциплины всем личным составом части снизу доверху, за боевую, оперативную и мобилизационную готовность, за состояние вооружения и войскового хозяйства части (соединения, управления, учреждения и пр.).

ВОЕННЫЙ КОРАБЛЬ

(судно) (Fighting ship, warship, man-of-war) – судно, носящее присвоенный ему военно-морской флаг своего государства, предназначенное для выполнения боевых операций и укомплектованное военной командой. См. Суда военные.

ВОЕННЫЙ МОРЯК

– звание всех военнослужащих Рабоче-Крестьянского Военно-Морского флота, установленное в 1918 г. и отмененное в 1924 г.

ВОЖАК

– см. Плавные сети.

ВОЗАЧКА

(слав.) – шляпочная банка.

ВОЗВРАТ ЗА СТОЯНКУ

(Laying-up returns) – возврат части страховой премии при непрерывной стоянке судна в порту в течение не менее 30 дней подряд. Премия при этом возвращается за вычетом 1 %.

ВОЗВРАТ ПОШЛИНЫ

(Drawback) – пошлина, взысканная по некоторым импортным товарам и возвращаемая при последующем экспорте этих товаров.

ВОЗГОНКА ВОДЯНОГО ПАРА

(Sublimation) – см. Сублимация.

ВОЗДУХ

(Air) – газообразная смесь из азота (78 % по объему), кислорода (21 % по объему) и аргона (0,9 % по объему), образующая нижние слои атмосферы. Кроме азота и кислорода, называемых основными газами атмосферного В., в состав его входят ничтожные количества гелия, водорода, неона, криптона и ксенона (в сумме менее 0,1 % по объему) и чрезвычайно малые количества озона, аммиака и разных окислов азота. Кроме того, в атмосферном В. еще содержится незначительное количество (ок. 0,03 % по объему) углекислоты и большее или меньшее количество водяного пара. Наконец, в В. присутствует большее или меньшее количество взвешенных в нем твердых частичек пыли и микроорганизмов.

ВОЗДУХ АРКТИЧЕСКИЙ

– воздух, получивший определенный физический облик над Арктикой. Различия в характере подстилающей поверхности в тех районах Арктики, где наблюдается открытая водная поверхность, и в районах Арктики, покрытых льдом и снегом, накладывают свой отпечаток и на физический облик формирующихся над ними масс В. А. Влияние это настолько велико, что приходится различать континентальный арктический воздух (КАВ), у которого все характерные черты В. А., в особенности

зимой, выражены наиболее резко, и морской арктический воздух (МАВ), у которого эти черты выражены менее резко.

ВОЗДУХ АРКТИЧЕСКИЙ ПОЛЯРНЫЙ

— воздух, формирующийся над Арктикой в июле и августе.

ВОЗДУХ ПОЛЯРНЫЙ

(ПВ) — воздух, расположенный над умеренными широтами между массами (языками) еще не переродившегося арктического и тропического воздуха и не обладающий столь же определенным и четким обликом, как массы арктического и тропического воздуха в широтах их формирования. Различие в характере подстилающей поверхности в материковых и океанических районах умеренных широт настолько существенно отражается на физическом облике переродившихся или формирующихся над ними масс воздуха, что необходимо различать морской П. В. (МПВ), прежде всего значительно более влажный, и континентальный П. В. (КПВ) — значительно более сухой.

ВОЗДУХ ТРОПИЧЕСКИЙ

— воздух, получивший определенный физический облик в субтропиках. Различие в характере подстилающей поверхности в материковых и океанических районах субтропиков настолько существенно отражается на физическом облике формирующихся над ним масс В. Т., что приходится рассматривать отдельно морской В. Т. (МТВ) и континентальный В. Т. (КТВ).

ВОЗДУХОНАГНЕТАТЕЛЬНЫЙ НАСОС

— насос, сжимающий воздух до 200–250 атм.; устанавливался на военных кораблях, имеющих на вооружении торпеды. Кроме того, сжатый воздух, получаемый от насоса, использовался для продувания артиллерийских орудий после выстрела. В настоящее время В. Н. заменены электрическими воздушными компрессорами.

ВОЗДУХООТВОДНАЯ ТРУБКА

(Air pipe) — см. Воздушная трубка.

ВОЗДУХООХЛАДИТЕЛЬ

(Air cooler) — аппарат для охлаждения воздуха, в котором воздух прогоняется вентилятором между трубками, охлаждаемыми посредством циркулирующего в них холодного рассола.

ВОЗДУХОПЛАВАНИЕ

(Aerostation) — 1. Передвижение по воздуху на аппаратах легче воздуха. 2. Наука о передвижении человека по воздуху на аппаратах легче воздуха.

ВОЗДУХОПОДОГРЕВАТЕЛЬ

(воздушный экономайзер) — прибор, применяемый в котельных установках в целях подогрева воздуха, подаваемого в топку для сжигания топлива.

ВОЗДУШНАЯ АКРОБАТИЯ

(Aerobatics) — см. Высший пилотаж.

ВОЗДУШНАЯ АТАКА

(Air attack raid) — см. Атака.

ВОЗДУШНАЯ ОБОРОНА

— см. Противовоздушная оборона.

ВОЗДУШНАЯ ТРУБКА

(Air pipe) – воздухоотводная трубка; трубка у систем, служащая для отвода воздуха, чтобы можно было заполнить их полностью жидкостью.

ВОЗДУШНАЯ ЯМА

(Pocket air, air lock) – термин для обозначения предполагаемых ям, в которых наблюдается внезапное падение самолета вниз, не зависящее от управления самолетом. В действительности это падение объясняется вертикальными воздушными течениями, направленными сверху вниз.

ВОЗДУШНОЕ ОХЛАЖДЕНИЕ

(Air cooling) – охлаждение цилиндров двигателя (самолета) посредством омывающего их наружную поверхность воздушного потока.

ВОЗДУШНОЕ СОПРОТИВЛЕНИЕ СУДНА

(Air resistance) – сопротивление, испытываемое судном при его ходе от лобового действия воздушного потока, образующегося как от самого хода судна, так и от встречного ветра. Приближенный расчет величины В. С. может быть произведен, пользуясь данными приводимой ниже шкалы Бофорта, в которой указано давление ветра в кг/м² площади проекции корпуса судна и его надстроек на плоскость корпуса (см. Теоретический чертеж).

Баллы по шкале Бофорта

Скорость

м/сек

Давление на 1 м²

кг

0

0–1,3

0–0,2

1

3,6

1,5

2

5,8

4,1

3

8,0

7,7

4

10,3

12,6

5

12,5

18,9

6

15,2

27,9

7

17,9

38,7

8

21,3

55,6

9

23,0

75,6

10

29,1

102,5

11
33,3
135,7
12
40,5
193,5

Для приближенного перехода от скорости в узлах к скорости в м/сек достаточно число узлов разделить на два.

ВОЗДУШНЫЕ ЯЩИКИ

— водонепроницаемые ящики, служащие для обеспечения плавучести и устойчивости шлюпок. Устанавливаются обычно по бортам. Имеют особое значение для спасательных шлюпок.

"ВОЗДУШНЫЙ"

— название одного из флагов военно-морского свода сигналов. Заменяет третью недостающую в корабельном комплекте флагов букву, использованную в предыдущих сочетаниях.

ВОЗДУШНЫЙ КОНДЕНСАТОР

(Air condenser) — конденсатор, в котором диэлектриком служит воздух.

ВОЗДУШНЫЙ КОРАБЛЬ

(Air-ship) — дирижабль. Иногда В. К. называют и большие самолеты.

ВОЗДУШНЫЙ НАСОС

(Air-pump) — насос, поддерживающий разрежение в холодильнике. В. Н. почти всегда делается простого действия, т. е. из двух ходов поршня только один рабочий.

ВОЗДУШНЫЙ ПОРТ

(Airport) — см. Аэропорт.

ВОЗДУШНЫЙ ПОРЯДОК

— взаимное размещение в полете самолетов, звеньев, отрядов, частей и соединений, определяемое в зависимости от боевых задач и обстановки.

ВОЗДУШНЫЙ ШАР

(Balloon) — см. Аэростат.

ВОЗЖИ

(стар.) — брасы.

ВОЗМЕЩЕНИЕ

(Indemnity) — компенсация за убыток или повреждение, напр. при морском или огневом страховании.

ВОЗМЕЩЕНИЕ АВАРИИ, КАК ОБЫЧНО

(Average as customary) — соглашение между страховщиком и страхователем о ликвидации убытков по частичной аварии в соответствии с установленными для данного рода груза обычными правилами.

ВОЗНАГРАЖДЕНИЕ СТРАХОВОЕ

– сумма, уплачиваемая страховщиком за убыток, вызванный страховым случаем.

ВОЗРАСТ ЛУНЫ

– число дней, протекших с новолуния.

ВОЗРАСТ ПРИЛИВА

(Age of tide) – промежуток времени между моментом сизигий и наступлением наибольшей из высот, следующих за этим моментом полных вод. Выражают В. П. в зависимости от величины: в минутах, часах, а иногда и днях.

ВОЙСКОВОЙ ТРАНСПОРТ

(Troop ship) – судно, специально оборудованное для перевозки войск как в мирное, так и в военное время.

ВОКЗАЛЫ МОРСКИЕ

– приморские пассажирские станции в портах, через которые направляются значительные пассажирские потоки. В. М. располагаются для удобства посадки и выгрузки пассажиров у набережных, к которым швартуются пассажирские суда; к станционным зданиям вплотную подходят пассажирские поезда и подводятся автомобильные дороги. В этих зданиях имеются залы и помещения, специально приспособленные для всех процессов по осмотру пассажиров и их багажа, а также для их передачи на суда или приема с судов.

ВОКЗАЛЫ РЕЧНЫЕ

– пассажирские станции на реках и каналах, предназначенные для обслуживания как отбывающих, так и прибывающих пассажиров всеми культурно-бытовыми удобствами, а также для производства и оформления всех операций, связанных с путешествием пассажиров.

ВОЛЛАСТОН

– см. Призма Волластона.

ВОЛНА

(Wave) – процесс распространения колебаний в какой-нибудь среде, частицы которой связаны силами взаимодействия. Если колебательный процесс представляет периодическое движение точки относительно положения равновесия, передающееся с помощью сил упругости смежным точкам, говорят об упругих В. (напр. звуковые В.). Когда колеблющейся величиной является напряженность электрического или магнитного поля, имеем электромагнитные В. (световые В., радио-В. и т. п.). Для всякой В. характерна двойная пространственно-временная периодичность: в каждой точке колебательное состояние повторяется через равные промежутки времени (период колебания) и в каждый данный момент времени одинаковые состояния повторяются в пространстве через равные расстояния (длина В.). В. называется продольной, если колебание в каждой точке происходит по направлению распространения В., и поперечной, если эти направления взаимно перпендикулярны.

ВОЛНА ДОННАЯ

– см. Донная волна.

ВОЛНА МОРСКАЯ

(Wave, surge, sea) – образуется благодаря сцеплению частиц жидкости и воздуха; скользя по гладкой поверхности воды, воздух сначала порождает рябь, а затем, действуя на ее наклонные поверхности, развивает постепенно волнение. Опыт показал, что водяные частицы не имеют поступательного движения; перемещается только профиль. Частицы воды при правильной равномерной зыби описывают орбиты,

близкие к круговым, а профиль В. имеет очертание, близкое к трохоиде, высшая точка которой называется гребнем или вершиной В., а низшая – подошвой ее; расстояние от гребня до подошвы называется высотой В., а расстояние между двумя последовательными гребнями или подошвами – длиной В. Время, за которое профиль В. перемещается на длину В., называется периодом В. (Т сек) и связано с длиной В. (L м) формулой:

$$T = 2\pi\sqrt{L/g} = 0,8\sqrt{L}$$

где g – ускорение силы тяжести, равное 9,81 м/сек. Высота океанской штормовой волны в среднем достигает 8 м, а длина – 150 м. В., наблюдаемые в природе в разных водоемах, могут быть двух родов: а) ветровые, порожденные ветром, принимающие по прекращении действия ветра установившийся характер и называемые установившимися В., или зыбью; б) В. перемещения, или стоячие волны, образующиеся в результате сильных толчков на дне при землетрясениях или возбужденные, напр., резким изменением давления атмосферы. Указанные В. носят также название одиночных В.

ВОЛНЕНИЕ

(Rough sea, rolling sea, heavy sea) – см. Волна морская.

ВОЛНИСТОЕ ЖЕЛЕЗО

– см. Сталь листовая.

ВОЛНОВАЯ АНТЕННА

(антенна бегущей волны, антенна Бевереджа) – антенна, применяемая для целей направленного радиоприема.

ВОЛНОЛОМ, ВОЛНОРЕЗ

– 1. См. Брекватер. 2. Так иногда называют на кораблях волноотвод (см.).

ВОЛНОМЕР

(Wavemeter) – 1. Прибор, применяемый в радиотехнике для измерения длины волны или частоты колебания. 2. Прибор, указывающий перемену в уровне и вычерчивающий след волнового движения воды; изобретен французским контр-адмиралом Пари и его сыном.

ВОЛНООТВОД

– полукруглый парапет из листовой стали с надлежащими подкреплениями, устраиваемый в носовой части судна (на баке) и предохраняющий во время хода судна верхнюю палубу от заливания волной.

ВОЛНОРЕЗ

– см. Волнолом.

ВОЛОЖКА, ВОЛОШКА

(волж.) – второе русло реки, судоходное в большую воду.

ВОЛОК, ВОЛОЧЕК, ВОЛОЧКА

(Portage) – место, по которому перетягивают речные суда по суше из одной реки в другую. Низменный перешеек.

ВОЛОСЫ

– каболки распущенной снасти, расчесанные в волокна пеньки.

ВОЛОХНИЦА

(арх.) — речка без устья, теряющаяся в тундре.

ВОЛОШКА

(сев.) — пролив между двумя речками, устья которых соединяются при впадении в море. Во время отлива В. иногда пересыхают, а в полную воду заливаются.

ВОЛЧОК

— см. Гироскоп.

ВОЛЬНООПРЕДЕЛЯЮЩИЕСЯ

(Volunteer) — лица с образовательным цензом, поступавшие добровольно, не вынимая жребия, в старую армию и флот для отбывания воинской повинности. Окончившие высшие учебные заведения могли поступать на флот юнкерами. Срок службы для В. во флоте был 2 года. Перед увольнением в запас они были обязаны держать экзамен на чин мичмана действительной службы.

ВОЛЬНЫЕ ГАВАНИ

(свободные гавани) — гавани, на которые не распространяются общие таможенные правила и допускается свободный привоз товаров без уплаты пошлин. До войны 1914–1918 гг. В. Г. были учреждены в Гамбурге, Бремене, Штеттине, Данциге, Триесте, Копенгагене и в некоторых других пунктах.

ВОЛЬНЫЕ МАТРОСЫ

(ист.) — общества или цеха В. М. были учреждены в 1834 г. в Новороссийском крае (Никополе, Алешках) для комплектования коммерческого флота. Желающие вступить в эти общества принимались из мещан, государственных крестьян, вольноотпущенных и разночинцев. Они обязаны были прослужить не менее 10 лет, из коих первые 5 лет на военных судах, после чего они получали патент на звание опытных матросов. Семейства их освобождались от податей, военного постоя и рекрутского набора. В 1844 г. такой цех был учрежден в Кронштадте. В 1883 г. цехи были повсеместно упразднены.

ВОЛЬНЫЕ РАЙОНЫ

— так называют, в отличие от вольных гаваней, части порта, где допускается лишь беспошлинное складывание товаров, но не промышленная их обработка.

"ВОЛЬНЫЕ СКЛАДЫ"

— склады на портовой территории или вне ее, в которых грузы могут под таможенным надзором храниться до вывоза их для местного потребления на внутренний рынок.

ВОЛЬТ

(Volt) — международная практическая единица электрического напряжения, определяемая как напряжение, создающее ток в 1 ампер при сопротивлении в 1 ом.

ВОЛЬТАЖ

(Voltage) — устарелое выражение для напряжения в цепи, выраженного в вольтах.

ВОЛЬТМЕТР

(Voltmeter) — прибор для измерения электрического напряжения.

ВОЛЬТОВА ДУГА

(Voltaic arc) – светящаяся дуга, образующаяся между электрическими проводниками, раздвинутыми на небольшое расстояние, при прохождении через них электрического тока.

ВОМЕЛКО

(арх.) – мелковато.

ВООРУЖАТЬ СУДНО

(To fit out a ship) – применительно к старым парусным судам, это выражение означало совокупность всех работ по изготовлению судна к плаванию. Вооружение судна состояло из установки рангоута и укрепления его, оснастки, укладки трюмов, установки на место артиллерийских орудий, приемки боезапасов и необходимого снабжения по всем частям.

ВООРУЖЕНИЕ ШЛЮПОК

– см. Парусное вооружение шлюпок.

ВООРУЖЕННЫЙ ГЛАЗ

– усиленный оптическим инструментом.

ВООРУЖИТЬ

(Arm, equip) – изготовить для действия. 1. В. парусное судно – снабдить необходимым рангоутом и такелажем, установить их на место и привести судно в состояние, годное для плавания. 2. В. помпу – приготовить помпу к действию. 3. В. прожектор – приготовить прожектор к действию. 4. В. рей – оснастить (отакелажить) рей и привязать к нему все необходимые такелажные принадлежности для управления и действия им. 5. В. шпиль – приготовить шпиль к действию.

"ВОПРОСИТЕЛЬНЫЙ"

(Interrogative) – название одного из флагов военно-морского свода сигналов. Значение этого флага как сигнала: 1. "Что случилось?". 2. Поднятый одновременно с сигналом обращает его в вопрос. 3. "Требую утренний рапорт".

ВОРОБА

(речи.) – ворот.

ВОРОН

– В III в. до н. э., в эпоху Пунических войн, римляне изобрели перекидной мост – ворон, значительно упростивший дело abordaja. В первый раз В. был применен Дулием в сражении у Липарских островов (260 г. до н. э.). На носу устанавливалось на шарнире длинное бревно с двумя блоками; на тросе, проходившем в верхний блок, висел большой металлический груз в виде вороньего клюва, а второй блок служил для выдвигания помоста. При приближении к неприятелю бревно В. становилось наклонно; когда груз был над кораблем противника, держащая его снасть раздергивалась и В., впившись в борт или палубу, не позволял неприятельскому кораблю отойти; этим пользовались, чтобы опустить бревно и выдвинуть помост. Позже В. неоднократно усовершенствовался и применялся даже на парусных кораблях.

"ВОРОНЬЕ ГНЕЗДО"

– наблюдательный пост на мачте судна в виде прикрепленной к ней на известной высоте бочки. В бочке помещается наблюдатель.

ВОРОТ

(Windlass) – см. Лебедки.

ВОРОТА

(сев.) – узкий морской пролив (Карские В.).

ВОРОТА СУХОГО ДОКА

(Gate of a dock) – подвижная конструкция плавучая (батопорт) или опирающаяся на днище и стены камеры дока и служащая для отделения последней от наружного бассейна.

ВОРОТОВЫЕ БРУСЬЯ

– несколько продольных брусьев, устанавливаемых на деревянных судах баржевой конструкции в том месте, где копани соединяются с приставками.

ВОРОТОК

– приспособление для вращения ручных инструментов (метчика, развертки).

ВОРОТЬ

– водоворот.

ВОРСА

(Junk) – обрубки старого пенькового такелажа. В. употребляется для выделки матов, кранцев, швабр, для связывания парусов и пр. Лучшая В. получается из такелажа, защищенного во время службы клетнем и смолой. Эту В. употребляют на реванты и пр. Самую худшую В. дают пришедшие в негодность перлины и кабельтовы, так как обычно верхние каболки у них совершенно обшмыганы и перетерты, а внутренние перепрели от сырости. Такую В. употребляют на стирки, на трень, под клетень и т. п.

ВОРСТ, ВОРШТ

– железный прут, привязываемый к вантам по верхним юферсам для того, чтобы удерживать юферсы в одной плоскости.

ВОРТИНГТОН

– см. Помпа Вортингтона.

"ВОСЕМЬ ПАЛОК"

– название особого сигнала, исполняемого на горне. По этому сигналу снимаются или надеваются чехлы на такие предметы (шлюпки, компасы, дальномеры, палубные орудия, торпедные аппараты, прожектора и т. п.), которые установлены или хранятся на верхней палубе, рубках, надстройках и пр.

ВОСК

(Wax) – употребляется в парусном деле для вошения ниток, при этом он должен быть чистым, светло-желтого цвета и иметь запах меда. В. применяется обычно в смеси с терпентином и свиным салом. Состав этой смеси: 3,5 кг В. (растопленного), 1 кг терпентина и 4,7 кг сала.

ВОСПЛАМЕНИТЕЛЬ

– небольшой заряд черного пороха, помещаемый в дне картуза для воспламенения заряда бездымного пороха.

ВОССТАНОВЛЕНИЕ

редуцирование – процесс, обратный окислению; отнятие кислорода от химического соединения или присоединение к нему водорода (или металла).

ВОСТОК

(East) – в астрономии и у моряков Ost (ост) одна из четырех главных точек горизонта, а именно та, где восходит солнце во время равноденствия. Находится на равных расстояниях от севера и юга, с правой стороны, если смотреть на север. В точке В. небесный экватор пересекается с горизонтом.

ВОСТОЧНО-АВСТРАЛИЙСКОЕ ТЕЧЕНИЕ

– ветвь южного Экваториального течения; начинается около о-ва Новая Каледония и идет на юг до о-ва Тасмании, где заворачивает на Ost и омывает западные берега Новой Зеландии, образуя в Австралийском море водоворот против часовой стрелки. Течение это теплое; скорость его очень незначительна (1–3 мор. мили в сутки).

ВОСТОЧНО-ГРЕНЛАНДСКОЕ ТЕЧЕНИЕ

– начинается севернее окраины Гренландии и затем идет вдоль ее восточного берега на S, следуя над материковой отмелью и материковым склоном Гренландии слоем около 200 м толщины. Воды его имеют небольшую соленость, а температура их ниже 0°.

ВОСХОДИТЬ

(Coming to and falling off) – лежа на судне в дрейфе, катиться носом к ветру. В отношении противоположного движения применяют термин – нисходить.

ВОСХОДЯЩАЯ ВЕТЬ ТРАЕКТОРИИ

– см. Траектория снаряда.

ВОСЬМЕРКА

(Eight figure of eight knot) – 1. Шлюпка в восемь весел, см. Ял. 2. Фигурный полет самолета по замкнутой кривой в виде цифры "8". 3. Узел, вяжущийся на свободном конце лопаря, чтобы он не выложился (не выскочил) из блока или коуша.

"В ОТРУБЕ"

– когда употребляется это выражение, надо подразумевать, что речь идет о толщине дерева в поперечном разрезе вершины.

ВОЩИТЬ

(To wax) – натирать воском. См. Воск.

"ВПЕРЕД СМОТРЕТЬ"

(Look out afore there) – приказание с вахты, отдаваемое вахтенным на баке для повышения их бдительности.

ВПЕРЕДСМОТРЯЩИЙ

– рядовой краснофлотец (из числа старослужащих) или младший командир, стоящий на походе во время тумана у гюйсштока, на марсе или в вороньем гнезде и наблюдающий за обстановкой.

ВПЛАВНОЙ ТОВАР

(стар.) – товар, пришедший водой.

ВПЛАВЩИК

(стар.) — хозяин вплавного товара.

В ПОЛМАЧТЫ, В ПОЛСТЕНЬГИ

— выражения, употребляемые для определения площади паруса, напр.: "Мы имели марсели в полстенги" — значит зарифленные.

"В ПОРЯДКЕ ОЧЕРЕДНОСТИ"

(Regular turn) — условие, противоположное фритерну. Согласно этому условию судно должно ожидать причала в порту и становиться к нему в порядке очереди, причем время ожидания относится за счет судна.

ВПУСКНАЯ ТРУБА

— см. Всасывающая труба.

ВПУСКНОЙ КЛАПАН

всасывающий клапан — клапан, открытие и закрытие которого открывает и прекращает доступ горючей смеси в цилиндр карбюраторного двигателя или доступ воздуха в цилиндр дизеля.

"В ПУТИ"

(On passage) — время между отходом судна из последнего порта и прибытием в первый порт выгрузки.

ВРЕДНОЕ ПРОСТРАНСТВО

— пространство между поршнем машины и крышкой цилиндра в момент, когда поршень находится в крайнем мертвом положении. В. П. уменьшает коэффициент полезного действия машины.

ВРЕЖБИЦА

(арх.) — приливное течение, с которым идет рыба в куты и заливы.

ВРЕМЕНИТЬ

(сев.) — изменять свой вид от рефракции ("Острова временят").

ВРЕМЕННЫЕ ЗВЕЗДЫ

— звезды, которые внезапно появляются на небе, затем медленно угасают и обычно через несколько месяцев становятся невидимыми простым глазом, а иногда совсем исчезают. Загораются всегда в Млечном пути или в некоторых туманностях.

ВРЕМЕННЫЙ РУЛЬ

фальшивый (Jury rudder) — руль, сделанный судовыми средствами и применяющийся в случае повреждения или потери постоянного руля. Применение В. Р. возможно лишь на относительно небольших судах.

ВРЕМЯ ВСЕМИРНОЕ

— гражданское гринвичское время.

ВРЕМЯ ГРАЖДАНСКОЕ

— промежуток времени в единицах среднего времени от полуночи до данного момента.

ВРЕМЯ ЗВЕЗДНОЕ

(Sideral time) – время, измеряемое часовым углом точки весеннего равноденствия. В. З. равно часовому углу любого светила плюс его прямое восхождение ($S = t + a$). Эта зависимость называется основной формулой времени.

ВРЕМЯ ИСТИННОЕ

(Apparent time) – часовой угол истинного Солнца, считаемый от 0 ч. до 24 ч.

ВРЕМЯ ПОЛЕТА

снаряда (Time of flight) – промежуток времени от момента выстрела до момента, когда снаряд достигнет данной точки траектории.

ВРЕМЯ ПОЯСНОЕ

– для устранения неудобств, возникающих при счете времени вследствие различия местного времени, весь земной шар разделен на 24 пояса, приблизительно вдоль меридианов. Начальным (нулевым) поясом принят пояс, средним меридианом которого является Гринвичский. В пределах каждого пояса счет времени ведется по местному времени среднего меридиана этого пояса. Показания часов в соседних поясах различаются ровно на 1 час. При передвижениях внутри пояса время повсюду будет одно и то же, при переходе же из пояса в пояс часы надо переставлять ровно на 1 час: вперед при движениях к Ost'у и назад при движениях к W.

ВРЕМЯ СОЛНЕЧНОЕ

(Solar or sun time) – время, считаемое по Солнцу. См. Время истинное.

ВРЕМЯ СРЕДНЕЕ

(Mean time) – угол между полуночной частью меридиана наблюдателя и меридианом среднего Солнца, выраженный во временных единицах и считаемый от полуночной части в направлении суточного вращения сферы. Угол этот измеряется дугой экватора между теми же меридианами. В. С. в данный момент называют число средних часов, минут и секунд, протекших с момента нижней кульминации среднего Солнца до данного момента.

ВРЕМЯ СТАНДАРТНОЕ

декретное время (Standart time) – таковым является ныне у нас счет времени, установленный по декрету 16 июня 1930 г., на один час вперед против поясного для всей территории СССР. В других государствах, в частности в их портах, стандартное время (St. T) часто является средним местным временем для центрального пункта государства. Полный список местностей, где введен такой счет среднего времени, отличный от местного поясного, печатается ежегодно в английском морском "Nautical Almanac" с указанием периодов времени года, на которые устанавливается тот или другой счет В. С. Указанный список публикуется также в "Admiralty List of Lights and Time Signals".

ВРЕМЯ СУДОВОЕ

– время, показываемое судовыми часами. Так как на обычных судовых часах секундного циферблата нет вовсе, а к тому же секунды времени в судовой жизни роли не играют, В. С. выражается только часами и минутами, но без секунд, и, следовательно, В. С. есть не что иное, как поясное время, взятое с точностью до 1 минуты.

ВРЕМЯ УНИВЕРСАЛЬНОЕ

– гражданское гринвичское время.

ВРУЧНУЮ

— подъем или перемещение тяжестей без механических приспособлений усилиями людей; при деревянном судостроении — подъем и установка тяжелых деталей судна.

ВСАСЫВАНИЕ

(Suction) — см. Всасывающий ход.

ВСАСЫВАЮЩАЯ ТРУБА

впускная труба (Suction pipe) — трубопровод, по которому подается в цилиндры двигателя внутреннего сгорания горячая смесь из карбюратора.

ВСАСЫВАЮЩИЙ ГОРШОК

(Suction air chamber) — сосуд, через который засасывается воздух в цилиндр двигателя внутреннего сгорания. В. Г. служит для ослабления шума при всасывании и для очистки воздуха через установленный в В. Г. фильтр.

ВСАСЫВАЮЩИЙ КЛАПАН

(Suction valve) — см. Впускной клапан.

ВСАСЫВАЮЩИЙ ХОД

(Sucking action) — ход поршня, во время которого в цилиндр двигателя всасывается воздух (в дизелях) или горячая смесь (в газовых и карбюраторных двигателях).

"ВСЕ ВДРУГ"

— см. Поворот все вдруг.

"ВСЕ В КОРМУ!"

— команда, подаваемая на шлюпке, по которой все свободные, т. е. не держащие шкотов, перемещаются в корму для того, чтобы шлюпка, имея облегченный нос, быстрее делала поворот под ветер.

"ВСЕ В НОС!"

— команда, подаваемая на шлюпке, по которой все свободные, т. е. не держащие шкотов, перемещаются в нос для того, чтобы шлюпка, имея облегченную корму, сильнее катилась к линии ветра и тем скорее делала поворот оверштаг.

"ВСЕ НАВЕРХ!"

(All hand hoay! All hand on deck) — команда, по которой вызывается весь свободный от службы личный состав судна для той или иной авральной работы.

"ВСЕ ПРОЧИЕ ОПАСНОСТИ, УБЫТКИ И НЕСЧАСТНЫЕ СЛУЧАИ"

(All other perils) — термин страхового полиса, при наличии которого данное страхование покрывает всякие иные не поименованные в полисе, но однородные с поименованными и им аналогичные опасности и потери.

"ВСЕ РИСКИ"

(All risk) — термин, употребляемый в морском страховании; имеет в виду страхование только против тех рисков, которые напечатаны или особо вписаны в стандартные формы полисов. Часто термин "All Risk" сопровождается выражением "With average" (W. P. L.) — с частной аварией, в отличие от условия "Free from particular average", т. е. исключая частную аварию.

ВСКИПАНИЕ

(Priming) – бурное парообразование во всей массе воды в паровом котле. При этом явлении очень легко упустить воду в котле, а от попадания воды, увлеченной из котла паром, могут произойти поломки главных машин. Причинами В. могут быть: быстрое понижение давления пара в котле, загрязнение воды маслом, неравномерное управление горением в котлах, неравномерное питание котлов, недостаточная величина парового пространства.

ВСКРЫТИЕ ДЛЯ ТАМОЖЕННОГО ДОСМОТРА

(Opening for customs) – вскрытие товарных мест и извлечение содержимого для досмотра сотрудниками таможни при импорте или экспорте товаров.

ВСПЛЕСК

(Splash) – 1. Вздымающаяся часть волны, образующаяся при ударе ее о какое-либо препятствие; В. достигает иногда значительной высоты (10–20 м и более). 2. Столб воды, поднимающийся от удара о воду снаряда. В этом смысле В. имеет большое значение для корректировки стрельбы.

ВСПЛЫВАТЬ

(сев.) – показываться, из-за горизонта. "Берег всплыл" – открылся, показался из-за горизонта.

ВСПЛЫТИЕ ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ

– процесс перехода подводной лодки из подводного положения в надводное. Всплытие затонувшего корабля – при судоподъемных работах.

ВСПОМОГАТЕЛЬНАЯ АРТИЛЛЕРИЯ НА КОРАБЛЕ

– артиллерия, выполняющая подсобные задачи, в частности оборону корабля. Она подразделяется на противоминную и противосамолетную (зенитную).

ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ КОРАБЛИ

– суда гражданского флота, вооруженные и приспособленные для боевых целей.

ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ МЕХАНИЗМЫ

(Donkey engine) – трюмные механизмы, обслуживающие главные машины, котлы, а также палубные механизмы, предназначенные для обслуживания судовых устройств (см.).

ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ СУДА

(Auxiliary vessels) – см. Суда вспомогательного назначения.

ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ КОТЕЛ

(Donkey boiler) – котел, служащий для снабжения судна паром на якорной стоянке.

ВСПЫШКА

– воспламенение топлива в цилиндре двигателя внутреннего сгорания.

ВСПЫШКИ

(Flashes) – короткие проблески света, производимые ночью маячными огнями или специальными приборами для целей связи.

ВСТАВАТЬ, ВСТАТЬ

– встать стоймя, остановиться. В. на якорь (To bring to an anchor) – остановиться и бросить якорь. Краска встала – верхний слой краски, нанесенный на поверхность окрашиваемого предмета, покрылся тонкой пленкой; окрашенная поверхность от легкого прикосновения не мажется. Якорь встал (Anchor is up and down or anchor areak) – отделился от грунта, принял вертикальное положение.

ВСТОК

(байкал., бел.) – восточный ветер.

ВСТРЕЧНЫЙ УГОЛ

(Angle of Incidence) – см. Угол атаки.

ВСТУПАТЬ, ВСТУПИТЬ

– входить; переходить известные пределы, нормы. В. в кампанию – начать плавание после окончания постройки судна или после перерыва в плавании, вызванного нахождением его в ремонте, резерве и пр. Вступление в кампанию отмечается подъемом вымпела. В. в строй – а) занять свое место в строю; б) вступить в число действующих кораблей флота после окончания постройки, ремонта и пр.

ВТЕРЕТЬ ЯКОРЬ

(волж.) – закопать глубже в землю.

ВТОРИЧНАЯ ОБМОТКА

(Secondary winding) – обмотка трансформатора, индукционной катушки, катушки зажигания (магнето) и т. п., в которой индуцируется электродвижущая сила под влиянием магнитного поля, создаваемого током, проходящим через другую (первичную) обмотку данного прибора. Электрическая энергия, подводимая при одном напряжении к первичной обмотке, получается из В. О. при другом напряжении, причем произведение тока на напряжение имеет приблизительно одинаковое значение в обеих обмотках.

ВТОРОЕ ДНО

– см. Внутреннее дно.

ВТУЛКА

– центральная часть всякого колеса с цилиндрическим отверстием, предназначенная для насаживания колеса на ось или вал.

ВТУЛКА у шкива

(Sheave-hole) – м. Блок.

ВТЯГИВАТЬСЯ В ГАВАНЬ, В ДОК

– входить в гавань, в док на судне с помощью буксиров или посредством завозов.

ВТЯЖНЯ

(арх.) – пучина, водоворот.

ВУЛИНГИ, ВУЛИНГСЫ

(Wooldings) – несколько шлягов троса, связывающих составные деревья.

ВУЛИНШТАГ

(стар.) – трос, обнесенный вокруг бушприта для укрепления последнего.

ВУЛКАНИЗАЦИЯ

(Vulcanization) — процесс превращения тестообразно-пластического, становящегося липким при повышенной температуре и хрупким при охлаждении, сырого каучука в упругое эластичное вещество — вулканизированный каучук, известный под названием резины.

ВХОД В ПОРТ (гавань) или ВЫХОД ИЗ ПОРТА (гавани)

(Port entrance, exit) — рекомендованные курсы или фарватеры, ведущие с моря в порт (из порта в море).

ВЧАЛИТЬ

(волж.) — ввязать какую-нибудь снасть или веревку.

ВЫБИРАНИЕ АЭРОСТАТА

— притягивание к земле находящегося в воздухе привязного аэростата путем наматывания присоединенного к нему троса на барабан лебедки, установленный на земле (на судне).

"ВЫБИРАТЬ ВАЛИКОМ"

— тянуть снасть ровно, не дергая.

"ВЫБИРАТЬ РУЧКУ НА СЕБЯ"

— на самолетах: поднимать руль глубины, идти на подъем.

ВЫБИРАТЬ СЛАБИНУ

(To sling the slack) — подтягивать снасть настолько, чтобы она не провисала. В переносном смысле это выражение моряки применяют в отношении лиц, плохо работающих или малодисциплинированных, когда необходимо выправить их служебную деятельность ("подтянуть").

ВЫБИРАТЬСЯ НА ВЕТЕР

(To haul to the wind) — идти круче к ветру, приближаться к линии ветра.

ВЫБЛЕНКИ, ВЕВЛИНГИ

(Shroud ratling or ratlines) — концы тонкого троса, укрепленные поперек вант, параллельно друг другу, и выполняющие роль ступенек для влезания по ним людей на верхние части мачт и стенов. Расстояние между В. у нижних вант 380 мм (15 дм.), а у стень-вант 280 мм (11 дм.).

ВЫБЛЕНОЧНЫЙ ТРОС

(Ratling rope) — трос, из которого вяжутся выбленки.

ВЫБРАСЫВАТЕЛЬ

экстрактор (Extractor) — приспособление в огнестрельном оружии для удаления стреляных гильз или трубок из ствола оружия.

ВЫБРАСЫВАТЬСЯ НА БЕРЕГ

— выбрасываться на берег на шлюпке при наличии у берега прибоя представляет собой сложный маневр, требующий от командира шлюпки хороших морских качеств и наличия морского опыта. Выброситься на берег судном — крайнее средство, к которому прибегают для спасения людей в обстановке неминуемой гибели судна.

ВЫБРАТЬ КОНЕЦ

(To veer in a rope) – вытянуть конец, поданный на судно или на берег. Выбрать конец втугую (To taughten a rope) – вытянуть конец так, чтобы не было совершенно слабину.

ВЫВАЛИВАТЬ, ВЫВАЛИТЬ

– выдвинуть, вывести за борт, к борту. Вывалить шлюпку – приподнять с кильблоков и вывести шлюпку на шлюпбалках за борт. Вывалить якорь – уложить его на якорную подушку, сняв найтовы, и оставить на пертулине и рустове (делается на старых судах, на которых якоря по-походному заваливаются на борт, а не втягиваются в клюз).

ВЫВЕСИТЬ

– поднять какой-либо предмет с помощью рычагов; при деревянном судостроении, напр., поднять вмержшее бревно на подкладки для обработки и других надобностей.

ВЫВЕСКА ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ

– погружение подводной лодки с целью установления достаточности балластировки и правильности распределения на лодке переносного балласта (чугунного).

ВЫВОДИТЬ РУЛЬ

(стар.) – отводить руль.

ВЫГОН

(касп.) – убыль воды, отгоняемой от побережья ветром. Явление, противоположное данному, именуется нагоном, моряной или поводью.

ВЫГОРОДКА

– ограниченное по размерам помещение на судне, предназначенное для установки отдельных механизмов, приборов и т. п.

ВЫГРЕБАТЬ

– сильно грести, двигаясь против волны, течения или ветра. Продвигаться с трудом вперед на шлюпке под веслами.

ВЫГРЕБАТЬ ЖАР

(To let fires go out, to draw out the fires) – выгрести жар (горящий уголь) из топки парового котла на площадку перед ним при прекращении паров. На этой площадке жар заливается водой.

ВЫГРЕСТЬ

– см. Выгрести.

ВЫГРУЖАТЕЛЬ ЭЛЕКТРОМАГНИТНЫЙ

– электромагнитный перегрузочный механизм, употребляемый в портах для выгрузки и погрузки железного лома и стружек. В. Э. имеет железный диск диаметром до 1,5 м, который может быть по желанию намагничен или размагничен помощью электрического тока.

ВЫГРУЖАТЬ

(To unload, to discharge a ship) – снимать грузы с судна.

ВЫДАЮЩИЙСЯ БЕРЕГ

(Fore land) — берег, выдающийся в море.

ВЫДЕРЖАТЬ ШТОРМ

(To experience a storm) — выйти благополучно из шторма, испытать шторм, перенести шторм.

ВЫДРА

— выемка в штевнях деревянных судов (более правильное название "шпунт"), к которой примыкают обшивочные доски.

ВЫДРАИТЬ

— см. Драить,

ВЫЕМКА У ПАРУСА

— выгнутая дуга нижних и боковых шкаторин прямых парусов.

ВЫИГРАТЬ ВЕТЕР

(To gain the wind) — пройти на ветер другого судна. В. В. лавировкой (To gain by tacking).

ВЫЙТИ ИЗ ВЕТРА

(To chapel a ship) — обзеветрить паруса благодаря изменению курса или изменению направления ветра.

ВЫЙТИ НА ВЕТЕР

— выйти на ту сторону, из которой дует ветер.

ВЫКИДЫВАТЬСЯ

— см. Выбрасываться.

ВЫКИНУТЬ ВЕСЛА

(To ship the oars) — начать движение под веслами, если до этого шлюпка шла под парусами или стояла с убранными веслами.

ВЫКЛАДЫВАТЬ

— выкладывать, вклась, выложить, разъединить, положить. Выложить гак. Выложить тали. Выложить полотнище Покхема и т. д.

ВЫКЛЮЧАТЕЛЬ

— прибор для замыкания и размыкания тока в электрической цепи. Если выключение происходит автоматически, то выключатель называется автоматическим.

ВЫКОЛОТКА

— инструмент в виде конусообразного стального стержня, применяющийся для выколачивания шпильки из болта скобы при расклепывании цепных канатов (якорных цепей).

ВЫКРИКИВАТЬ ГЛУБИНУ

(To call the soundings) – подавать голосом измеренную ручным лотом глубину – сказывать глубину.

ВЫЛЕТ СТРЕЛЫ

– то же самое, что и вынос стрелы.

ВЫМБОВКА

вимбовка (Capstan bar) – деревянный рычаг, служащий для вращения шпиля вручную.

ВЫМОРОЗКА СУДОВ

– способ обнажения подводной части речных судов зимой для ремонта путем вырубания у борта судна ямы во льду, не доходящей до воды; под ямой намерзает новый слой льда, после чего яму углубляют дальше, пока не дойдут до места, где нужно произвести ремонт.

ВЫМОСТКИ

(арх.) – доски, лежащие на брусках для схода с судна на берег.

ВЫМПЕЛ

вимпел (Pendant, pennant) – длинный узкий флаг с косицами, поднимаемый на грот-мачте всякого военного корабля, находящегося в кампании, если на нем нет брейд-В. или флага должностного лица. Служа внешним признаком плавающего корабля, В. носится днем и ночью, в хорошую и дурную погоду и спускается только с концом кампании. Кроме того, слово В. обозначает единицу состава эскадры; так, напр., эскадра в составе двадцати В. означает, что в состав данной эскадры входит двадцать кораблей. См. Брейд-вимпел.

ВЫМПЕЛ МЕЖДУНАРОДНОГО СВОДА СИГНАЛОВ

(Code Flag) – длинный, узкий треугольный флаг с тремя красными и двумя белыми вертикальными полосами.

ВЫМПЕЛ ОТВЕТНЫЙ

(Answering pendant) – флаг военно-морского свода сигналов, означающий: 1. Ясно вижу и понял. 2. Вижу и разбираю сигнал.

ВЫМПЕЛ СИГНАЛЬНЫЙ

(Pendant) – длинный сигнальный флаг треугольной формы.

ВЫНОС СТРЕЛЫ

– расстояние от шпора до отвеса, опущенного с нока стрелы, или до отвесной части грузового шкентеля.

ВЫНОСНАЯ БИЗАНЬ

– задний парус, ставящийся к мачте, установленной в непосредственной близости у транца. Шкот у В. Б. тянется по гикю, находящемуся за кормой. В. Б. ставится на шлюпках и небольших парусных судах. В. Б. является как бы воздушным рулем и значительно облегчает управление судном при боковом ветре. См. Джиггер.

ВЫНТРЕП

стеня-вынтреп (Top rope) – снасть, с помощью которой опускается и поднимается стеняга.

ВЫНУЖДЕННЫЕ КОЛЕБАНИЯ

(Constrained vibrations, forced vibrations) – колебания тела, вызываемые периодически действующей внешней силой. В случае совпадения периода вынужденных колебаний с периодом собственных колебаний тела получается явление резонанса.

ВЫПОКОСИТЬ

(бел.) – вылавировать.

ВЫПРАВИТЬ РАНГОУТ

– привести наружный вид рангоута и судна в исправное состояние. Снасти должны быть обтянуты, брам-стеньги должны стоять совершенно прямо по стеньгам, все реи параллельны между собой, все гафеля тоже параллельны друг другу. Когда судно стоит на якоре, рангоут правят со шлюпки, а на ходу – с судна. При правке рангоута со шлюпки указания, какие реи и какие снасти следует выправить и обтянуть или потравить, подаются боцманом флажками, который показывает их в различных положениях, причем каждая мачта имеет свой флажок особого цвета.

ВЫПРЯМИТЕЛЬ

(Rectifier) – прибор для преобразования переменного тока в постоянный.

ВЫПУСКАТЬ

(выпустить) – освобождать, дать свободу движения, не удерживать. Выпустить конец – освободить конец и дать свободно тянуться по палубе или спускаться за борт. Выпустить лаг – см. Бросать. Выпустить канат – вытравить канат или якорную цепь полностью в воду, отдав стопора и освободив от жвака-галса.

ВЫПУСКНОЙ КЛАПАН

– см. Выхлопной клапан.

ВЫРАБОТКА

(Working out) – количество выгруженного в определенный срок груза.

ВЫРАВНИВАТЬ САМОЛЕТ

– привести при помощи рулей самолет перед посадкой в горизонтальное положение.

"ВЫРАВНЯТЬ ВЕСЛА"

– команда, подающаяся на гребных шлюпках, когда весла засушены. По этой команде гребцы равняют весла по загребному так, чтобы все они оказались в одной горизонтальной плоскости и параллельными между собой.

ВЫРЕЗКА СУДОВ

– так назывался в прежнее время захват судов, стоящих на якоре под берегом, под прикрытием береговых укреплений или банок и мелководья. Обыкновенно при таких условиях для В. С. нападающий должен был абординовать противника на шлюпках; операция эта требовала особенной решительности и мужества, причем внезапность и быстрота нападения играли главную роль. В. С. принадлежала к наиболее рискованным операциям.

ВЫРУБИТЬ СНАСТЬ

– отрезать кусок троса нужной величины.

ВЫСАДКИ

– уступы в частях набора судна или обшивки и настила, устраиваемые для удобства сборки, а иногда для обеспечения водонепроницаемости в открытых местах. В. делаются в горячем или холодном состоянии, посредством прессов, а иногда и ручную молотами.

ВЫСВИСТЫВАТЬ

(высвистать команду наверх) – вызвать дудкой команду наверх для авральной работы.

ВЫСКАКИВАТЬ

(To run aground, ashore) – во время хода по недосмотру или другим причинам наскочить судном на берег, остров, риф, банку и т. п.

ВЫСОКАЯ ЧАСТОТА

(High frequency) – частота колебаний выше 20 000 герц. Электрические колебания высокой частоты используются в радиотехнике для передачи и приема радиосигналов.

ВЫСОКОЕ НАПРЯЖЕНИЕ

(High tension) – электрическое напряжение, превышающее 250 вольт, между двумя токоведущими частями или между токоведущей частью и землей.

ВЫСОКОЙ ЧАСТОТЫ

машина – электрический генератор, в котором непосредственно получается переменный ток высокой частоты.

ВЫСОКОЧАСТОТНЫЙ ТОК

(Highfrequency current) – переменный ток высокой частоты; при питании антенны В. Т. она излучает в пространство энергию, распространяющуюся на значительные расстояния в виде электромагнитных волн, которые вызывают токи той же частоты в приемниках, расположенных вдали от источников В. Т.

ВЫСОТА БОРТА

H (Depth moulded) – геометрический размер судна, измеряемый по вертикали от верхней кромки киля до нижней кромки палубного стрингера по борту верхней непрерывной палубы, по середине судна. Не смешивать с глубиной трюма.

ВЫСОТА ВОЛНЫ

– возвышение гребня (вершины) над подошвой.

ВЫСОТА ГЛАЗА НАБЛЮДАТЕЛЯ

– расстояние по вертикали от глаза наблюдателя до уровня моря.

ВЫСОТА МЕРИДИОНАЛЬНАЯ

(Meridian altitude) – высота светила, находящегося на меридиане наблюдателя, в полуденной или полуночной его части.

ВЫСОТА НАДВОДНОГО БОРТА

– выражается разностью между высотой борта и осадкой судна и является переменной величиной в зависимости от изменения осадки судна. В. Н. Б. имеет большое значение для безопасности плавания судов, так как обеспечивает запас плавучести и надлежащую остойчивость судна при больших углах наклона. В связи с этим она для гражданских судов регламентируется законом. См. Грузовая марка.

ВЫСОТА ПОЛЮСА
— см. Полюс мира.

ВЫСОТА ПРИЛИВА
(Rise of tide) — наибольшая из высот, достигаемая данным приливом над нулем глубин, соответствующим малой сизигийной воде.

ВЫСОТА ПРЯМОГО ПАРУСА
(Height) — различают целую, или полную, и по мачте. Целая высота есть длина перпендикуляра, опущенного на прямую линию, соединяющую оба шкотовых угла. Высота по мачте — расстояние от середины верхней шкаторины до середины нижней шкаторины паруса; она равна целой высоте без высоты выемки паруса.

ВЫСОТА РАЗРЫВА
— превышение точки разрыва артиллерийского снаряда при дистанционном выстреле над подошвой цели. Горизонтальное расстояние от точки разрыва до цели называется интервалом разрыва.

ВЫСОТА САМОЛЕТА
— расстояние между точкой опоры шасси на земле в положении горизонтального полета до самой высокой точки конструкции.

ВЫСОТА СВЕТИЛА БЛИЗМЕРИДИОНАЛЬНАЯ
(Ex-meridian altitude) — высота светила вне меридиана, но вблизи его. По близмеридиональным высотам можно рассчитать широту места.

ВЫСОТА СВЕТИЛА ВИДИМАЯ
— высота светила, отличающаяся от его истинной высоты на величину астрономической рефракции.

ВЫСОТА СВЕТИЛА ИСТИННАЯ
(Altitude) — угловое расстояние всякого светила по вертикалу от истинного горизонта наблюдателя, если оно при этом расположено в надгоризонтной части сферы; если же светило лежит в подгоризонтной части сферы, то такое же расстояние получает название снижения.

ВЫСОТЫ СВЕТИЛА СООТВЕТСТВУЮЩИЕ
— равные высоты светила при расположении последних к О и W от меридиана наблюдателя.

ВЫСОТА СУДНА
— габаритное измерение по вертикали от наиболее низкой точки наружной линии киля до наиболее высокой точки судна. См. Высота борта судна.

ВЫСОТА ТРАЕКТОРИИ
(снаряда) — ордината вершины траектории.

ВЫСОТА ЦЕЛИ
— расстояние от цели до горизонта орудия.

ВЫСОТНЫЙ ГАЗ

– дополнительная порция горючей смеси (паров бензина с воздухом), вводимая в двигатель самолета, начиная с определенной высоты подъема (обыкновенно с 2000–3000 м) для сохранения постоянной мощности двигателя, падающей с высотой подъема самолета из-за изменения плотности воздуха.

ВЫСОТНЫЙ МОТОР

– авиационный двигатель, сохраняющий свою мощность на большой высоте.

*ВЫСТРЕЛ

(1. *Swinging-boom, lower boom*. 2. *Shot, round*) – 1. Длинное рангоутное дерево, укрепленное концом снаружи борта против фок-мачты.

Выстрел со шлюпками.

В. служит для постановки ундер-лиселей, а когда судно на якоре, на В. ставят шлюпки. На современных военных кораблях В. имеет лишь второе значение. В. снабжается следующим бегучим такелажем: выстрел-топенант, держащий выстрел сверху; выстрел-брас, держащий В. спереди, и бурундук, или ахтертов, держащий В. сзади. Для откидывания В. заводятся выстрел-гордени. Между выстрел-топенантом и бортом судна протягивается леер, за который держатся люди, ходящие по В. 2. Совокупность явлений, сопровождающих воспламенение заряда в канале огнестрельного оружия. В., производимый для поражения цели, называется боевым, для достижения же только звукового эффекта – холостым.

ВЫСТРЕЛ-БРАС

(*Lower boom fore guy*) – см. Выстрел 1.

ВЫСТРЕЛ-ТОПЕНАНТЫ

(*Lower boom topping lift*) – см. Выстрел 1.

ВЫСТРЕЛИВАТЬ

какое-либо рангоутное дерево (*To sway up, to run out, to rig out*) – означает выдвигать его. Так, напр., выстрелить стеньгу означает поднять ее; выстрелить бушприт – поставить бушприт на место.

ВЫСУЧИТЬ КАНАТ

(якорную цепь) – означает неожиданное чрезмерное вытравливание якорной цепи (каната), иногда до жвака-галса под влиянием держащей силы якоря или при непредусмотренной отдаче якоря на ходу, или при свободной отдаче якоря на большой глубине.

ВЫШШИЙ ПИЛОТАЖ

(*Aerial manoeuvre stunts*) – высшая степень летного искусства, т. е. умение делать на самолете сложные эволюции (фигуры). К фигурам высшего пилотажа относятся: мертвая петля, штопор, бочка, скольжение на хвост и т. п.

ВЫСЫПКИ

(речи.) – небольшой наносный мыс, выступающий в русло; он образуется обыкновенно у горных оврагов и у устьев рек и может быть илистым и подводным, а иногда хрящеватым. На Волге такую хрящеватую В. часто зовут грядой.

ВЫТРАВЛЯТЬ

вытравить (*To veer out*) – ослаблять, попускать, выпускать исподволь снасть или канат, якорную цепь. Вытравить канат – выпустить в воду некоторое число смычек якорного каната.

ВЫТЯГИВАТЬСЯ

(говоря о судах) – выходить из гавани (дока) посредством завозов или с помощью буксиров. В отношении же снастей и тросов В. (To lengthen) означает удлиняться.

ВЫТЯЖКА

– удлинение троса или парусины.

ВЫТЯЖНАЯ ТРУБКА

– трубка, начиненная легко воспламеняющимся составом. Служит для воспламенения фальшфейеров у спасательного буга. Эти же трубки употреблялись раньше для воспламенения зарядов у старых картузных пушек.

ВЫТЯЖНОЙ СТАНОК

– станок, служащий в парусном деле для вытягивания ликтроса, лаглиня, лотлиня и т. п.

ВЫХАЖИВАНИЕ ПОДВОДНЫХ ЧАСТЕЙ

– при окончании работ по постройке деревянного судна в подводной его части производится так называемое выхаживание, т. е. тщательный осмотр днища, подворотов и последующая заделка всех отверстий, высверленных и не использованных для постановки болтов и нагелей.

ВЫХАЖИВАТЬ

(To shorten in the cable) – выбирать с помощью шпилья, брашпиля или талей якорную цепь и якорь.

ВЫХЛОП

– выход отработанных газов у двигателя внутреннего сгорания через выхлопную трубу в атмосферу (непосредственно или через глушитель).

ВЫХЛОПНАЯ ТРУБА

– выпускная или газоотводная труба у двигателя внутреннего сгорания. Соединяет цилиндры двигателя через выхлопной клапан с глушителем или атмосферой.

ВЫХЛОПНОЙ КЛАПАН

(выпускной клапан) – клапан, через который из цилиндра двигателя внутреннего сгорания выпускаются выхлопные газы.

ВЫХЛОПНОЙ ТРУБОПРОВОД

– система труб для отвода отработанных газов из цилиндра двигателя внутреннего сгорания в атмосферу.

ВЫХЛОПНЫЕ ГАЗЫ

(отработанные, отходящие газы) – газы, получающиеся в результате сгорания и расширения горючей смеси в цилиндрах двигателя внутреннего сгорания.

ВЫХЛОПНЫЕ ОКНА

(выхлопные прорезы) – отверстия в стенке цилиндра двухтактного двигателя внутреннего сгорания, служащие для выпуска выхлопных газов. Открываются и закрываются поршнем при его движении в цилиндре.

ВЫХОД

— 1. См. Вход. 2. Так на реках волжского бассейна называют помост на корме речного судна, выдающийся за борт; кичка.

ВЫХОДИТЬ

(выйти). — В. в море — выходить на судне из порта, гавани и пр. В., выйти из ветра — придерживаться настолько круто к ветру, что паруса обветриваются. В. из дока (To come out of dock), В. из порта, гавани, с рейда — В. под своими машинами; если же с помощью буксиров, то говорят В. под буксирами. В. из строя: а) Покинуть свое место в строю по приказанию или вследствие неисправности механизмов, б) Утратить пригодность для использования вследствие полученных повреждений, аварии или износа. В. на ветер (To chapel a ship) — придерживаться очень круто к ветру.

ВЫЧАЛИТЬ

(волж.) — отвязать какую-нибудь снасть или веревку.

ВЫЧЕСКА

(Nemp combings) — вычесанные из пеньки худые волокна, иначе называемые бородкой. Из В. спускается бородочный трос, для чего В. предварительно вычесывают, причем с каждых 16,4 кг В. отделяется 1,6 кг костры и пыли.

ВЫЧИСЛИТЕЛЬ ШИРОТЫ ВИЛЬКИЦКОГО

— прибор, посредством которого можно без вычислений найти редукцию для приведения близмеридиональной высоты светила к его меридиональной высоте.

ВЫЧИСЛИТЕЛЬНАЯ МАШИНА ЛЕСОРА

— изобретена в 1927 г. французским моряком Лесором. Служит для вычисления высоты и азимута светила по счислимой широте места, склонению светила и его местному часовому углу. Прибор основан на принципах устройства счетных машин — арифмометров.

ВЬЮН

(бел.) — водоворот, кругообразное течение, происходящее от встречи двух противоположных течений или как следствие отражения струй воды от берега.

ВЬЮШКА

(Log reel) — см. Лаг ручной.

*ВЬЮШКА ТРОСОВАЯ

(Reel) — барабан с дисками большого диаметра по концам, предназначенный для наматывания троса и его хранения на судах.

Вьюшка тросовая.

Вращение В. Т. производится либо рукоятками, насаженными непосредственно на вал барабана, либо посредством промежуточной, обычно зубчатой передачи — для больших В. Т.

ВЯЗ

— дерево, применяющееся в судостроении. В. — плотный, крепкий, твердый и гибкий материал; он трудно обрабатывается. В воде, особенно морской, В. долговечен, но не особенно прочен при частом переходе от сухости к сырости и наоборот. Вяз применяется главным образом для изготовления киля и днищевых поясьев, наружной обшивки и гнутых шпангоутов у деревянных судов.

Г (Глаголь)

– буквенное значение одного из флагов военно-морского и международного сводов сигналов. Значение этого флага как сигнала по военно-морскому своду – брандвахтенный. Держится кораблями (судами), занимающими брандвахтенный пост. Флаг "Г" по международному своду сигналов означает: "Держитесь на некотором расстоянии от меня, я маневрирую с трудом".

ГААГСКИЕ ПРАВИЛА 1921 г.

(Hague Rules 1921) – собрание правил, устанавливающих права и обязанности судовладельца и грузоотправителя при морской перевозке грузов. Выработаны на Гаагской международной конференции.

ГАБАР

– шпангоут особого устройства; ставится в носовой части тихвинки и полулодок около форштевня; сильно влияет на форму носовой бортовой обшивки этих судов.

ГАБАРА

(Vessel of burthen, barge) – род грузового или парусного судна во Франции, имеющего две или три мачты и парусное вооружение. Г. также называются небольшие широкие и плоскодонные суда, имеющие паруса и весла и служащие для рейдовых нагрузок и выгрузок больших судов и для плавания по рекам. Gabare ? vase – шаланда для отвоза грязи от землечерпалок.

ГАБАРИТЫ

(Overall dimensions) – наибольшие геометрические размеры сооружений, напр. судов, котлов, машин.

ГАБАРО, ГАБАРОТТ

– маленькая габара (см.), плоскодонная и беспалубная, с одной мачтой.

ГАБАСС

– род парусного судна на севере Европы, имеющего вооружение, подобное кечу (см.).

ГАВАНЬ

(Harbour) – часть рейда, в значительной мере закрытая от ветра и волнения естественно или посредством искусственных сооружений, в которой глубина всегда достаточна для того, чтобы суда могли стоять у самого берега, ошвартовившись для выгрузки, нагрузки или исправлений; поэтому Г. должна обладать значительной причальной линией. В зависимости от своего назначения Г. получает дополнительное название, так, напр.: военная Г., лесная Г., угольная Г., нефтяная Г., хлебная Г. и т. д.

ГАВАНЬ ВОЕННАЯ

(Harbour for men-of-war) – гавань, предназначенная для стоянки военных кораблей.

ГАВАНЬ ВОЛЬНАЯ

– см. Больные гавани.

ГАВАНЬМЕЙСТЕР

(Harbour-master) – смотритель гавани, капитан над портом.

ГАВАНЬСКИЕ ОГНИ

портовые огни (Harbour light) – огни, служащие указателями входа в гавань (порт).

ГАЕЧНЫЙ ЗАМОК

– различного вида приспособления против самоотвинчивания гаек при сотрясении и ударах; так, напр., контргайка (Lock-nut, cheeknut), шплинт (Splint pin) и др.

ГАЕЧНЫЙ КЛЮЧ

(Nut wrench) – инструмент для отвинчивания и завинчивания гаек.

ГАЗОВАЯ КАМЕРА, КАМЕРА ОКУРИВАНИЯ

(Gas chamber) – герметически закрывающееся помещение, служащее для окуривания бойцов отравляющими веществами (О. В.) с целью внушения им доверия к защитным свойствам противогаза.

ГАЗОВАЯ РЕЗЬБА

(Gas-thread) – нарезка с малым углом подъема, вследствие чего шаг Г. Р. значительно меньше шага нормальной нарезки. Г. Р. применяется главным образом для нарезки труб.

ГАЗОВАЯ ТУРБИНА

(Gas turbine) – турбина, которая по идее должна работать газами, образуемыми при сгорании в особых камерах твердого, жидкого или газообразного горючего. Трудности создания условий для получения этим путем газов достаточно высокого давления и низкой температуры в соединении с конструктивными затруднениями не позволяют Г. Т. пока выйти из стадии опытов.

ГАЗОВЫЕ ДВИГАТЕЛИ

– см. Двигатель внутреннего сгорания.

ГАЗОЛИН

(Gasoline) – продукт, получаемый из сырой нефти отгонкой наиболее летучих ее фракций или из нефтяного газа путем его конденсации. Г. применяется как топливо для двигателей внутреннего сгорания и как сырье для получения бензина.

ГАЗООБРАЗНЫЕ ПРОДУКТЫ ГОРЕНИЯ

(Combustion gases) – получаются при сжигании топлива и содержат газообразные соединения горючих элементов топлива с кислородом, преимущественно углекислоту (CO₂) и водяной пар (H₂O), а также азот и кислород воздуха. Наличие кислорода объясняется тем, что горение происходит всегда с избытком воздуха.

ГАЗООПРЕДЕЛИТЕЛИ

– приборы для определения примеси посторонних газов в воздухе. Если Г. соединен с прибором, автоматически предупреждающим об опасности, то такая система называется Газопредупредителем.

ГАЗОПРЕДУПРЕДИТЕЛЬ

см. Газоопределители.

ГАЗОПРОНИЦАЕМОСТЬ

– способность какого-либо тела пропускать через себя газ. В аэростатах и дирижаблях Г. измеряется обычно в литрах на 1 м² поверхности оболочки за сутки.

ГАЗЫ ВОЗДУХОПЛАВАТЕЛЬНЫЕ

— в воздухоплавании применяются газы: водород, гелий, светильный газ и нагретый воздух. Подъемная сила одного м³ Г. В., выраженная в килограммах, при 0° и давлении в 1 атм для водорода — 1,2, для гелия — 1,1, для светильного газа — 0,84, для нагретого воздуха — 0,33. Лучшим Г. В. в настоящее время является гелий, так как он не горюч, не образует опасных взрывчатых смесей, а подъемная сила его почти равна подъемной силе водорода.

ГАЙДРОП

(Guide-rope) — веревочный конец диаметром 20–30 мм, длиной 80–100 м, служащий для облегчения посадки на землю дирижабля или сферического аэростата. Сбрасываемый конец Г., волоочась по земле, тормозит спуск, служа как бы буфером для аэростата при спуске.

ГАЙКА

(Nut) — деталь, накручиваемая на нарезку болта или винта.

*ГАК

(Hook) — железный или стальной крюк, употребляемый на судах. Г. имеет следующие части: обух с коушем для стропа, спинку и носок. В петровские времена Г. на флоте назывался крюком. В судовой обстановке наибольшее распространение имеют Г. простые, у которых плоскость обуха перпендикулярна плоскости носка; Г. повернутые, у которых обух и носок расположены в одной плоскости; Г. вертлюжные (Swivel hook) и Г. грузовые. Простые Г. в зависимости от величины различают по номерам: обычно номер Г. выбивается на боковой стороне спинки. Всего выделяется 18 номеров простых Г.

Гак простой.

Гак повернутый.

Рабочая крепость Г. определяется приближенно по следующим формулам:

$$S = 0,6d^2$$

(1)

где S — рабочая крепость гака, выраженная в кг, d — диаметр спинки гака, выраженный в мм, или

$$S1 = d1^2/2, \quad (2)$$

где S1 — рабочая крепость Г. в английских тоннах, d1 — диаметр спинки в дюймах.

ГАК-БЛОК

(стар.) — блок с гаком.

ГАК БУКСИРНЫЙ

(Towing hook) — см. Буксирный гак.

ГАК ГАЛСОВЫЙ

(Task hook) — Г., продеваемый в ушко планки, которая крепится к форштевню шлюпки, и служащий для крепления галсового угла кливера.

ГАК ГРУЗОВОЙ

(Cargo hook) — Г., применяющийся в грузовом устройстве.

ГАК КАРАВИННЫЙ

— гак, снабженный откидным пальцем, не дающим возможности тросу соскользнуть с него.

*ГАК СКЛАДНОЙ

(Clasp-hook, Clip-hook, Clove-hook, crampoon) — см. Храп.

Гак складной.

*ГАКИ ВЕРТЛЮЖНЫЕ

(Swivel Hook) — вращающиеся Г.; бывают двух сортов: отдельные и в оковках блоков. Как те, так и другие Г. имеют с одной стороны заплечик, а с другой — шляпку, которая держит Г. на месте.

Гак вертлюжный.

Г. В. снабжаются канифас-блоки, нижние блоки марса-фалов, кат-блоки; вообще их употребляют там, где нужно бывает раскручивать снасть или тали, не выкладывая заложенного гака.

ГАКАБОРТ

(Taffrail) — верхняя закругленная часть кормовой оконечности судна. На старых парусных кораблях Г. называлась самая верхняя часть кормы от раковины над верхними окнами до планширя; на Г. накладывалась резьба, служившая кормовым украшением.

ГАКАБОРТНЫЙ ОГОНЬ

(Stern light) — белый огонь, который судно должно нести на ходу на корме. Он должен быть так устроен, укреплен и иметь такие щиты (ограничители освещения), чтобы бросать непрерывный свет по дуге горизонта в 12 румбов компаса (по 6 румбов от направления киля прямо назад на каждую сторону судна) и быть видимым с расстояния по меньшей мере 2 миль. Г. О. должен быть выставлен по возможности на той же высоте, как и отличительные огни. Не следует его смешивать с кормовым якорным огнем, см. Якорные огни.

ГАЛАКТИКА

(Galaxy) — см. Млечный путь.

ГАЛАЛИТ

(Galalith) — пластическая масса (см.). Применяется как электроизоляционный материал в технике слабых токов.

ГАЛАНИТЬ, ГОЛАНИТЬ

(Scull) — придавать движение шлюпке одним веслом, имеющим точку опоры на гакаборте, оборачивая его в воде в ту и другую сторону; юлить.

ГАЛАНС-БИТЕНГИ, ГАЛАС-БИТСЫ

(Callow-bits) (стар.) — битенги, на которые укладывался запасный рангоут.

ГАЛБВИНД

— см. Галфинд.

ГАЛЕАС

(Galeas or large Venetian galley) — 1. Боевой корабль типа большой галеры XVI и XVII вв.; длина Г. доходила до 80 м. Г. имел три мачты и три паруса; при маловетрии употреблялись весла столь значительных размеров, что для приведения в движение каждого требовалось 6–8 человек. Вооружение Г. доходило до 60 пушек

разного калибра. Г. применялись венецианцами, испанцами, генуэзцами и французами. 2. У северных мореплавателей (голландцев, датчан, шведов и немцев) Г. называлось небольшое двухмачтовое судно с большой грот-мачтой и короткой бизань-мачтой. 3. Небольшое парусное судно, встречающееся на северо-западе Европы. Г. имеют остро-кильное образование, откинутый назад форштевень и закругленную корму. Вооружение: грот-мачта с прямыми парусами и небольшая бизань-мачта с косым парусом; обе мачты имеют стеньги.

ГАЛЕРА

(Galley) – тип военного гребного судна, появившийся на Средиземном море около VII в. н. э. Имела один ряд весел; форштевень ее был вооружен длинным надводным тараном, благодаря которому она имела некоторое сходство с рыбой-меч, от греческого названия которой и получила свое наименование. Г. строились длиной (с тараном) – 40–50 м (130–160 ф.) при ширине 4,6–7,6 м (15–25 ф.), имели палубы в виде свода, спускавшегося к бортам, высота которого над килем была всего около 0,3 м. Главным двигателем Г. были весла в количестве 50–180. До конца XVI в. весла делались короткими, длиной около 6 м, в расчете на одного гребца, причем несколько весел выдвигалось в один порт. Такие Г. назывались галерами-зензилями. Средняя скорость Г. под веслами была около 7 узлов. К XVI веку за кормой начали подвешивать руль. Г. могли ходить и под парусами, для чего имели две или три мачты с треугольным или четырехугольным парусом. На носовой площадке Г. устанавливались метательные машины, а на постицах – арбалеты, метавшие камни и горшки с зажигательным составом. В XIV веке в вооружении Г. появляются пушки, которые, однако, только к XVI веку входят во всеобщее употребление. Наиболее многочисленную часть экипажа Г. составляли гребцы, носившие в Средиземном море название шиурмы. Состав их набирался из невольников и военнопленных, ноги которых приковывали к упорным брускам. Гребля на Г. представляла собой очень тяжелый труд, продолжавшийся иногда по 10–12 часов без отдыха. (Каторга – далматинское название Г., откуда получили начало выражения: "сослать на каторгу", "каторжные работы"). Для управления парусами состояли исключительно вольнонаемные матросы. Военную часть экипажа составляли сухопутные солдаты, непосредственно подчиненные капитану.

ГАЛЕРА КОННАЯ

– Г., специально оборудованная и предназначенная для перевозки лошадей при десантных операциях.

ГАЛЕРА РЕЧНАЯ

– плоскодонное судно без мачты в верховьях Днепра, на Днестре и Висле. Верхнеднепровские Г. имели длину 12,8–21,3 м и в ширину 2,1–5,8 м, с осадкой в грузу около 1 м, грузоподъемность до 40 т. Днестровские Г. такой же длины, но шире с осадкой от 0,5 до 0,7 м и грузоподъемностью до 75 т. Висленские Г. разделялись на краковские, улановские и бужные; имели осадку 0,45–0,70 м и поднимали грузы до 70 т. В Бессарабии Г. называют все более или менее значительные суда, ходящие по Днестру, за исключением пароходов.

ГАЛЕРНЫЕ ФЛОТЫ

– военные флоты из гребных судов галерного типа, появившиеся первоначально в VII–VIII вв. на Средиземном море у Венеции и Генуи и просуществовавшие до конца XVIII ст. в составе морских сил некоторых государств (России, Швеции) для действий в шхерных районах, почему носили также название шхерных флотов.

ГАЛЕТ

– см. Голет.

ГАЛЕТА

(Bisquit) – сухарь из ржаной или пшеничной муки, употребляемый на судах в плавании при отсутствии хлеба.

ГАЛИ

— легкое судно, применявшееся в Средние века во всевозможных экспедициях.

ГАЛИОН (ГАЛЕОН)

(Galeon) — большое испанское парусное судно, служившее главным образом для перевозки в Европу из Мексики и Перу полезных ископаемых.

ГАЛИОТ

(Galiot) — небольшое парусное острокильное судно грузоподъемностью до 100 т, с откинутым форштевнем и круглой кормой, имеющее значительную погибь палубы по длине и прямой ахтерштевень. Вооружение Г. косое с двумя мачтами: гротом и бизанью. Грот-мачта, а часто и бизань-мачта имеют стеньгу. Над гротом и бизанью носится гаф-топсель. Впереди грота: фор-стаксель, кливер и кливер-топсель. Встречается разновидность вооружения Г., состоящая в том, что у него бизань-мачта несколько больше джиггера (см.) и предназначена для увеличения поворотливости судна. Грот имеет характерный вид — с очень коротким топом. Гаф-топсель отсутствует. В середине прошлого столетия Г. были весьма распространены, в настоящее время встречаются крайне редко.

ГАЛИОТ БОМБАРДИРСКИЙ

— см. Бомбардирский корабль.

ГАЛИОТА

(ист.) — небольшая легкая галера, применявшаяся в Средиземном море.

ГАЛЛЕ

— астроном, открывший в 1846 году планету Нептун, положение которой на небе было указано Леверье на основании теоретических вычислений.

ГАЛЛЕЙ

— см. Звезды.

ГАЛЕРЕЯ

(Gallery) (стар.) — 1. Балкон на корме или точнее — вокруг кормы судна. На старых трехдечных кораблях устраивалось по три таких Г., одна над другой. С них был виден почти весь горизонт и даже паруса своего корабля. Служили местом прогулок адмирала и капитана. 2. Бортовые коридоры на уровне кубрика, служившие для осмотра целостности бортов.

ГАЛЛОН

(Gallon) — английская мера жидких и сыпучих тел, содержащая в себе 4 кварты по 2 пинты, равная 4,54 л, или 0,38 ведра.

ГАЛО

(Halos) — светлые или радужные круги большого диаметра вокруг солнца и луны, отделенные от светила темным промежутком; наблюдаются часто в тех случаях, когда солнце и луна бывают видны через легкие перистые облака или через пелену тумана, состоящего из плавающих в воздухе ледяных кристалликов. Угловое расстояние кругов Г. от центра солнца или луны чаще всего — 22° или 46°. Под названием Г. объединяют и другие световые явления, наблюдаемые более редко, а именно: горизонтальный круг, проходящий через светило параллельно горизонту, дуги касательные к кругам в 22° и 46°, ложные солнца (Mock suns or sun dags) и луны и световые столбы над дисками солнца или луны. Ложными солнцами и лунами

называют блестящие пятна, располагающиеся в местах пересечения горизонтального круга с кругами в 22° и 46° ; они бывают бесцветные или же окрашены в разные цвета. Световые столбы – вертикальные полосы над солнцем или луной, а иногда и под ними. Все явления, называемые Г., происходят вследствие преломления и отражения света в ледяных кристалликах, плавающих в атмосфере. Г. часто наблюдаются в передней части циклонов, а именно в перисто-слоистых облаках их теплого фронта, и потому могут служить признаком их приближения.

ГАЛОШИ ВОДОЛАЗНЫЕ

– см. Водолазный аппарат.

ГАЛС

(Tack) – 1. Курс судна относительно ветра. Если ветер дует с левой стороны (в левый борт), то говорят, что судно идет левым галсом, если же с правой (в правый борт) – то правым галсом. Сделать Г. – пройти одним Г., не поворачивая. Делать Г. – лавировать. Делать длинные Г. – подолгу оставаться на одном и том же Г. Делать короткие Г. – часто менять Г. Выгодный Г. – Г., которым судно или шлюпка приближается к цели, если приходится лавировать при почти противном ветре. Невыгодный Г. – Г., которым судно или шлюпка удаляется от цели, если приходится лавировать при почти противном ветре. Идти одним Г. с другим судном – идти одноименными Г. Идти контра-Г. – идти Г., противоположным тому, которым идет встречное судно. Лечь на другой Г. – если судно при том же ветре повернет так, что ветер будет дуть в другой борт. 2. Снасть или тали, удерживающие на должном месте нижний наветренный угол паруса (галсовый угол). Все косые паруса имеют Г., а из прямых его не имеют только те, у которых нижние углы растягиваются по рею. В зависимости от того, к какому парусу Г. прикреплен, он получает дополнительное название: бом-кливер-галс, грота-галс, кливер-галс, лисель-галс (лисельный галс), стаксель-галс, фока-галс и пр.

ГАЛС-БОКАНЕЦ

(Bumkin) – короткое горизонтальное дерево, выступающее в носу судна с каждого борта, для вытягивания наветренного угла фока; на внешнем конце Г.-Б. привязывается блок, в который проходит галс паруса.

ГАЛС-КЛАМП

(Holes of the chess-trees) – дыра в борту парусного судна, в которую проходит галс паруса.

ГАЛС-ТАЛИ

(Tack-tackle) – тали, употребляющиеся иногда вместо галса. Иногда же они употребляются в помощь галсу.

ГАЛУН

позумент (Lace stripes) – золотая или серебряная тесьма различной ширины. Из галуна нашиваются на рукава форменной одежды знаки различия у начальствующего состава.

ГАЛФ-БИМСЫ

(Half-beam) – полубимсы (см.).

ГАЛФВИНД, ГАЛВИНД, ГАЛБВИНД

(Wind abreast, wind abeam, side wind) – курс парусного судна, при котором его диаметральной плоскостью составляет с направлением ветра угол в 90° . Про судно, идущее в галфвинд, говорят – судно идет в полветра.

ГАЛФ-ДЕК

(Half-deck) – настилка верхней палубы от кормы до грот-мачты.

ГАЛФ-ТОПСЕЛЬ

(Half top-sail) – треугольный парус, поднимаемый сверху контра-бизани к топу крьюйс-брам-стенги.

ГАЛЬВАНЕР

– рядовой моряк-специалист в старом флоте. Назначение Г. – обслуживание артиллерийской электротехники на военных кораблях. Появление этих специалистов на флоте было вызвано установкой на кораблях аппаратов гальванической стрельбы, откуда и произошло слово Г. В Красном флоте специалисты этого рода называются артиллерийскими электриками.

ГАЛЬВАНОМЕТР

(Galvanometer) – прибор для измерения очень слабых электрических токов, основанный на их электромагнитных действиях.

ГАЛЬВАНОСКОП

(Galvanoscope) – гальванометр, служащий не для измерения, а только для обнаружения слабых токов.

ГАЛЬКА

(Pebble) – один из видов несцементированных обломочных пород в виде окатанных, большей частью яйцевидных кусков размером до 4 см. По величине кусков находится между гравием и валунами.

ГАЛЬФВЕРДЕК

(стар) – полупалуба; палуба судна, простирающаяся на половину длины судна.

ГАЛЬЮН

(Head gallery, seamens head) – 1. Ватерклозет на корабле. 2. На парусных кораблях Г. назывался носовой свес, на котором устанавливалось носовое украшение. На этом же свесе по оба борта судна устраивались отхожие места и места для сбрасывания всяких нечистот. 3. Тип средневекового испанского и португальского военного судна, у которого в носу имелась длинная, выступавшая вперед надстройка.

ГАЛЬЮННЫЙ РЕГЕЛЬ

(Rail of the head) (стар.) – см. Регель.

ГАЛЬЮНЩИК

– лицо рядового звания, заведующее судовым гальюном.

ГАНАПУТЬ

(Crow foot; slabline) – см. Анапуть.

ГАНАПУТЬ-БЛОК

– см. Анапуть-блок.

ГАНГЕРС-БЛОКИ, ГАНДЕРС-БЛОКИ, ГАРДЕЛЬ-БЛОКИ

(Halliard block) – блоки на топе мачты под огонами вант. В них основывались гардели (гардель-репы) нижних реев.

ГАНДС-ПОМПА

(Hand pump) – небольшая ручная помпа.

ГАНДШПУТ, ГАНШПАГ, АНШПУТ

(Hand spike, hand speck) – рычаг (деревянный или металлический), служащий для поворачивания тяжестей.

ГАНТЛАНГЕР

(стар.) – специальное звание у рядовых морской артиллерии в XVIII ст.

ГАРАНТИЙНОЕ ПИСЬМО

(1. Letter of indemnity. 2. Indemnity for clean bill of lading) – 1. При морском страховании Г. П. выдается страховщику в случае получения страхового вознаграждения без предъявления полиса. 2. Обязательство, выданное грузоотправителем судовладельцу при подписании последним "чистых" коносаментов, т. е. за выдачу коносаментов без отметки о том, что груз был принят на борт судна в поврежденном виде. Обычно принимается судовладельцами только от солидных фирм, так как в судах Г. П. не принимаются к рассмотрению.

ГАРАНТИЙНЫЙ МЕХАНИК

– механик (инженер-механик), назначенный с судостроительного завода на построенное последним и готовое к испытаниям судно (корабль). Г. М. является лицом ответственным за состояние механической части судна до момента окончательной сдачи ее в эксплуатацию личному составу, назначенному заказчиком.

ГАРАНТИЯ АВАРИЙНАЯ

(Average bond) – обязательство, данное грузополучателем капитану судна в случае объявления общей аварии. В нем указывается стоимость груза и обязательство уплатить установленный впоследствии взнос на покрытие убытков.

ГАРАНТИЯ ГРУЗОТПРАВИТЕЛЯ

(Shipper's guarantee) – гарантия, выданная грузоотправителем судовладельцу при подписании им "чистых коносаментов", т. е. без всяких оговорок, невзирая на дефекты в грузе.

ГАРДАМАН

– то же, что платан (см.).

ГАРДЕВИНД

(стар.) – одерживать к ветру.

ГАРДЕЛЬ

(Hallyard, gear) – снасть, с помощью которой поднимают нижние реи или гафели. Снасть эта обычно основывается таями. Прежде называлась кардель или гардель-реп. В зависимости от назначения Г. получает дополнительные наименования: гафель-гардель – снасть, поднимающая ближайший к мачте конец гафеля; грота-гардель – снасть, поднимающая грота-рей за середину; фока-гардель – снасть, поднимающая фока-рей за середину.

ГАРДЕЛЬ-БЛОКИ

– см. Гангерс-блоки.

ГАРДЕЛЬ-РЕП

(стар.) – см. Гардель.

ГАРДЕМАРИН

(Midshipman) – звание воспитанников старших рот Морского корпуса в царской России. В период времени с 1860 по 1882 год Г. – чин в русском флоте, в который производились окончившие Морской корпус (училище). Следующий чин – мичмана – они получали после двух лет плавания на военных кораблях (см. также Корабельный гардемарин).

ГАРДКОТ

(стар.) – прибрежное сторожевое судно. Гарткоут – гребная шлюпка с небольшой пушкой на носу, служившая для охраны караванов на Волге.

ГАРМАНЖА

(волж.) – помещение на судне для хранения провизии.

ГАРМАТАН

(Harmatan) – очень сухой восточный ветер, несущий с собой тучи песка. Наблюдается на западном побережье Африки, преимущественно на берегах Верхней Гвинеи, появляясь из внутренней Африки и направляясь к Атлантическому океану. Сильнее всего Г. дует в декабре, январе и феврале, колеблясь между юго-восточным и северо-восточным направлениями. Г. дует обычно один день, редко несколько (до 5–6) дней подряд. В периоды его действия наблюдается своеобразный сухой туман, состоящий, по-видимому, из тонкой песчаной пыли, приносимой ветром и настолько густой, что лишь около полудня через него проникают лучи красно окрашенного солнца. Особенно характерна для Г. его необычайная сухость, от которой страдают растительность и люди.

ГАРНИТУРА КОТЛА

(Boiler mounting) – вспомогательные детали парового котла и топки: дымовая заслонка, дверцы лазов в дымоходы, связи, крепящие обмуровку, лазы и люки и т. п.

ГАРПИНСЫ

(Harpings) – передние части вельсов или баргоутов, охватывающие носовой изгиб деревянного судна.

ГАРПИУС, канифоль

(Colophonium, colophony, white resin) – остаток, получаемый при перегонке смолы после отгона эфира; Г. служит для заливки пазов и стыков деревянной палубной настилки (в смеси с салом и серой), для заливки пустотелых рулей и других надобностей.

ГАРПУН

(Harpoon) – оружие для боя водных животных. Род остроги, копы или дротика на длинной веревке с тем отличием от них, что наконечник соединяется с древком не наглухо и снабжается зубцами, загнутыми назад; при этом веревка привязывается одним концом к древку, а другим к наконечнику. Обыкновенно Г. мечут от руки, хотя Г., употребляемые для боя китов, чаще выбрасываются гарпунной пушкой; попадая в тело животного, наконечник Г. увязает в нем, а древко, освобожденное от него движением жертвы, всплывает наверх.

ГАРПУННАЯ ПУШКА

— особая пушка, с помощью которой производится бой китов. Эти пушки имеют ствол длиной в 0,8–1,2 м с диаметром отверстия в 75–87 мм. Четыре зуба, укрепленные в головной части гарпуна, удерживаются при выстреле в прижатом к стержню состоянии несколькими шлагами тонкого троса. После того как гарпун вонзился в кита, взрывается головная граната и зубья принимают положение по отношению к стержню, близкое к перпендикулярному.

ГАРТЕР

— см. Закон Гартера 1893 г.

ГАРТКОУТ

— см. Гардкот.

ГАРЬЕ

(арх.) — плоский берег, видимый с моря.

ГАСПИСЫ

(Hawsepieces) — изогнутые деревья, составляющие часть борта деревянного судна от последнего поворотного шпангоута в носу (нокольтим-берса) до недгедцев, т. е. почти до стема. Нижние концы Г. упираются шипом в боковую грань нокольтимберса, а верхние доходят до планширя. Г. делаются только у судов с полными образованиями.

ГАУБИЦА

(Howitzer) — артиллерийское орудие, имеющее значительно меньшую длину канала, чем пушки (от 10 до 25 калибров). Г. применяется для стрельбы малыми зарядами при значительных углах возвышения. Предназначается главным образом для перекидной стрельбы. На флоте Г. устанавливаются лишь на кораблях специального назначения.

ГАУССА ТАБЛИЦЫ

— см. Таблицы Гаусса.

ГАФ

— название больших лиманов в южной части Балтийского моря (Фриш-гаф, Куриш-гаф и пр.). Г. отделены от моря длинными узкими песчаными косами, называемыми нерунгами, и соединяются с морем узким проливом; берега Г. покрыты дюнами.

ГАФЕЛЬ

(Gaff) — рангоутное дерево, висящее на мачте под углом. К Г. пришнуровываются трисели и бизань, а на малых судах и шлюпках с косыми парусами — фок и грот. На парусных судах Г. на разных мачтах носят следующие названия: на фок-мачте — фор-трисель-гафель, на грот-мачте — грот-трисель-гафель и на бизань-мачте — бизань-гафель.

ГАФЕЛЬ-ГАРДЕЛЬ

(Throat halliard) — снасть бегучего такелажа у гафеля; с помощью Г.-Г. поднимают гафель за пятку.

ГАФЕЛЬНОЕ ВООРУЖЕНИЕ

— вооружение парусного судна, состоящее из косых парусов, поднимаемых посредством гафелей. Благодаря простоте парусности и удобству управления ею Г.

В. является одним из наиболее распространенных для современных парусных судов, вплоть до самых крупных. См. Парусное вооружение шлюпок.

ГАФЕЛЬНЫЕ ОГНИ

— два огня, из которых верхний — белый, а нижний — красный, поднимаемые одновременно на одном фале на гафеле или флагштоке. Свет огней видим вокруг всего горизонта. Расстояние между огнями по вертикали для кораблей в 1000 т и более водоизмещения — 3 м, а для кораблей меньшего тоннажа — 1,5 м. Эти огни заменяют собой в темное время суток кормовой флаг СССР. Зажигаются только в мирное время при входе на рейд и уходе с рейда.

ГАФ-ТОПСЕЛЬ

— рейковый парус, поднимаемый над гафелями.

ГАШЕНАЯ ИЗВЕСТИЬ

(Slack lime) — см. Известь.

ГВИАНСКОЕ ТЕЧЕНИЕ

— Южное экваториальное течение Атлантического океана, подходя к мысу Рок, разделяется, причем главная масса воды идет на NW вдоль берегов Южной Америки, принимая название Гвианского течения. Г. Т. отличается высокой температурой (27° — 28°) и значительной скоростью — от 30 до 60 мор. миль в 24 часа, доходящей летом северного полушария до 80–90 мор. миль. Пройдя меридиан устья реки Амазонки, северная граница течения сливается с южной границей Северного экваториального течения, а зимой северного полушария это случается и раньше, не доходя до устья р. Амазонки. Далее течение входит в Караибское море и получает новое название — Караибского.

ГВИНЕЙСКОЕ ТЕЧЕНИЕ

(Guinea current) — см. Экваториальное противотечение Атлантического океана.

ГДОВКА

— небольшое ловецкое судно, встречающееся в Финском заливе.

ГЕД-ЛЕДЖЕСЫ

(Frames) — деревянные брусья, положенные вдоль бимсов у люков. Вместе с брусьями, положенными поперек бимсов (комингсами), составляют на деревянных судах ограждение люков (высотой примерно в 0,3 м) от попадания воды с палубы в нижележащее помещение.

ГЕИНСЫ

(стар.) — см. Трепцы.

ГЕК-БАЛК

(стар.) — см Винтранец.

ГЕКТО

(Hecto) — приставка к названиям единиц измерения, обозначающая в метрической системе увеличение в сто раз.

ГЕКТОВАТТ

(Hectowatt) — электрическая единица мощности, равная ста ваттам.

ГЕКТОВАТТ-ЧАС

(Hectowatt-hour) – электрическая единица работы, равная 100 ватт-часам.

ГЕЛИЙ

(Helium) – газ без цвета и запаха, химически недеятельный, в 7,2 раза легче воздуха, не горит. В очень малом количестве находится в атмосфере (1/2000 %). Вследствие своей легкости и негорючести применяется главным образом для наполнения дирижаблей.

ГЕЛИКОПТЕРЫ

(Helicopter) – летательные аппараты, снабженные одним или несколькими пропеллерами на вертикальных валах, благодаря чему создается подъем аппарата без разбега. Полет в горизонтальном направлении осуществляется обычными пропеллерами с горизонтальными валами.

ГЕЛИОГРАФ

(Heliograph) – 1. Прибор, применяемый для передачи световых сигналов (по азбуке Морзе) на расстояние 15–35 км путем отражения солнечных лучей от зеркал. 2. Прибор, регистрирующий продолжительность солнечного сияния, а отчасти и интенсивность солнечной радиации.

ГЕЛЬМПОРТ

(Helmport) – отверстие в подзоре кормы или иногда в ахтерштевне, через которое проходит баллер руля. Выше Г. баллер руля проходит через гельмпорттовую трубу (Rudder trunk).

ГЕМАМ

(ист.) – гребной фрегат с фрегатским вооружением. Имел до 40 орудий и осадку 1,8–2,1 м (6–7 ф.); применялся преимущественно в шхерных флотах.

ГЕНЕГАТ

(стар.) – см. Гельмпорт.

ГЕНЕРАЛ-АДМИРАЛ

– высший чин в царском флоте. В зависимости от обстоятельств Г.-А. являлся или действительным начальником флота, или же носил это наименование как почетное звание.

ГЕНЕРАЛ-ЦЕЙХМЕЙСТЕР

– см. Цейхмейстер.

ГЕНЕРАЛЬНОЕ ПЛАВАНИЕ

– расстояние между отшедшим и пришедшим пунктами по генеральному курсу.

ГЕНЕРАЛЬНЫЕ КАРТЫ

(General chart) – см. Морские карты.

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ КУРС

– курс, ведущий из пункта отшествия прямо в пункт пришествия.

ГЕНЕРАТОР ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ

(Generator) – машина, состоящая из неподвижной и вращающейся частей, преобразующая механическую энергию в электрическую; она называется динамо-машиной; Г. переменного тока называется также альтернатором.

ГЕНЕРАТОРНАЯ ЛАМПА

– электронная лампа, применяемая в ламповых генераторах для получения электрических колебаний. На радиопередатчиках Г. Л. бывают мощностью до 500 киловатт.

ГЕНРИ

(H, гн) (Henry) – международная единица индуктивности (коэф. самоиндукции) и взаимной индукции. Если проводник обладает индуктивностью в 1 H и ток в нем равномерно изменяется на 1 A в сек., то на его концах индуктируется э.д.с. в 1 V
 $1 \text{ H} = 1,00052 \cdot 10^9$ абс. эл. магн. единиц индуктивности.

ГЕОДЕЗИЧЕСКИЕ ЗНАКИ, ГЕОДЕЗИЧЕСКИЕ СИГНАЛЫ

– разного рода сооружения, служащие для закрепления на местности опорных геодезических точек (здания, башни, вехи, столбы, пирамиды, марки, нивелирные реперы и пр.); используются при съемках местности и при других геодезических работах.

ГЕОДЕЗИЯ

(Geodesy) – наука, занимающаяся изучением и определением размеров и формы Земли и ее поверхности с учетом кривизны последней (высшая геодезия), а также измерением и изображением на планах и картах небольших частей земной поверхности, причем кривизна земной поверхности не учитывается (низшая геодезия).

ГЕОИД

– истинная форма "Земли; неправильное геометрическое тело, поверхность которого в каждой своей точке перпендикулярна к действительному направлению отвесной линии в этой точке.

ГЕРЕНС-ТАЛИ

(стар.) – эрнс-тали.

ГЕРМАНСКИЙ ЛЛОЙД

– см. Классификационные общества.

ГЕРМЕТИЧЕСКИЙ

(Hermetic) – непроницаемый, совершенно плотно закрытый.

ГЕРТА

(сев.) – оттяжка грузовой стрелы.

ГЕРЦ

(Hertz) – единица частоты, равная одному периоду в секунду; обозначается Hz или гц. Принята в СССР взамен других единиц измерения частоты: период в секунду, цикл. Производные – килогерц (kHz) равный 1000 гц.

ГЕРШЕЛЬ ВИЛЬЯМ

– астроном, открывший в 1781 г. планету Уран.

ГЕТЕРОДИН

(Heterodyne) – маломощный ламповый генератор, применяемый для возбуждения вспомогательных незатухающих колебаний при гетеродинном приеме.

ГЕТЕРОДИННЫЙ ПРИЕМ

– способ радиоприема незатухающих колебаний по методу биений, причем биения в приемнике возникают благодаря присутствию в нем колебаний, как приходящих от антенны, так и создаваемых специальным гетеродином.

ГИАДЫ

– см. Телец.

ГИВЕЖНАЯ ЛОДКА

– лодка, служащая для сплава металлов по рекам – Чусовой, Каме и Волге до гор. Горького.

ГИБЕЛЬ ПОЛНАЯ

(Total loss) – по морским страховым полисам надо различать следующие три случая: Actual total loss – действительная полная гибель; она имеет место, когда застрахованный объект в действительности совершенно погиб или же настолько поврежден, что им окончательно утрачены качества, составлявшие его сущность. Constructive total loss (конструктивная полная гибель) – такое состояние поврежденного судна или груза, когда расходы по его восстановлению или исправлению превышают стоимость их. При полной конструктивной гибели страховщик обязан уплатить полную страховую сумму, как и в случае действительной полной гибели. Presumed total loss – презумируемая полная гибель; она имеет место, когда нахождение судна без вести продолжается значительное время и заставляет предполагать его гибель.

ГИГ

(Gig) – беспалубная корабельная шлюпка с наборной обшивкой (кромка на кромку), с прямыми бортами, прямым форштевнем и планширем. Одно время Г. был очень распространен на верхней Темзе, но теперь почти окончательно вытеснен скифом.

ГИГА

– приставка к названиям единиц измерения, обозначающая увеличение в миллиард раз (10⁹). Обозначается буквой G.

ГИГИЕНА МОРСКАЯ

(Naval hygiene) – отрасль медицинской науки, изучающая причины, нарушающие нормальную физиологическую жизнь человека на корабле и изыскивающая средства к устранению или ослаблению их. Иначе говоря, она изучает комплекс проблем, направленных к тому, чтобы оздоровить условия труда и быта моряков.

ГИГРОГРАФ

– волосной гигрометр (см.), соединенный с самопишущим прибором, который автоматически записывает на вращающемся барабане изменения относительной влажности воздуха.

ГИГРОМЕТР

(Hygrometer) – прибор, служащий для измерения относительной влажности воздуха. Наиболее употребительный, так наз. волосной Г. основан на свойстве волоса укорачиваться при уменьшении относительной влажности воздуха.

ГИДРАВЛИКА

(Hydraulics) – наука о движении "реальных", так называемых "несовершенных" жидкостей, т. е. таких, в которых при движении проявляется трение. Г. – наука по преимуществу экспериментальная и прикладная в отличие от гидродинамики, науки чисто теоретической, изучающей законы движения главным образом "совершенных" или "идеальных" жидкостей, лишенных сил вязкости (трения).

ГИДРАВЛИЧЕСКАЯ ПРОБА

(Hydraulic test) – испытание давлением воды на прочность и непроницаемость различных отсеков и систем корабля, цилиндров двигателей, котлов, трубопроводов и различных сосудов.

ГИДРАНТ

(Hydrant) – водоразборное устройство в порту, служащее для питания судов. Располагается возможно ближе к кордону набережной как для облегчения непосредственной подачи воды на суда, так и во избежание укладки шлангов поперек береговых путей, крановых и железнодорожных. Применяются двух типов – подземные, расположенные в колодцах, и надземные – в виде колонок или тумб.

ГИДРОАВИАЦИЯ

– морская авиация.

ГИДРОАЭРОДРОМ

– см. Аэродром морской.

ГИДРОАЭРОПЛАН

(Hydroaeroplane, sea-plane, water-plane) – см. Гидросамолеты.

ГИДРОГРАФ

(Hydrographer) – специалист в области гидрографии.

ГИДРОГРАФИЧЕСКИЕ РАБОТЫ

– см. Гидрография.

ГИДРОГРАФИЧЕСКИЕ СУДА

(Surveying vessel) – суда, занимающиеся производством гидрографических работ. По классификации военного флота относятся к судам вспомогательного назначения, а по классификации гражданских судов – к судам технического флота.

ГИДРОГРАФИЧЕСКИЙ ОТДЕЛ ФЛОТА

– специальный орган командования флотом, на который возложены заботы о мерах к безопасному плаванию на данном море, сводящиеся в основном к следующему: ограждение; обследование районов моря; собирание материалов для карт, лоций и т. п.; издание временных карт, руководств и извещений мореплавателям и снабжение судов флота картами, книгами, мореходными инструментами. Г. О. Ф. действует под наблюдением Гидрографического управления.

ГИДРОГРАФИЧЕСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ

– управление Народного Комиссариата Военно-Морского флота СССР, в ведении которого находится обеспечение безопасности мореплавания и кораблевождения на всех морях СССР и руководство научными исследованиями в области изучения как самих морей, так и условий плавания.

ГИДРОГРАФИЯ

(Hydrography) – в переводе с греческого – описание вод земной поверхности, обыкновенно же под этим словом понимается совокупность вопросов по изучению океанов, морей, озер и рек, особенно для целей мореплавания. У нас же под словом Г. понимают совокупность мероприятий, направленных к обеспечению мореплавания и кораблевождения на морях СССР. Таким образом, в сферу Г. входит съемка берегов островов и рельефа дна (промер), составление карт, устройство маяков и различных береговых знаков, ограждение банок, мелей, затонувших судов, обозначение фарватеров, наряду с этим – изучение мореходной астрономии, навигации, метеорологии, а также соби́рание сведений о портах, издание лоций и руководств для плавания и оповещение мореплавателей о текущих переменах в лоции.

ГИДРОДИНАМИЧЕСКИЙ РАСЧЕТ ГИДРОАЭРОПЛАНА

– определение величин, характеризующих гидроаэроплан при его движении по воде перед взлетом или после посадки, как то: определение длины и времени предвзлетного разбега гидроаэроплана, расчет качки, расчет и определение маневренности на воде и т. д.

ГИДРОЛОГИЯ

– наука, объектом изучения которой, в широком смысле слова, является вода, встречающаяся в природе, в атмосфере, гидросфере и литосфере.

ГИДРОКИНЕТЕРЫ

– устройства, служащие для увеличения циркуляции воды в цилиндрических котлах.

ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИЯ

– под этим названием иногда объединяют те два отдела геофизики, которые занимаются изучением газообразной и жидкой оболочек земного шара, а именно метеорологию и гидрологию.

ГИДРОМЕТЕОРЫ

– продукты конденсации водяных паров в атмосфере.

ГИДРОМОТОР

(Hydraulic motor) – водяная, обычно двухступенчатая турбина, действующая под напором воды, которая поступает к турбине из напорной магистрали. В качестве такой магистрали на судах в целях экономии веса и места пользуются магистралью пожарной системы. Г. соединяется непосредственно с водоотливной турбиной центробежного типа. Мощность этих турбин на кораблях составляет 300, 500 и 800 т откачиваемой воды в час при расходе воды на работу Г. всего 40–70 т в час.

ГИДРОПЛАН

(Hydroplane) – неправильное название гидроаэроплана. Раньше гидропланом назывались глиссеры. См. Гидросамолеты.

ГИДРОПЛАНАЖ, ГИДРОПЛАНИРОВАНИЕ

– см. Глиссирование.

ГИДРОПУЛЬТ

– прибор, состоящий из ведра, снабженного ручным поршневым насосом.

ГИДРОСАМОЛЕТЫ

(Hydroplane, seaplane, water-plane) – самолеты, могущие взлетать с воды. Г. разделяются на поплавковые и лодочные. Поплавковый Г. ничем не отличается от сухопутного за исключением шасси, в котором колеса заменяются поплавками. Летающая лодка отличается от обыкновенного самолета тем, что шасси (поплавки) и фюзеляж совмещаются в лодке особой конструкции, к которой в свою очередь крепятся крылья с подкрыльными поплавками, а сзади хвостовое оперение; мотор из лодки выносится вверх под верхние крылья, и винт располагается за крыльями (толкающий) или перед ними (тянущий). В самом корпусе лодки остаются только баки с горючим, грузы и кабины летчиков с управлением. Корпус летающей лодки в нижней своей части имеет особый выступ – редан, облегчающий скольжение и взлет с воды.

ГИДРОСТАТИЧЕСКИЕ БОМБЫ

– см. Бомбы противолодочные.

ГИДРОСТАТИЧЕСКИЙ РАСЧЕТ ГИДРОАЭРОПЛАНА

– определение величин, характеризующих гидросамолет на плаву (при скорости движения, равной нулю), как то: полного объема лодки или поплавков, объема их погруженной в воду части, остойчивости, ватерлинии и дифферента.

ГИДРОСФЕРА

– водная оболочка земного шара.

ГИДРОФОН

(Hydrophone) – прибор, при помощи которого можно улавливать звуковые волны, порождаемые любым источником звуковых колебаний и в частности работой гребных винтов и вибрацией корпуса подводной лодки. Следовательно, дает возможность обнаружить подводную лодку, идущую под водой. Имеет огромное значение в деле борьбы с подводными лодками во время войны. С помощью Г. можно обнаружить также и движение надводных судов. Г. применяется как средство подводно-звукового наблюдения, особенно в условиях плохой видимости (ночь, туман).

ГИК

(Spanker-boom) – горизонтальное дерево, по которому растягивается нижняя шкаторина триселя или бизани. От них Г. и получает свое дополнительное название: бизань-гик, грот-трисель-гик и фор-трисель-гик.

ГИК-БАКШТАГИ

(Main boom pendants) – шкентели на самом конце гика с коушами, за которые закладываются гинцы, идущие по борту.

ГИК-ПЕРТЫ

(Spanker boom horse) – снасти, идущие по обе стороны от конца гика до гака-борта.

ГИК-РЕЙ

(стар.) – боковой грота-рей на одномачтовых судах.

ГИКА-БРАСЫ

– снасти бегучего такелажа гика; служат в помощь гикашкоту

ГИКА-ТОПЕНАНТ

(Topping lift) – снасти, накладывающиеся на конец гика и служащие для поддержания его в горизонтальном положении.

ГИКА-ТОПЕНАНТ-ШТЕРТЫ

(Laniard of the main boom lift) — две короткие веревки с коушами на концах, сквозь которые проходят гика-топенанты.

ГИКА-ШКОТ

— снасть бегучего такелажа гика; Г.-Ш. стягивают гик больше или меньше, смотря по ветру, чтобы бизань хорошо стояла.

ГИЛЬЗА

(Cartridge-case) — цилиндрический продолговатый латунный стакан, служащий для соединения в одно целое (патрон) пули (или снаряда), порохового заряда и капсюля (капсюльной втулки.)

ГИНЕЦ

— см. Гинцы.

*ГИНИ

(Winding tackle, purchase) — большие тали, применяемые для подъема самых тяжелых грузов. Г. обыкновенно основываются между двумя трехшківными или между двухшківным и трехшківным блоками.

Гини.

Помимо числа шківов, Г. отличаются от талей как размерами блоков, так и толщиной лопарей.

ГИНТОУ

(стар.) — толстый трос, употреблявшийся для поднятия и втаскивания пушек, килевания судов и пр.

ГИНЦЫ, ГИНСЫ

(Small tackle) — небольшие тали, подвижный блок которых ввязан в какую-нибудь снасть.

ГИНЬ-БЛОК

— трехшківный блок, применяющийся для гиней.

ГИНЬ-ВАТЕР-БЛОКИ

— специальные блоки, применявшиеся для закладывания в них перлиней и кабельтовых.

ГИНЬ-ЛОПАРЬ

— лопарь гиней.

ГИППАРХ

(II ст. до н. э.) — величайший астроном древности, считается основателем астрономии и тригонометрии. Он первый вычислил и составил таблицы движения Солнца и Луны, определил расстояние и величину Луны (ее параллакс), составил первый каталог видимых простым глазом неподвижных звезд (1.080), причем разделил их по яркости на 6 классов (величин). Ввел географическое определение места по широте и долготе.

ГИПС

(Gypsum) – см. Белые краски.

ГИРЛО

(Estuary, mouth of a river) – 1. Местное название рукавов или протоков, образующих дельту больших рек, впадающих в Черное и Азовское моря (Дона, Днепра, Днестра, Дуная). 2. Проток, соединяющий лагуну с морем.

*ГИРОКОМПАС, ГИРОСКОПИЧЕСКИЙ КОМПАС

(Gyrocompass) – электромеханический компас, действие которого основано на принципе гироскопа (см.).

Гироскомпас Сперри

Среди Г., получивших широкое распространение, следует отметить гироскомпас конструкции американского инженера Сперри (Гироскомпас Сперри) и Г. немецкого физика, доктора Аншютца (Гироскомпас Аншютца). См. также Компас.

ГИРО-ПИЛОТ

– см. Гирорулевой.

ГИРОРУЛЕВОЙ

– электронавигационный прибор, работающий от гироскомпаса.

Гирорулевой.

Осуществляет автоматическое удержание корабля на заданном курсе с гораздо большей точностью, чем это может делать человек, правящий по компасу. Более точное удержание корабля на курсе дает экономический эффект в смысле уменьшения расхода топлива и сокращения времени рейса. Г. широко применяется на судах гражданского флота. Г. называется также гиропилотом и автоматическим рулевым.

ГИРОСКОП

(Gyroscope) – быстро вращающийся вокруг оси симметрии диск или маховик с большой массой, сосредоточенной преимущественно на периферии, обладающий основным свойством сохранять постоянное положение оси вращения в пространстве. Всякая попытка вывести Г. из плоскости его движения вызывает противодействующие силы, которыми в технике пользуются для различных целей, как, напр., для успокоения качки и пр.

ГИРОСКОПИЧЕСКИЙ УСПОКОИТЕЛЬ КАЧКИ

– служит для умерения боковой качки. В Г. У. К. Сперри прецессионный двигатель создает прецессионное движение, каковое вызывает появление момента, вращающего судно в сторону, противоположную стороне наклона судна при действии волн. Г. У. К. Сперри состоит из главного гироскопа, вращающегося с большой угловой скоростью. Главный гироскоп помещается внутри корпуса, из которого для уменьшения сопротивления выкачан воздух. Корпус подвешен на горизонтальной поперечной оси прецессии. Диск гироскопа приводится во вращение трехфазным током. На наружной поверхности корпуса утверджен зубчатый сегмент, плоскость которого расположена параллельно диаметральной плоскости. Сегмент находится в зацеплении с зубчатой передачей, получающей вращение от прецессионного электродвигателя постоянного тока. Ток к последнему подводится через переключатель, движением которого управляет особый гироскоп управления (пилот). Гироскоп управления обладает большой чувствительностью к кренящему моменту. Под действием момента он совершает прецессионные движения, производит в цепи контакт и включает катушку переключателя, чем совершает пуск прецессионного электродвигателя в тем или ином направлении. В результате искусственно созданной прецессии главного гироскопа в его цапфах возникают реакции, дающие кренящие моменты в направлении, противоположном действию волн.

ГИСТЕРЕЗИС МАГНИТНЫЙ

— отставание магнитной индукции от внешнего намагничивающего поля, обусловлено тем, что магнитная индукция зависит от ее предыдущего значения. Г. М. есть следствие необратимости процессов намагничивания.

ГИТЕРС

(Scoop) (стар.) — лейка с древком, служившая для обмывания бортов судна и для смачивания парусов на шлюпке.

*ГИТОВ-БЛОК, ГЛУХОЙ БЛОК

(Clewline-block) — блок, в котором шкив закрыт со всех сторон, а для снасти оставлены только два круглых отверстия в нижнем его конце.

Гитов-блок.

Блоки такого устройства необходимы для того, чтобы во время тяги гитовых между ними и блоком не попал парус и таким образом не задержалась бы уборка последнего в критический момент. Г.-Б. применяются обычно у нижних парусов и у марселей.

ГИТОВ-ШКЕНТЕЛЬ

(стар.) — коренные концы у ординарных гитовых у марселей. В настоящее время гитовы у марселей делаются двойными, и, кроме того, применяется гитов-блок. У Г.-Ш. один конец ввязывался в шкотовый угол марселя, а другой шел в блок под реем и вниз. В этот последний конец ввязывались гинцы, которыми гитовы и тянулись по палубе.

ГИТОВЫ, ГЕЙТОВЫ

(Clewlines) — снасти бегучего такелажа; служат для уборки парусов, ими подтягивают шкотовые углы паруса под середину рея. Г. у марселей называются марса-гитовы, а у брамселей — брам-гитовы. У бизани и у триселя Г. носят соответственно названия: трисель-гитовы и бизань-гитовы. Г., который подтягивает заднюю шкаторину триселя к гафелю, называется верхним Г., проведенный под усы гафеля называется коренным; Г., притягивающий парус к мачте, называется нижним. На шлюпках Г. называются снасти, служащие для уборки парусов, в частности перед взятием рифов.

ГИЧКА

(Gig) — легкая быстроходная шлюпка, имеющая корму с транцем. Г. имеют от 5 до 8 весел. Служат для посылок и разездов. В настоящее время не встречается.

ГЛАВА-ПУШКАРЬ

(ист.) — старший артиллерист на галерах в петровские времена.

ГЛАВАРЬ

(слав.) — капитан.

ГЛАВНАЯ АРТИЛЛЕРИЯ

(Primary armament) — артиллерия, которая соответствует основному назначению данного класса кораблей, в зависимости от чего и определяется ее калибр.

ГЛАВНАЯ ПАЛУБА

(Main deck) — третья снизу палуба на больших судах торгового флота. См. Палуба.

ГЛАВНЫЕ БАЛЛАСТНЫЕ СИСТЕРНЫ

— см. Систерны подводных лодок.

ГЛАВНЫЕ НАПРЯЖЕНИЯ

(Principal stresses) – нормальные напряжения в главных плоскостях, в которых отсутствуют касательные напряжения.

ГЛАВНЫЕ РУМБЫ

(Cardinal points) – см. Румб.

ГЛАВНЫЕ СИЛЫ В БОЮ

(Main forces) – силы, выполняющие главный удар.

ГЛАВНЫЙ БРОНЕВОЙ ПОЯС

– см. Бортовая броня.

ГЛАГОЛЬ

– см. "Г".

*ГЛАГОЛЬ-ГАК

– складной гак, у которого откидной носок удерживается особым звеном.

Глаголь-гак.

Г.-Г. употребляется для работ с цепными канатами и вообще с цепями, а также на цепных стопорах, у талрепов и т. п.

ГЛАДЕЦ

(арх.) – гладкая, ровная льдина на реке или море.

ГЛАДИЛКА

(1. Flattener, 2. Trowel) – 1. Специальный инструмент из твердого дерева и железа для проглаживания швов при шитье парусов. Называется также растиркой. 2. Молоток с фасонной гладкой поверхностью, предназначенный для выглаживания поволоков при ковке.

ГЛАДКОСТЕННОЕ ОРУДИЕ

(Smooth-bore gun) – артиллерийское орудие, канал которого не имеет нарезов. Называется так в отличие от нарезного. В настоящее время Г. О. вышли из употребления.

ГЛАДУН

(арх.) – ровная, гладкая ледяная поверхность.

ГЛАДУХА

(арх.) – 1. Обсыхающий в отлив камень в море. 2. Торос с гладкой поверхностью.

ГЛАДЦА

– см. Гладец.

ГЛАДЬ

– гладкое место, спокойная поверхность воды.

"ГЛАЗ БУРИ"

— при прохождении тропического циклона через какое-нибудь место по мере приближения центра сила ветра возрастает и на некотором расстоянии от него достигает наибольшей величины. Затем ветер резко ослабевает, и в самом центре циклона наблюдается область затишья диаметром в несколько десятков километров, в которой облака разрежаются и даже иногда появляется просвет голубого неба. Это и называется Г. Б.

ГЛАСИС

— невысокие броневые плиты, устанавливавшиеся в целях защиты наклонно вокруг машинных и других люков, дымовых труб, вентиляторных шахт и пр.

ГЛИНТ

клинт (от датского "Klint" — обрыв) — обрывы на южном побережье Финского залива, часто отделенные от моря полосой низменного побережья, усеянной валунами.

ГЛИССЕР

(Hydroglider) — тип планирующего судна. В настоящее время широко захватил всю область спортивного и практического катерного и лодочного быстроходного судостроения. Появление Г. выдвинуло новый принцип движения по воде с использованием силы гидродинамического поддержания при соответственном падении сопротивления (глиссирование). Длина Г. достигает 20–25 м, а скорость 50 и более узлов. Минимальные размеры до 2,5 м имеют Г. с подвесным мотором. Нормальной формой Г. является реданная, т. е. имеющая вблизи середины днища уступ, который вместе с кормовой поверхностью днища воспринимает силы гидродинамического поддержания. Обводы Г. способствуют гидродинамическому поднятию его из воды и отрыву от его корпуса отходящих назад водяных струй. Иногда строятся и многореданные Г., но они не имеют определенных преимуществ. Предел, от которого целесообразно применение редана, определяется величиной $V : L = 10$, при V — в км/ч и L — в м.

ГЛИССИРОВАНИЕ, ГИДРОПЛАНИРОВАНИЕ, ГИДРОПЛАНАЖ

— при увеличении скорости движения судна эффект, производимый динамическими силами, заключается в возникновении значительной вертикальной силы, направленной вверх и называемой подъемной силой. Эта сила вызывает заметное всплытие судна по отношению к его статическому положению и как результат этого всплытия уменьшение сопротивления. Водоизмещение на ходу становится значительно меньшим, чем это соответствует условиям плавания в покое. Судно как бы скользит по поверхности воды, вследствие чего такое движение его и называется глиссированием (от фр. слова glisser — скользить, слегка касаться).

ГЛОБИГЕРИНИДА

(Globigerinida) — микроскопическое животное из группы фораминифер, населяющее поверхностные воды океанов; раковины их содержат до 95 % углекислого калия (извести), при обливании разведенным раствором хлористоводородной кислоты сильно кипят. Оседая на дно океанов, эти раковинки входят в состав океанического грунта. Грунт, в составе которого преобладают раковинки Г., называется глобигериновым.

*ГЛОБУС ЗВЕЗДНЫЙ

(Globe) — прибор, представляющий собой модель небесной сферы, с нанесенными на ней основными кругами и отмеченными условными значками положениями неподвижных звезд, которыми обычно пользуются при ночных определениях места корабля. С помощью звездного глобуса весьма быстро и просто решаются многие задачи мореходной астрономии, не требующие большой точности.

Глобус звездный.

ГЛУБИНА ВОЗДУШНОГО СТРОЯ

— расстояние, занимаемое всем строем в направлении полета, считая от носа ведущего до хвоста замыкающего самолета.

ГЛУБИНА МИННОГО ПОЛЯ

— протяжение, перпендикулярное фронту минного поля.

ГЛУБИНА ОРДЕРА

— протяженность по направлению движения кораблей (частей), находящихся в ордере.

ГЛУБИНА ПОРТА

("объявленная" глубина порта) — та глубина, которая поддерживается портом на подходе (канале), на рейде и у некоторых причалов; в остальных частях акватории порта глубины могут быть меньше, в соответствии с размером судов различного плавания.

ГЛУБИНА СУДНА

(H) — см. Высота судна.

ГЛУБИНА ТРЮМА

(Depth of the hold) — расстояние от верхней кромки бимса верхней палубы до внутренней обшивки у кильсона или до верхней поверхности деревянной обшивки двойного дна (у судов с двойным дном), измеряемое в диаметральной плоскости в середине судна (у миделя).

ГЛУБИННЫЕ БОМБЫ

(Depth-charge) — см. Бомбы противолодочные.

ГЛУБНИК

— 1. Северо-западный ветер; по направлению этого румба выходят из Мезени в море на глубину (фарватер). Около Архангельска это — побережник (арх.) — 2. Юго-западный ветер на Байкале.

ГЛУБНИЦА

(касп.) — небольшие выемки в шпангоутах внутри деревянного судна для стока воды в льяло. То же, что лимбербордовый канал. См. Голубница.

ГЛУБОКАЯ СИСТЕРНА

— см. Диптанк.

ГЛУБОКИЙ ОСТРОВ

(арх.) — остров в море с крутыми берегами, около которого можно становиться на якорь самым большим судам.

ГЛУБОКОВОДНАЯ КАМЕРА, или "БАТИСФЕРА"

— прочная стальная камера, снабженная иллюминаторами, в которой могут быть опущены люди под воду; при помощи глубоководной камеры была достигнута максимальная глубина погружения человека. В настоящее время запроектированы Г. К. для погружения на глубину до 2000 м.

ГЛУБОМЕР КЛАУЗЕНА

— глубомер, привязываемый иногда к лотлиню лота Томсона вместо груза и глубомерной трубки или пружинного глубомера. Устройство этого Г. основано на тех же принципах, что и глубомерной трубки лота Томсона. Г. К. изготавливается двух величин: большой и малый. Г. К. имеет две сифонообразные стеклянные трубки, одна из которых разбита от 10 до 300 м, а другая от 20 до 500 м. Так как обе трубки в Г. К. действуют независимо, то его называют также контрольным глубомером.

ГЛУБОМЕР КОНТРОЛЬНЫЙ

— см. Глубомер Клаузена.

ГЛУБОМЕР ПРУЖИННЫЙ

— глубомер, употребляемый для измерения глубины лотом Томсона вместо окрашенных стеклянных трубок. Г. П. представляет собой медный цилиндр, разделенный на две части. Верхняя закрытая часть служит воздушной камерой, в которой ходит поршень со штоком, выходящим в открытую часть глубомера. На нижнем конце штока имеется направляющий диск и пружина, неподвижный конец которой прикреплен к телу прибора. Шток поршня разбит на деления, соответствующие различным глубинам погружения глубомера от 0 до 110 саж., через 1 саж. На штоке силою трения держится индекс. При опускании глубомера на дно поршень, увлекая за собой шток и пружину, начнет двигаться вперед, причем индекс задержится о переборку, разделяющую камеры. При подъеме глубомера под действием пружины шток будет возвращаться в прежнее положение, неся индекс (благодаря трению) на том делении, которое соответствовало максимальной глубине погружения глубомера, т. е. в момент ее измерения.

ГЛУДА

(арх.) — выглаженная волнами поверхность камня.

ГЛУХАРЬ

(1. Dump-bolt, short drove bolt. 2. Deadlight) — 1. Винт для дерева с шестигранной или квадратной головкой. 2. Внутренняя металлическая крышка у иллюминаторов, которой закрываются в штормовую погоду иллюминаторы, расположенные близко от воды.

ГЛУХОЙ БЛОК

— см. Гитов-блок.

ГЛУШИТЕЛЬ

(Silencer) — металлический сосуд, в который поступают выхлопные газы из цилиндра двигателя. Служит для уменьшения шума, с которым выхлопные газы вырываются в атмосферу.

ГЛУШИТЬ УДУ

(сев.) — заложить крючки на ярусе таким образом, чтобы они не задевали при разматывании яруса.

ГЛЯДЕНЬ

(сев.) — возвышенный пункт у становища, откуда промышленники наблюдают за морем.

ГНАТЬ К ВЕТРУ

— идти бейдевинд как можно круче, как можно ближе к линии ветра.

ГНЕЗДО

(Seating, socket, pigeon hole, step, slot) – выемка или отверстие, в которое устанавливается или через которое проходит какой-нибудь предмет (конструктивная деталь); так, напр., гнездо шлюпбалки (Davit socket), гнездо мачты (Mast step), гнездо руля (Rudder eye) и т. п.

ГНЕЗДО

(сев.) – степс.

ГНИЛЬ

– см. Пороки дерева.

ГНОМОН

(ист.) – прибор, применявшийся в древности на берегу для измерения высоты солнца по длине тени шеста. Этот шест и назывался гномон.

ГОД ВИСОКОСНЫЙ

(Leap year) – год продолжительностью в 366 суток.

ГОД ЗВЕЗДНЫЙ, ГОД СИДЕРИЧЕСКИЙ

– промежуток времени, за который Солнце собственным своим движением описывает по эклиптике полный круг в 360° . Звездный год содержит 365,25637 суток, или 365 сут. 6 ч. 9 мин. 9,6 сек.

ГОД ПРОСТОЙ

(Jear) – год продолжительностью 365 суток.

ГОД СВЕТОВОЙ

– расстояние, которое свет проходит за 1 год. Так как скорость света = 299 850 км/сек, то Г. С. = $9461 \cdot 10^{12}$ км.

ГОД ТРОПИЧЕСКИЙ

– промежуток времени, за который Солнце приходит в то же положение относительно точки весеннего равноденствия, перемещающейся вследствие прецессии. Г. Т. равен 365,2422 сут. или 365 сут. 5 час. 48 мин. 46,1 сек. Он короче звездного года.

ГОЛ

(стар.) – корпус судна.

ГОЛАНИТЬ

– см. Галанить.

ГОЛЕТ, ГАЛЕТ

(Shooner) – судно с вооружением шхуны; между мачтами имело грот-стаксель, а на бушприте два кливера. Часто Г. имели стеньги, на которых подымались топсели, а на флагштоках этих стеньг – бом-топсели. Г. считались удобными для лавировки и управлялись небольшим числом людей. Применялись как в военном, так и в гражданском флотах.

ГОЛЕЦ

(арх., касп.) – надводный камень.

ГОЛИК

(Broom) — 1. Веник из веток дерева, но без листьев (голый), для подметания палубы. 2. Отличительный знак на вехах в виде раструба (ов), сплетенного (ых) из прутьев. 3. Во времена парусного флота существовала традиция поднимать Г. на клотике в ознаменование победы над противником, т. е. в тех случаях, когда с моря "выметались" суда противника.

ГОЛЛАНДЕЦ

(Dutchman) — общее название для всех голландских судов, которых имеется очень много классов и типов. Главным же образом Г. называют одно- или двухмачтовое судно, имеющее большой развал носа и большую погибь палубы. Встречаются в большом количестве у западных берегов Европы.

ГОЛЛАНДКА

— см. Голланка.

ГОЛЛАНДСКИЕ ШЛЮПЫ

— небольшие суда, употребляемые в каналах Голландии. Имеют одну мачту, на которой поднимается шпринтовый парус фока-стаксель.

ГОЛЛАНКА, ГОЛЛАНДКА

(Jacket) — рубаша из фланели или парусины. Носится военными моряками рядового и младшего начальствующего состава. Г. из фланели чаще называют фланелевой рубашкой или же просто фланелевкой.

ГОЛОВА

(Head, upper end, top) — верх, иногда передняя часть, напр. голова руля, голова шпиля, головной корабль, головные соединения, головная колонна и т. д.

ГОЛОВА

(арх.) — возвышенная, обращенная вверх по течению реки часть острова.

ГОЛОВА РУЛЯ

(Rudder head) — верхняя часть баллера руля, с которой соединяется рулевой привод.

ГОЛОВА ШЛЮПБАЛКИ

— верхняя часть, где помещен блок шлюпочных талей.

ГОЛОВА ШПИЛЯ

(Drumhead of the capstan) — верхняя часть барабана шпиля.

ГОЛОВКА БОЛТА

(Bolt head) — см. Болт.

ГОЛОВКА ЗАКЛЕПКИ

(Rivet head) — см. Заклепка.

ГОЛОВКА ЗУБА

— см. Зубчатое колесо.

ГОЛОВКА ЦИЛИНДРА

— крышка цилиндра, обращенная наружу, с отверстиями для форсунок, впускных и выхлопных клапанов. Г. Ц. присоединяется к телу цилиндра болтами. У мелких двигателей внутреннего сгорания Г. Ц. часто отливаются заодно с цилиндром. Г. Ц. обычно охлаждается водой.

ГОЛОВНОЙ ПОДШИПНИК

(Head bearing) — см. Шток поршня.

ГОЛОЛЕДИЦА

ожеледь (Glazed frost) — сплошная ледяная кора, образующаяся на поверхности охлажденных морозами различных предметов вследствие замерзания на них мелких переохлажденных капель тумана или дождя.

ГОЛОМЕНЕЕ

(сев.) — идти, держать дальше от берега, мористее.

ГОЛОМЯ, ГОЛЫМЯ, ГОЛОМЕНЬ

(сев.) — открытое море, мористо, открыто с моря. Голомяно — мористее. Голомянный ветер — ветер с моря.

ГОЛОСОВАЯ ПЕРЕДАЧА

— передача приказаний на корабле голосом через нескольких бойцов, расставленных так, чтобы распоряжение, отданное командиром (его помощниками, артиллеристом и пр.), могло дойти до исполнителей. На современных кораблях находит применение весьма редко.

"ГОЛУБАЯ ЛЕНТА"

— символическая принадлежность самого быстроходного парохода, совершающего рейсы между портами Европы и США. Впервые в 1830 г. Г. Л. получил английский пакетбот "Сириус", обладавший скоростью в 8 узлов и водоизмещением 800 т. В настоящее время обладателем Г. Л. является английский пароход "Куин Мери" (скорость — 31,36 узла, водоизмещение 83 400 т).

ГОЛУБЕТГРАММА

— сношение, передаваемое с помощью голубиной связи.

ГОЛУБИНАЯ СВЯЗЬ

— одно из средств дальней связи, используемое в тех случаях, когда иные средства либо отсутствуют, либо не могут быть использованы. Органами Г. С. являются голубиные станции и голубиные посты.

ГОЛУВНИЦЫ

— водопроточные дыры в нижней части флоров над угловой полосой шпангоута.

ГОЛЫЙ ПРОВОД

(Bare conductor, bare wire) — электрический провод без изоляции.

ГОЛЫНЬ

(касп.) — песчаная отмель, оголяющаяся при споне воды. Песчаная отмель в море, не покрываемая прибылой водой.

ГОЛЬДВЕЙ

— см. Секстан.

ГОЛЬФСТРИМ

(Gulf-stream) — так называют одно из важнейших океанических течений Северной половины Атлантического океана, имеющее большое навигационное и физико-географическое значение. Оно является продолжением той ветви объединенного Гвианского и Северного Экваториального течений, которая через Караибское море и Юкатанский пролив проникает в Мексиканский залив; свое название (Гольфстрим) оно получает с момента выхода из Мексиканского залива во Флоридский пролив. Так как этот пролив узкий и неглубокий, то скорость течения здесь очень велика и может достигать до 80 мор. миль и даже до 120 мор. миль в сутки. При выходе из пролива Гольфстрим имеет температуру около 27° и соленость около 37° на поверхности; ширина его 50 миль, глубина — 350 шестифутовых сажен и скорость около 5 узлов. Из Флоридского пролива оно устремляется к северу, и к нему присоединяется Антильское течение; течение постепенно становится шире и мельче и достигает 250 миль в ширину у Бермудских островов. На меридиане восточной оконечности Ньюфаундлендской банки скорость течения падает до 15 мор. миль в сутки и не имеет далее навигационного значения. Принесенные им воды продолжают дрейфовать далее к востоку под действием господствующих ветров юго-западного и западного направлений под именем "Дрейфа Гольфстрима" или "Атлантического течения". Приблизительно на полпути при своем пересечении Атлантического океана это течение разветвляется; одна ветвь его направляется к Великобританским островам, а другая достигает берега Европы у Бискайского залива, откуда направляется вдоль берега Португалии в Средиземное море и образует восточное течение у северного берега Африки. Отчасти вышеуказанная ветвь течения сворачивает и к северу через Бискайский залив и образует северо-западное течение поперек входа в Английский канал, называемое Реннельским течением. Площадь северного Атлантического океана между Г. и дрейфовым течением С.-В. пассата, т. е. Северным Экваториальным течением, весьма близко совпадает с нормальным положением области барометрического максимума. Громадные количества водорослей, называемых саргассами (Sargasso или Gulfweed), собираются на этой площади, имеющей около 1000 миль в диаметре и известной под названием Саргассова моря.

ГОЛЬЦАПФЕЛЯ КРАСКА

— патентованная краска "Интернациональ" для окраски подводной части судов, имеющая три состава: № 1, № 2 и Сопстон. Эти составы накладываются на окрашиваемую поверхность последовательными слоями. Сопстон (первый слой) предохраняет сталь от ржавления и заменяет сурик; применение краски № 1 и № 2 поверх сурика дает плохие результаты, так как сурик отстаёт, а кроме того, сопстон сохнет 2—3 часа, тогда как сурик 3—4 дня.

ГОМЕНА

(ист.) — галерный канат.

ГОНГ

— ударный инструмент из металла; имеет обыкновенно форму круглой сковороды. Служит средством для подачи особых сигналов.

ГОН-ДЕК

(Gun-deck) — см. Палубы парусного военного корабля.

ГОНДОЛА

(Gondola, Car or cradle of a balloon) — 1. Часть дирижабля или аэростата, находящаяся вне оболочки; прикрепляется к ней непосредственно или при помощи жестких или нежестких связей и служит помещением для людей, двигателей и пр. Г. бывают пассажирские и моторные; число последних у больших дирижаблей доходит до

5. 2. Укороченный фюзеляж в аэропланах старого типа. В Г. помещались пилот, баки для горючего и мотор. Теперь Г. иногда называют моторную установку, скрытую в специальном кожухе обтекаемой формы и расположенную под или между крыльями. 3. Особого типа венецианская лодка.

ГОНДОЛЬЕР

(Gondolier, rower of a gondola) — гребец на гондоле.

ГОНКА

(Regatta) — состязание судов в скорости хода.

ГОНКА ГРЕБНАЯ

(Boat race) — состязание шлюпок под веслами на скорость пробега определенной дистанции.

ГОНКА ПАРУСНАЯ

(Sailing regatta) — состязание шлюпок под парусами на скорость пробега определенной дистанции.

ГОНЧИТЬ

(касп.) — буксировать.

ГОРА

— 1. Сухой и высокий берег реки (бел.) 2. Правый берег реки (волж.). 3. Вообще земля, суша, берег, материк, в противоположность воде, реке, морю. Ехать горою — сухим путем (арх.).

ГОРВЫЛЬ

(Slab of timber) — доска с сечением в виде сегмента, получаемая при распиловке круглых бревен на доски (см.).

ГОРДЕЛЬ

— см. Гардель.

ГОРДЕЛЬ-БЛОКИ

(стар.) — см. Гангерс-блоки.

ГОРДЕНЬ

(Gant line, girt line) — снасть, проходящая через неподвижный одношкивный блок. В зависимости от своего местонахождения Г. получают дополнительные наименования, так, напр.: бегун-гордень, бык-гордень, мантыль-гордень, нок-гордень, риф-гордень, сей-гордень и т. п.

ГОРДЕНЬ-БОУТЫ

— боуты, служащие для предохранения паруса от перетиранья горденями; нашиваются на парус по направлению тяги горденей.

ГОРДЕНЬ ГРУЗОВОЙ

(Hoisting line, whipping line) — трос с гаком на конце для подъема груза на грузовой стреле; называется иначе грузовым шкентелем

ГОРДЕНЬ ПОДЪЕМНЫЙ

(Hauling line) – Г., привязанный к какому-нибудь предмету, напр. к марсу, к рею и т. п., и служащий для подъема тяжестей. При пользовании Г. выигрыша в силе не получается, изменяется лишь направление в тяге.

ГОРДЕНЬ У ПАРУСА

(Whip) – снасть, с помощью которой подтягивают парус к рею. В зависимости от своего местонахождения Г. у П. получают дополнительные наименования, так, напр., бык-гордени, нок-гордени, слаб-гордени и т. д.

ГОРДЕШОК

– небольшой подъемный гордень.

ГОРИЗОНТ ИСКУССТВЕННЫЙ

(Artificial horizon) – прибор, которым пользуются при производстве береговых астрономических наблюдений с секстаном при отсутствии видимого морского горизонта или при желании достичь большей точности результатов, чем дают морские наблюдения. Главной частью Г. И. является отражающая поверхность – металлическая, стеклянная или поверхность какой-нибудь жидкости. Световые лучи, идущие от небесного светила, падают на отражающую поверхность Г. И., отражаются от нее и попадают в трубу секстана. Следовательно, при употреблении Г. И. измеряются углы между небесным светилом и его зеркальным изображением в искусственном горизонте. Измеренный таким образом угол, исправленный погрешностью индекса, равен удвоенной высоте светила. Все существующие образцы Г. И. можно разделить на два типа: с твердой и жидкой отражающей поверхностями.

ГОРИЗОНТ НАБЛЮДАТЕЛЯ ВИДИМЫЙ

(Visible horizon) – наблюдаемая в море круговая черта, по которой море как бы пересекается с небом.

ГОРИЗОНТ НАБЛЮДАТЕЛЯ ИСТИННЫЙ

(True horizon) – плоскость, перпендикулярная к отвесной линии наблюдателя. На сфере небесной он изображается большим кругом, для которого зенит и надир служат полюсами. Этот круг делит небесную сферу на две половины: надгоризонтную, в которой расположен зенит, и подгоризонтную, в которой находится надир.

ГОРИЗОНТ ОРУДИЯ

– горизонтальная плоскость, проходящая через орудие (точку стояния орудия).

ГОРИЗОНТ РАЗРЫВА

– горизонтальная плоскость, проходящая через точку падения (точку разрыва) бомбы.

ГОРИЗОНТ СБРАСЫВАНИЯ

– горизонтальная плоскость, проходящая через точку сбрасывания бомбы.

ГОРИЗОНТАЛИ, ИЗОГИПСЫ

(Horizontal) – линии, соединяющие на плане точки местности, имеющие одинаковые высоты. Служат для изображения на плане рельефа местности.

ГОРИЗОНТАЛЬНАЯ БРОНЯ

– см. Бронирование.

ГОРИЗОНТАЛЬНАЯ СИЛА

земного магнетизма – см. Земной магнетизм.

ГОРИЗОНТАЛЬНОЕ НАВЕДЕНИЕ

(Direction of the gun) – совмещение вертикальной плоскости, проходящей через ось канала орудия (плоскости стрельбы), с целью.

ГОРИЗОНТАЛЬНЫЕ РУЛИ

(Hydroplanes) – рули, дающие возможность подводной лодке забирать глубину при погружении и поддерживать ее. Современные подводные лодки имеют часто две пары Г. Р. глубины: одну – в носу, другую – в корме, обычно балансирного типа. Носовая пара Г. Р. располагается примерно на расстоянии 1/4 длины лодки от носа, а кормовая – позади винтов и в одной горизонтальной плоскости с осью гребных винтов, дабы использовать действие водяной попутной струи на рули. Общая площадь Г. Р. $s = K \cdot S$, где S – площадь горизонтальной проекции лодки, а K – для малых лодок равно 0,05, для крупных – 0,03. Площадь кормовых рулей, как главных, делается обычно несколько больше носовых (процентов на 10–12), хотя на некоторых лодках встречается и обратное соотношение площади носовых и кормовых рулей. Г. Р. устанавливаются также на торпедах для удержания их на заданной глубине во время подводного хода.

ГОРИЗОНТАЛЬНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ

(Horizontal engine, trunk engine) – двигатель, имеющий горизонтально расположенные рабочие цилиндры.

ГОРИЗОНТАЛЬНЫЙ СЕМАФОР

– специальное средство односторонней связи с воздушными летательными аппаратами. Г. С. допускает возможность передачи до 40 различных сигналов. Выкладывается на береговых станциях головой к северу; на кораблях – к носу корабля. Сигнализация Г. С. ведется выкладыванием различных фигур сигналов, которым придана цифровая нумерация по специальной таблице.

ГОРИЗОНТАЛЬНЫЙ УГОЛ ОПАСНОСТИ

(Horizontal danger angles) – когда вблизи опасности или на берегу имеется два хорошо видимых предмета, то для предупреждения об опасности поступают так: проводят на карте окружность через эти два предмета, вмещающую в себе все банки и часть безопасного пространства, и снимают с карты горизонтальный угол опасности α , вершина которого лежит на окружности, а стороны проходят через два данных предмета. Тогда, измеряя горизонтальный угол между этими предметами, идут так, чтобы величина его была больше α ; в этом случае все банки и опасности будут оставлены в стороне.

ГОРКА

– резкое набирание высоты самолетом в течение короткого промежутка времени.

ГОРЛО

– на севере СССР так называют пролив, соединяющий залив или внутреннее море с внешним морем.

*ГОРЛОВИНА на судне

(Handhole, manhole) – круглые или овальные отверстия, размера, достаточного для пролезания человека (0,4–0,6 м), вырезанные в палубных настилах, переборках, настилке двойного дна и пр.

Горловина с крышкой.

Служит для возможности осматривать отдельные изолированные помещения судна, производить их периодическую окраску и вентилирование. Каждая Г. обязательно должна быть снабжена водонепроницаемой крышкой и в обычное время закрыта наглухо.

ГОРЛОВИНА на самолете

(люверс) — круглое небольшое отверстие, закрываемое герметически крышкой в отдельных отсеках поплавков или отсеках лодки гидросамолета; служит для выкачивания воды, просушки и проверки исправности отсеков.

ГОРН

(Forge, hearth, bucle-horn) — 1. Медный рожок (труба), служащий для подачи установленных сигналов на военных кораблях. 2. Г. туманный (Foghorn) — труба, рожок, служащий для подачи на парусных судах установленных сигналов во время тумана.

ГОРНА МЫСА течение

— ветвь Поперечного течения южного Тихого океана, уклоняющаяся на 50° южной ш. у Южной Америки к архипелагу Огненной Земли и огибающая Америку с юга; отличается довольно значительной скоростью, около 30 мор. миль (иногда доходит до 40–50 мор. миль). Течение мыса Горна, обогнув Америку, идет в Атлантическом океане на NO и здесь несет многочисленные ледяные горы, которые не доходят до самого м. Горна миль на 60. Ледяные горы приносятся сюда антарктическим течением большой мощности, так как они сидят глубоко в воде.

ГОРНИК

(арх.) — ветер, дующий с материка, с берега.

ГОРНИСТЫ

(Bugler) — рядовые военные моряки, назначаемые на большие корабли для производства сигналов на горне.

ГОРНЫЙ БЕРЕГ

— правый берег реки.

ГОРНЫЙ ЛЕН

(Earth flax) — см. Асбест.

ГОРНЫЙ РЫНОК

(волж.) — угол, образуемый береговой линией горного (правого) берега реки.

ГОРОДКИ

(сев.) — бревенчатые клетки, на которые ставятся суда, вытасканные на берег или на лед.

ГОРОЙ шел

(сев.) — по берегу, берегом.

ГОРТАТОР

(ист.) — начальник гребцов на боевых судах Древней Греции. Обязанности Г. заключались в том, чтобы следить за правильностью гребли и побуждать гребцов к дружной работе веслами; местом Г. на ходу был возвышенный продольный помост

посередине судна, по которому он постоянно прохаживался взад и вперед. При нем постоянно находился музыкант, который по указанию Г. звуками давал темп гребли.

ГОРЧА

(арх.) — порыв ветра, шквал, особенно под берегом.

ГОРЧИЧНЫЙ ГАЗ

(Mustard gas) — см. Иприт.

ГОРЮЧАЯ СМЕСЬ

рабочая смесь (Gas) — смесь газообразного топлива или паров жидкого топлива с воздухом, воспламеняемая в цилиндрах газовых или карбюраторных двигателей, работающих по циклу Отто.

ГОРЮЧЕЕ

(Fuel) — см. Топливо.

ГОРЯЧАЯ ОБРАБОТКА

— метод изготовления металлических деталей или заготовок к ним без снятия стружки, при помощи давления или удара, причем для увеличения пластичности заготовки нагревают до высокой температуры. К Г. О. относятся кузнечное производство (осадка, штамповка, вытяжка или фасонная ковка), осуществляемое при помощи молотов и прессов, и прокатное производство, где работы совершаются на прокатных станах.

ГОСПИТАЛИ ПЛАВУЧИЕ

госпитальные суда (Hospital ship) — суда, соответствующим образом оборудованные и служащие для транспортировки больных или пострадавших во время боевых действий и оказания им медицинской помощи.

ГОТЛАНГЕР

(стар.) — артиллерийский прислужник. В буквальном переводе с голландского (Handlanger) означает — подающий рукой.

ГОТОВНОСТЬ БОЕВАЯ

(Fighting efficiency) — готовность корабля (соединения) к действию его боевыми и техническими средствами. Степень Г. Б. определяется тем состоянием, в котором находятся средства корабля и обслуживающий и управляющий ими личный состав. Виды Г. Б. бывают следующие: для боя, когда необходима готовность всех средств корабля; для того или иного вида обороны — противоторпедной (ПТО), противолодочной (ПЛО), противовоздушной (ПВО), противоминной (ПМО), когда необходима готовность лишь определенных комбинаций средств.

ГОТОВНОСТЬ ПОХОДНАЯ

— срок готовности корабля (соединения) к походу. Готовности к походу бывают трех видов: полная готовность к съемке с якоря, бочки или швартовов; готовность, определяемая часами, и длительная готовность, определяемая сутками.

ГОУТ-ФЕЙР

(стар). — заболонь.

ГОФР

(Gauffer, goffer, gauffre) – тонкие металлические или фанерные листы, которым придана правильная волнообразная поверхность с целью увеличения их жесткости. Гофрированные листы применяются для изготовления каютных переборок, покрышки крыльев и корпуса (фюзеляжа) самолетов и т. п.

ГОФТОУ

(стар.) – передняя ванта, считая от носа судна. В буквальном переводе с голландского (hoofd-tow) означает главная снасть.

ГОЧКИС

– см. Пушка Гочкиса.

ГРАВИЙ морской

(Gravel) – природная несцементированная смесь обломков горных пород (преимущественно гранита) зерновидной формы, размером от 1 до 10 мм, без примеси мягких пород.

ГРАД

(1. Nail, 2. Grade) – 1. Атмосферные осадки, выпадающие в виде кусочков льда (градин) большей частью округлой или яйцевидной формы. Выпадение Г. наблюдается чаще всего в средних широтах; оно бывает главным образом в теплое время года при грозах или грозовом состоянии атмосферы и происходит всегда из ливневых (грозовых) облаков с хорошо развитой наковальной. Условия образования Г. не вполне выяснены, но во всяком случае оно связано с развитием мощных восходящих токов. Выпадение Г. наблюдается чаще всего в послеполуденные часы. 2. Малоупотребительная единица измерения угла. Г. = 0,01 прямого угла, или 0,04 окружности. Г. делится на 100 минут, а минута на 100 секунд. При таком подразделении окружности величина одной минуты меридиана (т) выйдет равной: $t = 2\pi R / 400 \cdot 100 = 1.000,2 \text{ м}$, т. е. 1 км.

Поэтому километр иногда называют метрической милей. Как и само деление окружности на 400 град., метрическая миля не вошла еще во всеобщее употребление во всех государствах. Она применяется главным образом во Франции и Италии только при геодезических работах.

ГРАДИЕНТ БАРИЧЕСКИЙ

(Pressure gradient) – разность давлений атмосферы на данной горизонтальной поверхности в направлении наибольшего падения давления. Г. Б. характеризуется его направлением и величиной. Направление Г. Б. определяется по странам света, а величиной Г. Б. называется разность атмосферного давления в направлении наибольшего падения давления, рассчитанная на единицу расстояния, причем за эту единицу принимается один градус меридиана, т. е. 60 мор. миль.

ГРАДИЕНТ ДАВЛЕНИЯ

– см. Градиент барический.

ГРАДИЕНТ ТЕМПЕРАТУРЫ

вертикальный или вертикальный термический градиент (Vertical thermic gradient) – падение температуры воздуха на каждые 100 м в вертикальном направлении. В сухом воздухе градиент температуры составляет около 1° , в насыщенном водяным паром – около $0,5^\circ$.

ГРАДУС

(Degree) – 1. Единица измерения угла или дуги, равная $1/90$ прямого угла или $1/360$ окружности (см. Угол). Применяется для измерения углов, дуг, меридианов, параллелей, широт, долгот, азимутов и т. д. Угол в 1° образуется двумя радиусами, заключающими дугу в 1° , т. е. $1/360$ часть окружности. Г. делится на

60 минут ('), минута – на 60 секунд ("). Иногда делят прямой угол на 100 частей, называемых градами; каждый градус делится на десятые, сотые доли и т. п. 2. Единица измерения температуры. В применяемой повсеместно стоградусной шкале Цельсия (С) Г. равен одной сотой интервала между температурами кипения и замерзания воды при давлении одной атм. Между Г., определяющими температуру (t°) по Цельсию (С), Реомюру (R) и Фаренгейту (F), существует такая зависимость: $t^{\circ} C = 0,8t^{\circ} R = 32 + 1,8t^{\circ} F$.

3. При измерении плотности жидкости ареометром эта плотность измеряется различными Г., в зависимости от конструкции.

ГРАДУС ЖЕСТКОСТИ

– см. Жесткость воды.

ГРАДШТОК, ГРАД БОК, ГРАД-БОГЕН

(Cross-staff, Jacob's staff) – старинный инструмент, употреблявшийся для измерения высот светил. Г. состоял из деревянного четырехгранного бруска, длиной около 0,9 л (3 ф.), называвшегося флеш (стрела), и продолговатой дощечки – марто (молоток). Марто имело на середине четырехугольное отверстие и надевалось на флеш таким образом, чтобы угол между ними составлял 90° . Таких марто имелось четыре штуки различной величины, принадлежащие соответствующим граням флеша. Грани разбивались на градусы высоты следующим образом: первая – от 40° до 90° , вторая – от 30° до 60° , третья – от 20° до 50° и четвертая – от 10° до 30° . Чтобы взять высоту светила, наблюдатель приставлял глаз к главному концу флеша и, держа инструмент так, чтобы воображаемая плоскость, проходящая через флеш и марто, находилась бы в плоскости вертикала, двигал марто, добываясь такого положения, при котором светило было видно по верхнему краю марто, а горизонт – по нижнему. Отсчет высоты светила производился по соответствующей грани флеша, в точке на которой остановилось марто. Г. назывался иначе – краштаф (от английского Cross-staff) или радиус.

ГРАММ

(г) (Gram, gramme) – единица массы в абсолютной системе мер; в технической системе мер Г. – единица силы; определяется как 0,001 килограмма.

ГРАНАТА

(Shell) – пустотелый снаряд калибром меньше 150 мм. Бывают бронебойные, фугасные и практические. В прежнее время (до изобретения нарезной артиллерии) Г. называли круглый шар с отверстием (очком), в которое вставляли трубку с зажигательным составом. Г. были подобны бомбам и отличались от последних лишь отсутствием ушков, а кроме того, были легче весом (не более одного пуда).

ГРАНД-ФЛИТ

(Grand Fleet) – название главных сил английского флота в водах метрополии во время войны 1914–1918 гг., употребляемое в военно-морской литературе в качестве собственного имени.

ГРАФИК

(Graph) – наглядное изображение изучаемых явлений посредством кривых, площадей, фигур и т. п. Г. являются не только средством для наглядного изображения результатов, но также и орудием для решения целого ряда вычислительных задач. Наиболее часто Г. применяются для изображения связи между двумя величинами, из которых одна является независимой величиной (аргументом), а другая – функцией от нее. См. Номограмма.

ГРЕБЕЛЬ

(сев.) – пятое отделение или чердак в шняке.

ГРЕБЕНКА

(стар.) — часть орудийного станка. Служила для отодвигания орудия от борта.

ГРЕБЕНЬ, или БРОВКА

(речи.) — верхняя линия яра (см.), где горизонтальная поверхность переходит в вертикальную — обрывистую.

ГРЕБЕНЬ ВОЛНЫ, или ВЕРШИНА ВОЛНЫ

(Crest of a wave) — самая верхняя точка волны.

ГРЕБЕНЬ ПОВЫШЕННОГО ДАВЛЕНИЯ

— область более высокого давления воздуха между двумя циклонами. Для Г. типична ясная погода.

ГРЕБЕЦ

(Rower, oarsman) — человек, гребущий на шлюпке веслом или гребком. Баковые гребцы (Bowman) — гребцы, работающие на баковых веслах, т. е. на первых, считая от носа шлюпки. Раньше их называли крючными. Загребной (Stoke, stroke oar) — первый от кормы Г. на шлюпке, по которому равняются все остальные.

ГРЕБЛЯ

(Rowing) — работа гребцов веслами для передвижения шлюпки.

ГРЕБНИ

(сев.) — шхеры по западную сторону Нордкапа.

ГРЕБНОЕ КОЛЕСО

(Paddle wheel) — судовой движитель, состоящий из частично погруженного в воду колеса с лопастями (плицами). Г. К. устанавливаются с боков судна (боковые Г. К.) или сзади (кормовые Г. К.).

ГРЕБНОЕ СУДНО

(Row boat) — судно, приводящееся в движение веслами.

ГРЕБНОЙ ФЛОТ

(ист.) — флот античного мира (Финикия, Греция, Карфаген, Рим) и Средних веков (Венеция, Генуя, Византия), военные корабли которого главным двигателем имели весла, паруса же являлись в силу их примитивности двигателем вспомогательным, а торговые — главным двигателем имели паруса. Гребные корабли античных государств в зависимости от числа рядов весел носили название униремы, биремы, триремы. С развитием с XV—XVI ст. ст. парусного двигателя и появлением парусных кораблей, способных совершать океанские плавания, гребной флот продолжал существовать в составе морской силы для военных действий в шхерных районах (Адриатическое море, Финский залив).

В России Г. Ф., как часть военного флота, был создан Петром I, но набеги на Византию и берега Черного моря производились славянами уже в IX ст. на флотилиях гребных лодок, поднимавших до 50 чел. Г. Ф. периода средних веков назывался также галерным, так как основным типом в нем являлась галера.

ГРЕБОК

(Canoe-paddle) — 1. Особый род короткого весла, которым действуют не как обыкновенным веслом через уключину, а по наружную сторону борта, почти вертикально к воде. Употребляется обычно в тех местах, где по узкости фарватера

или по другим аналогичным причинам грести обыкновенными веслами невозможно. 2. Однократное действие веслом. 3. Кочегарный инструмент, служащий для перемещения угля на решетке парового котла.

ГРЕМУЧАЯ РТУТЬ

(Fulminate of mercury) — взрывчатое вещество, ртутная соль гремучей кислоты. Применяется в детонаторах (см.).

ГРЕМУЧИЙ СТУДЕНЬ

(взрывчатая желатина) — взрывчатое вещество, представляющее коллоидный раствор пироксилина в нитроглицерине.

ГРЕП

(Gripe) — нижняя часть водореза или первая штука от киля, соединенная посредством замка с идущей вверх штукой княвдигеда, на деревянных судах.

ГРЕСТЬ, или ГРЕСТИ

(Row) — давать ход шлюпке с помощью весел. "Греби, кто может" — греби, кто успел выкинуть весло. "Греби сильней" — приказание гребцам грести сильнее, наваливаясь. "Легче грести" — команда, подающаяся на шлюпках, по которой гребцы делают слабую проводку весел по воде, уменьшая этим ход шлюпки. "Левая греби" — приказание грести гребцам шлюпки, сидящим по левому борту. "Левая греби, правая табань" — команда гребцам левого борта шлюпки грести, а правого — табанить. Подается в тех случаях, когда необходимо круто, почти на месте, развернуть шлюпку вправо. "Правая греби" — приказание грести гребцам шлюпки, сидящим по правому борту. "Правая греби, левая табань" — команда гребцам правого борта шлюпки грести, а левого — табанить. Подается в тех случаях, когда необходимо круто, почти на месте, развернуть шлюпку влево. См. также Выгрести и Загрести.

ГРЕЧЕСКИЙ ОГОНЬ

— зажигательные смеси, употреблявшиеся греками с военными целями в Средние века.

ГРИБОВИДНЫЙ ЯКОРЬ

(Mushroom Anchor) — см. Якоря мертвые.

ГРИГЕЛЬ

(Gregale) — местный ветер (NO), дующий зимой на Мальте.

ГРИНИЧ, ГРИНВИЧ

(Greenwich) пригород Лондона, где находится главная астрономическая обсерватория Великобритании, основанная в 1675 г. По международному соглашению меридиан, проходящий через Гринвичскую обсерваторию, принят за начальный меридиан при счете долгот на земной поверхности. Гринвичское гражданское время служит для всех астрономических расчетов и является основным для системы поясного времени.

ГРИНХАРТ

— весьма твердое и прочное дерево, произрастающее в Британкой Гвинее. Употребляется для изготовления баллеров, рулей и шпилей у больших деревянных судов, а также для покрытия этих судов вторым слоем наружной обшивки, так как Г. не подвергается разрушению морским червем. Удельный вес Г. составляет около 0,98.

ГРИПЕЯ

(ист.) — буйреп на галерах.

ГРОЗА

(Thunder storm, thunder shower) – характерным явлением для Г. служат электрические разряды в виде молний. При близкой Г. молнии сопровождаются громом, при отдаленной – грома не слышно, а видны только молнии, называемые в этом случае зарницами (sheet lightnings). Г. связаны с типичными ливневыми облаками, обязанными своим происхождением мощным восходящим токам. Благодаря им толщина ливневых облаков достигает нескольких километров. Внизу ливневое облако представляется очень темным и здесь наблюдаются "изорванные облака плохой погоды".

Г. делят обыкновенно на тепловые и фронтальные. Тепловые Г. происходят от сильного нагревания нижних слоев воздуха над материками в жаркую погоду. Они могут быть сильными и иногда следуют одна за другой, но охватывают сравнительно небольшие районы. После них не наблюдается резкого изменения погоды. Фронтальные Г. наблюдаются чаще всего на холодных фронтах, гораздо реже – на теплых, большей частью в ложбинах, на окраинах циклонов, особенно часто в их юго-западной, южной и юго-восточной частях; очень часто наблюдаются Г. в частных циклонах. Фронтальные грозы охватывают узкие, но вытянутые до нескольких сот километров зоны и за ними следует изменение погоды.

ГРОМ

(Thunder) – звук, обусловленный сильным нагреванием воздуха вдоль разрядного канала молнии; это нагревание так интенсивно и создается так быстро, что подобно взрыву сопровождается волной сгущения воздушных частиц, переходящей в звуковую волну. Район слышимости Г. редко превосходит 25 км; обычно слышимость его не больше 10 км.

ГРОМКОГОВОРИТЕЛЬ

(Loud speaker) – аппарат, предназначенный для громкого воспроизведения звуков в радиоприемных устройствах. Г. преобразует электрические колебания низкой частоты в звуковые колебания. В зависимости от механизма этого преобразования различают Г. электромагнитные, электродинамические и электростатические.

ГРОМООТВОД на корабле

(Lightning conductor) – медная полоса, прибиваемая спереди или сзади вдоль мачты, стеньги, брам-стеньги и флагштока и кончающаяся наверху шпилькой. Внизу эта полоса сообщается с забортной водой. Устанавливается для предохранения судов от вредных последствий ударов молнии.

ГРОСВОТ

– большая шлюпка, применявшаяся на судах гражданского флота; имела полные обводы и солидную конструкцию; предназначалась для перевозки грузов.

ГРОТ

(1. Main sail. 2. Main) – 1. Прямой парус, самый нижний на второй мачте от носа (грот-мачте). Привязывается к грота-рею. 2. Слово, прибавляемое к наименованиям реев, парусов и такелажа, находящимся выше марса грот-мачты.

ГРОТ КОСОЙ

(Main-trysail) – парус, ставящийся на грот-мачте, совершенно такой же формы, как бизань на трехмачтовых судах.

ГРОТ ШТОРМОВОЙ

– парус, имевший форму равнобедренного треугольника. Привязывался к рею своим основанием. Применялся в прошлом столетии.

ГРОТ-БОМ-БРАМ-БАКШТАГИ

(Mainroyal-backstay) — снасти стоячего такелажа, служащие для укрепления грот-бом-брам-стенъги с боков.

ГРОТ-БОМ-БРАМ-РЕЙ

(Main-topgallant-royal-yard) — четвертый снизу рей (если марса реи не двойные) на грот-мачте. Большею частью летучий, т. е. не имеющий брасов и топенантов.

ГРОТ-БОМ-БРАМ-СТАКСЕЛЬ

(Main-topgallant-staysail) — см. Стаксель.

ГРОТ-БОМ-БРАМ-СТЕНЫГА

(Main-topgallant-royal-mast) — см. Стеньга.

ГРОТ-БОМ-БРАМ-ШТАГ

(Main-royal-stay) — снасть стоячего такелажа, удерживающая грот-брам-стенъгу спереди. Один конец его крепится близ топа грот-брам-стенъги, а другой примерно у середины фор-брам-стенъги.

ГРОТ-БОМ-БРАМСЕЛЬ

(Main-topgallant-royal-sail) — см. Брамсель.

ГРОТ-БОМ-БРАСЫ

(Main-royal-brace) — брасы у грот-бом-брам-рея.

ГРОТ-БРАМ-БАКШТАГИ

(Main-topgallant-backstay) — снасти стоячего такелажа, служащие для укрепления грот-брам-стенъги с боков.

ГРОТ-БРАМ-БРАСЫ

(Main-topgallant-brace) — брасы у грот-брам-рея.

ГРОТ-БРАМ-ВАНТЫ

(Main topgallant shrouds) — снасти стоячего такелажа, удерживающие грот-брам-стенъгу с боков.

ГРОТ-БРАМ-РЕЙ

(Main-topgallant yard) — третий снизу рей (если марса-реи не двойные) на грот-мачте.

ГРОТ-БРАМ-СТАКСЕЛЬ

(Main-royal-staysail) — см. Стаксель.

ГРОТ БРАМ-СТЕНЫГА

(Main-topgallant-mast) — см. Стеньга.

ГРОТ-БРАМ-ТОПЕНАНТЫ

(Main topgallant-lift) — топенанты у грот-брам-рея.

ГРОТ-БРАМ-ШТАГ

(Main-topgallant-stay) – штаг, удерживающий грот-брам-стеньгу спереди. Один конец этого штага крепится примерно у середины грот-брам-стеньги, а другой у форсалинга.

ГРОТ-БРАМ-ЭЗЕЛЬГОФТ

(Main-topgallant-mast-cap) – эзельгофт, надетый на грота-стеньгу и удерживающий грот-брам-стеньгу.

ГРОТ-БРАМСЕЛЬ

(Main-topgallant-sail) – см. Брамсель.

ГРОТ-ВАНТЫ

(Main shrouds) – см. Ванты.

ГРОТ-КАМЕРА

(стар.) – место в трюме позади грот-мачты.

ГРОТ-ЛОСЬ-ШТАГ

(Main-stay) – штаг, по которому ходит грот-стаксель.

ГРОТ-ЛЮК

(Main-hatchway) – люк, расположенный впереди грот-мачты.

ГРОТ-МАРС

(Main-top) – см. Марс.

ГРОТ-МАРСА-БРАСЫ

(Main top-braces) – брасы у грот-марса-рея.

ГРОТ-МАРСА-БУЛИНЬ

(Main-topsail-bowline) – см. булинь у грот-марсея.

ГРОТ-МАРСА-РЕЙ

(Main-topsail-yard) – второй снизу рей на грот-мачте.

ГРОТ-МАРСА-ТОПЕНАНТЫ

(Main-topsail-lift) – топенанты у грот-марса-рея.

ГРОТ-МАРСА-ФАЛ

(Main-topsail halyard) – снасть, с помощью которой подымается грот-марса-рей.

ГРОТ-МАРСЕЛЬ

(Main-topsail) – см. Марсель.

ГРОТ-МАРСОВОЙ

(Main-top-man) – марсовой, работающий на грот-марсе.

ГРОТ-МАЧТА

(Main-mast) – вторая мачта, считая от носа. См. также Мачта.

ГРОТ-МУНСЕЛЬ

(Moonsail) – прямой парус, расположенный выше грот-трюмселя.

ГРОТ-ПУТЕНС-ВАНТЫ

– см. Путенс-ванты.

ГРОТ-РУСЛЕНЬ

(Main-chain) – руслень против грот-мачты, служащий для отвода грот-вант.

ГРОТ-САЛИНГ

(Main-topmast-cros-strees) – салинг на грот-стенъге.

ГРОТ-СЕЙ-ТАЛЕЙ-ШКЕНТЕЛЬ

(Main-tackle pendant) – шкентель, накладываемый на топ грот-мачты ниже вант и служащий для закладывания сей-талей.

ГРОТ-СЕЙ-ТАЛИ

(Main-winding tackle) – тали, закладываемые в шкентель грот-мачты. См. также Сей-тали.

ГРОТ-СТАКСЕЛЬ

(Main-staysail) – штормовой парус, находящийся между грот- и фок-мачтой.

ГРОТ-СТЕНЬ-БАКШТАГИ

(Main topmast-backstays) – снасти стоячего такелажа, служащие для укрепления грот-стенъги с боков и сзади.

ГРОТ-СТЕНЬ-ВАНТЫ

(Main-topmast shrouds) – снасти стоячего такелажа, служащие для укрепления грот-стенъги с боков.

ГРОТ-СТЕНЬ-ШТАГ

(Main-topmast stay) – штаг, удерживающий грот-стенъгу спереди.

ГРОТ-СТЕНЬ-ЭЗЕЛЬГОФТ

(Main-topcap) – эзельгофт, надетый на грот-мачту и держащий грот-стенъгу.

ГРОТ-СТЕНЬГА

(Main-topmast) – см. Стеньга.

ГРОТ-СТЕНЬГИ-СТАКСЕЛЬ

(Main-topmast staysail) – см. Стаксель.

ГРОТ-ТРИСЕЛЬ-ГАФЕЛЬ

(Main-trysail-gaff) – гафель на грот-мачте.

ГРОТ-ТРИСЕЛЬ-ГИК

(Main-spanker-boom) – горизонтальное дерево, по которому растягивается грот-трисель.

ГРОТ-ТРИСЕЛЬ-ЭРИНС-БАКШТАГИ

(Main-vang, main-trysail-vang) – эринс-бакштаги у грот-трисель-гафеля.

ГРОТ-ТРИЮМ-БАКШТАГИ

(Main-skysail-backstay) – снасти стоячего такелажа, служащие для укрепления грот-трюм-стенъги с боков.

ГРОТ-ТРИЮМ-БРАСЫ

(Main-skysail-brace) – брасы грот-трюм-рея.

ГРОТ-ТРИЮМ-РЕЙ

(Main-skysailyard) – рей, висящий поперек грот-трюм-стенъги, к которому привязывается парус трюмсель.

ГРОТ-ТРИЮМ-СТЕНЬГА

(Main-skysail-mast) – средняя часть грот-бом-брам-стенъги, идущая выше бом-такелажа.

ГРОТ-ТРИЮМ-ТОПЕНАНТЫ

(Main-skysail-lift) – топенанты грот-трюм-рея.

ГРОТ-ТРИЮМ-ШТАГ

(Main-skysail-tay) – штаг, удерживающий грот-трюм-стенъгу спереди.

ГРОТ-ТРИЮМСЕЛЬ

(Main-skysail) – прямой парус, привязываемый к грот-трюм-рею.

ГРОТА

(Main) – слово, прибавляемое ко всем снастям, парусам и рангоуту, принадлежащим грот-мачте.

ГРОТА-БРАСЫ

(Main-brace) – брасы грота-рея.

ГРОТА-БУЛИНЬ

(Main-bowline) – снасть, которой оттягивают вперед наветренную боковую шкаторину грота, чтобы удерживать в ней ветер, когда судно идет в бейдевинд. "Грота-булинь прихватить" – команда, подающаяся для того, чтобы вытянуть грота-булинь.

ГРОТА-ГАЛС

(Main-tack) – см. Галс.

ГРОТА-ГАРДЕЛЬ

(Main-gear) – см. Гардель.

ГРОТА-ДАХ

(стар.) – см. Дах.

ГРОТА-РЕЙ

(Main-yard) – нижний рей на грот-мачте (первый снизу).

ГРОТА-ТОПЕНАНТ

(Main lift) – см. Топенант.

ГРОТА-ШКОТ

(Main-sheet) – см. Шкот.

ГРОТА-ШПИЛЬ

или большой шпиль (стар.) – шпиль, устанавливавшийся на старых деревянных кораблях между грот- и бизань-мачтами и имевший два ряда вымбовок (на нижней палубе и под шканцами).

ГРОТА-ШТАГ

(Main-stay) – см. Штаги.

ГРОУЛЕРЫ

(Growler) – ледяные горы, сравнительно небольшой высоты и мало выступающие над поверхностью воды, а в связи с этим мало заметные.

ГРУА

(ист.) – кранбалка на галерах.

ГРУВЫЙ БЕРЕГ

(сев.) – крутой, высокий, приглубый берег.

ГРУЗ

(Cargo) – общее название всех предметов (товаров), погруженных на судно. См. также Грузы.

ГРУЗ ВРЕДНЫЙ

– скопляющаяся в льялах судна вода и накапливающееся в кладовых дефектное имущество. Г. В. в условиях правильной эксплуатации судна незначителен.

ГРУЗ ЖИДКИЙ

– термин, применяющийся в "Теории корабля". Под жидким грузом разумеют воду или жидкость, принятую внутрь корабля.

ГРУЗ НАВАЛОЧНЫЙ

– см. Груз насыпной.

ГРУЗ НАЛИВНОЙ

– см. Грузы наливные.

ГРУЗ НАСЫПНОЙ

(Bulk cargo) – груз, состоящий из однородной массы, напр. угля, верна; погружается насыпью или наливом.

ГРУЗ НЕДОСТАВЛЕННЫЙ

(Shortshipment) — груз, не попавший по назначению.

ГРУЗ ОБЪЕМНЫЙ

(Measurement goods) — легкий, емкий груз, по которому взимается фрахт за объемную единицу.

ГРУЗ ПАЛУБНЫЙ

(Deck cargo) — груз, перевозимый на верхней палубе с согласия грузовладельца. За такие грузы судовладелец обычно ответственности не несет.

ГРУЗ ХОЗЯЙСТВЕННЫЙ

— состоит из запасов топлива, потребного на переход судна от одного места бункеровки до другого, запаса питательной воды для котлов, запаса питьевой и мытьевой воды.

ГРУЗИКИ ДЛЯ КАРТ

— небольшие свинцовые цилиндры, диаметры которых раза в два больше высоты, весом около 375 г (около фунта). Г. кладутся на карту, по которой ведется прокладка, чтобы карту порывом ветра не сбросило на палубу или вовсе не унесло.

ГРУЗИТЬ СУДНО

(Stow, trim) — принимать на судно грузы.

ГРУЗОВАЯ КНИГА

(Cargo book) — книга, в которую вносятся остающиеся на судне погрузочные ордера с обозначением в ней марки, количества мест, рода упаковки, содержимого грузов, с указанием помещений для этих грузов и с перечислением всех оговорок, которые были сделаны при погрузке. При возникновении и разборе претензий грузополучателей Г. К. играет роль не только справочника, но и доказательства правильности действий перевозчика.

*ГРУЗОВАЯ МАРКА

(Load line, plimsoll mark) — на морских транспортных судах показывает ту предельную осадку, на которую данное судно может грузиться в зависимости от времени года и района плавания. Г. М. представляет собой так называемый диск Плимсолля, который на деревянных судах вырезается, а на металлических при помощи керн выбивается на обшивке и прокрашивается краской в цвет, резко отличающийся от цвета наружной обшивки. Над самой маркой ставится черта, соответствующая расчетной палубе. От центра диска наносится вертикальная черта с шестью отходящими от нее по направлению к носу судна горизонтальными линиями у паротеплоходов и двумя горизонтальными линиями у парусных судов (Gridiron). Значение этих линий для марок, наносимых на борта паротеплоходов по правилам Регистра СССР и полностью согласованных с постановлениями Международной конвенции о грузовой марке, следующее:

1. Линия с маркой "Л" (S) определяет собой предельную летнюю осадку судна в соленой воде. Эта линия наносится на том же уровне, что и линия, проходящая через центр диска Плимсолля.
2. Линия с маркой "Т" (T) обозначает максимальную осадку для судов, плавающих в тропиках.
3. Линия с маркой "П" (F) определяет собой предельную осадку, до которой может грузиться судно в пресной воде в летнее время.
4. Линия с маркой "ТП" (TF) показывает максимальную осадку, до которой может грузиться судно в пресной воде в тропиках.
5. Линия с маркой "З" (W) обозначает предельную зимнюю осадку судна.

6. Линия с маркой "ЗСА" (WNA) определяет собой максимальную осадку для плавания зимой в северной части Атлантического океана (севернее широты 36°).

Грузовая марка.

Суда, перевозящие лесные грузы, в дополнение к обычной Г. М. снабжаются еще особой маркой, которой пользуются в тех случаях, когда судно, кроме трюмов, имеет еще груз на палубе. Лесная Г. М. накрашивается на борту судна рядом с маркой для генеральных грузов, но только не в нос от диска, а в корму.

Сокращенные названия времени года и районов плавания, соответствующие различным осадкам, имеют вначале букву "Л" (L).

ЛТП (LTF) — лесная, тропики, пресная (вода),

ЛП (LF) — лесная, пресная (вода),

ЛТ (LT) — лесная, тропики,

ЛЛ (LS) — лесная, летом,

ЛЗ (LW) — лесная, зимой,

ЛЗСА (LWNA) — лесная, зимой, Северная Атлантика.

Периоды, в течение которых все эти марки имеют силу в различных частях света, подробно указаны в правилах нанесения грузовой марки, издаваемых Регистром СССР. Отдельные значения линий Г. М., наносимых по правилам Регистра СССР на бортах парусных и парусно-моторных судов, следующие:

1. Линия, проходящая через центр диска Плимсолля, обозначает максимальную осадку судов, плавающих в соленой воде во всех частях света и во всякое время года, за исключением районов и времен года, где действует увеличенный зимний надводный борт.

2. Линия с маркой "ЗСА" (WNA) обозначает предельную осадку для зимних плаваний в северной части Атлантического океана (см. выше о марке "ЗСА" для паротеплоходов).

3. Линия с маркой "П" (F) определяет собой наибольшую осадку для плавания в пресной воде.

Каждое морское судно должно быть снабжено свидетельством о грузовой марке, которое выдается у нас Регистром Союза ССР на основании произведенных расчетов по определению высоты надводного борта.

</FONTaaaa

ГРУЗОВАЯ ШКАЛА

— чертеж-номограмма, показывающий соотношение между осадкой судна, его полной грузоподъемностью, а иногда, сверх того, водоизмещением, высотой надводного борта и числом тонн на один сантиметр или дюйм осадки.

ГРУЗОВМЕСТИМОСТЬ СУДНА

— объем всех тех помещений, которые предназначаются для размещения груза. При этом различают: 1. Грузовместимость насыпью (Capacity in grain), под которой разумеют объем грузовых помещений судна, вычисленный по внутренней поверхности деревянного настила двойного дна, за вычетом объема, занимаемого набором судна и прочими устройствами, загромаждающими трюм. 2. Грузовместимость для штучных грузов (Capacity in bales) или объем грузовых помещений судна, вычисленный от внутренней поверхности деревянного настила, грузовых реек (рыбин) бортов и до нижней кромки бимсов и книц, за вычетом из этой кубатуры объема пиллерсов, карлингсов и прочих устройств, загромаждающих трюмы.

В среднем можно считать, что вместимость для штучных грузов бывает примерно на 10 % меньше вместимости насыпью. Это относится к общему объему трюмов, с известной вариацией в ту или другую сторону для отдельных трюмов. Г. С. иногда выражается в фрахтовых или обмерных тоннах, а чаще всего в м³ или кубофутах.

ГРУЗОВОЕ УСТРОЙСТВО

(Cargo gear) — судовое устройство, служащее для перемещения грузов. Оно состоит из следующих главных элементов: грузовых люков, грузовых стрел, такелажа стрел и грузоподъемных лебедок или кранов (паровых, электрических).

ГРУЗОВОЙ ЛЮК

(Cargo hatch, loading hatch) — вырезы в палубах судна, служащие для погрузки в трюмы грузов и их выгрузки. Г. Л. имеют прямоугольную форму и снабжены

приспособлениями для плотного закрывания. На верхней палубе вырезы для каждого Г. Л. ограждаются вертикальными листами, называемыми комингсами.

ГРУЗОВОЙ ПЛАН

(Cargo-plan)—изображение в схематическом виде продольного разреза судна с указанием предполагаемого размещения грузов по трюмам. Это так называемый предварительный Г. П., который составляется на особых бланках. В клетках, изображающих собой трюмы и твиндеки судна, показывается на таком плане относительное расположение находящихся в них однородных или генеральных грузов, а также отдельных крупных или тяжелых мест. Рядом с наименованием грузов указывается число их мест, а иногда также и вес отдельных партий. Если грузы направляются в различные порты, то на грузовом плане делаются об этом соответствующие отметки. Понятно, что при составлении такого предварительного грузового плана (или карго-плана, как его иногда называют, придерживаясь английской терминологии) должны быть приняты во внимание основные требования, предъявляемые к правильно нагруженному судну, а именно: 1. Чтобы в результате погрузки судна была достигнута нормальная остойчивость его. 2. Чтобы судно имело тот дифферент, который является наиболее желательным для данного рейса. 3. Размещение грузов по трюмам должно быть произведено с учетом особенностей физических и химических свойств грузов. 4. Чтобы грузовые помещения и верхняя палуба были использованы наиболее выгодным образом. 5. Должно быть учтено наиболее успешное (без задержки для судна) проведение погрузки и выгрузки судна в портах. К концу погрузки судна составляется окончательный Г. П. судна, представляющий собой план действительного размещения грузов для данного рейса. Г. П. составляется обычно в нескольких экземплярах, из которых один остается в порту погрузки, один на судне и один направляется в порт выгрузки, что дает возможность агенту, в адрес которого направляется судно, на основании полученного карго-плана заранее разработать план разгрузки судна, сообразуясь с условиями и обычаями данного порта. Г. П. в значительной мере облегчает ведение учета оставшегося еще в трюмах груза и определение того количества рабочей силы и времени, какие требуются для окончания выгрузки судна.

ГРУЗОВОЙ РАЗМЕР

(Dedweight plan) — составляется для ясного представления о грузоподъемности данного судна. Представляет собой кривую водоизмещения, рядом с которой помещается шкала. По этой шкале отмечают водоизмещение, углубление, грузоподъемность и высоту надводного борта судна при различных его осадках в воде. Имея Г. Р., можно сразу же найти необходимые элементы при любом среднем углублении судна, а также быстро ориентироваться в вопросе об осадке судна в случае приема или выгрузки грузов.

ГРУЗОВЫЕ ДОКУМЕНТЫ

(Shipping documents) — см. Погрузочные документы.

ГРУЗОВЫЕ КРАНЫ

(Crane) — см. Краны судовые.

ГРУЗОВЫЕ МЕСТА НЕРАЗРЕШЕННЫЕ

(Illegal packages) — подлежащие оплате таможенной пошлиной грузовые места с меньшим весом или объемом, нежели допущенные таможней для импорта.

ГРУЗОВЫЕ ПОРТЫ

(Cargo port) — герметически задраиваемые двери, открываемые по мере надобности. Г. П. устраиваются либо в бортах, либо в поперечных переборках твиндека на больших судах для ускорения производства грузовых операций.

ГРУЗОВЫЕ СЕТКИ

– сетки, связанные из пенькового, манильского или проволочного троса и служащие для погрузки на судно или выгрузки с него мелких предметов, которые не могут быть подняты помощью стропа. Обычный размер сетки около 3,75 м в длину и столько же в ширину. Величина ячеек – 20 x 20 см.

ГРУЗОВЫЕ СУДА

(Cargo carrier, freighters) – транспортные суда, предназначенные исключительно для перевозки разных грузов и различающиеся между собой по роду основного груза, для перевозки которого они предназначены. С этой точки зрения эти суда могут быть разделены на следующие виды; сухогрузные суда и наливные суда, или танкеры. К Г. С. также относятся сухогрузные и наливные баржи (Barges) – для перевозки массовых грузов главным образом по рекам.

ГРУЗОЕМКОСТЬ СУДОВ

– см. Грузовместимость судна.

ГРУЗООБОРОТ ВОДНОГО ПУТИ или СУДОХОДНОЙ ЛИНИИ

– весовое количество грузов, перевозимых по данному пути или данной судоходной линии за определенный период (обычно год).

ГРУЗООБОРОТ ПОРТА

(Freight turnover, cargo turnover) – весовое количество грузов, прибывающих и отбывающих из порта за определенное время (обычно год).

ГРУЗООТПРАВИТЕЛЬ

(Consignor) – в отношении таможни – последний собственник груза в месте его отправления.

ГРУЗО-ПАССАЖИРСКИЕ СУДА

(Cargo and passenger ships) – транспортные суда, служащие для одновременной перевозки грузов и пассажиров, приближающиеся в зависимости от количества перевозимых пассажиров и грузов либо к пассажирским, либо к грузовым судам.

ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ САМОЛЕТА

– способность нести груз сверх веса конструкции. Для военного самолета характеризуется возможностью использования максимальной полезной нагрузки, в которую входят вес экипажа, вооружения, съемного оборудования. Требования по грузоподъемности предъявляются особо к тяжелым и легким бомбардировщикам. В пределах Г. С. возможно комбинирование увеличения одного груза за счет уменьшения другого.

ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ СТРЕЛЫ

– наибольший груз, который может быть поднят на стреле в зависимости от ее прочности. Г. С. – Р в т при длине стрелы L в м определяется эмпирическими формулами:

для деревянных стрел:

$$P = 1/2 \cdot d^4/L^2 \cdot 10^{-3},$$

где d – диаметр стрелы в см,

для металлических стрел:

$$P = 1/25 \cdot dm^3/L^2,$$

где dm – средний диаметр в см, ? – толщина стенки стрелы в см.

ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ СУДНА

– количество груза, которое судно может принять при погружении до предельной осадки соответственно грузовой марке. Грузоподъемность, как и водоизмещение,

выражается в тоннах (английских или метрических). Следует различать валовую, или полную, грузоподъемность (дедвейт) и чистую.

ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ СУДНА ВАЛОВАЯ, или ПОЛНАЯ
— см. Дедвейт.

ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ СУДНА ЧИСТАЯ, или ПОЛЕЗНАЯ
(Dc) — количество транспортного (коммерческого) груза по весу, которое может поднять данное судно, погрузившись по предельную марку. Полезная грузоподъемность судна выражается в весовых тоннах. Полезная грузоподъемность представляет собой разность между дедвейтом (Dw) и количеством хозяйственного груза (W).

$Dw - W = Dc$.

G. Ч. является числом переменным, зависящим от дальности расстояния, на которое перевозится груз.

ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ ШЛЮПОК
— для грубых подсчетов могут быть даны нижеследующие нормы, определяющие число людей, которое может безопасно перевозиться в тихую погоду, считая вес человека 80 кг (5 пудов).

На барказах и полубарказах — по 5 человек на весло. На легких катерах — по 5 человек на банку. На шестерках — не более 12 человек. Если шлюпка идет под парусами, то ее грузоподъемность следует считать вдвое меньше. В свежую погоду грузоподъемность уменьшается в зависимости от волны.

Грузовместимость шлюпок вычисляется по формуле: $V = 0,6L \times B \times H$, где L — длина шлюпки, B — ширина, H — расстояние от планширя до кильсона. На каждого человека требуется 0,28 м³ объема шлюпки.

ГРУЗОПОЛУЧАТЕЛЬ
(Consingnee) — лицо, которому груз адресован.

ГРУЗЫ ВОДОЛАЗНЫЕ
— см. Водолазный аппарат.

ГРУЗЫ ВОЕННЫХ КОРАБЛЕЙ
— разделяются на постоянные, расходные и временные. Постоянные грузы: корпус, дельные вещи, внутреннее устройство, артиллерийское и минное вооружение, броня, механизмы и котлы. Расходные грузы: топливо и вода, боевые запасы, материалы для смазки и обтирки и пр. Временные грузы: пассажиры с багажом, перевозимые войска с амуницией, оружием, лошадьми и пр., принимаемая в виде балласта вода, различные грузы, перевозимые распоряжением соответствующих начальников.

ГРУЗЫ ГЕНЕРАЛЬНЫЕ
(General cargo) — сборные, штучные, обычно тарные (в упаковке) грузы; противопоставляется массовым грузам, перевозимым большими партиями.

ГРУЗЫ ГРОМОЗДКИЕ
— места, имеющие объем более 40 куб. ф. (1,133 м³).

ГРУЗЫ ЖИВЫЕ
(Cattle) — рогатый скот, лошади и другие животные, перевозимые с соблюдением специальных правил.

ГРУЗЫ ИМПЕРСКИЕ

(Empire goods) – грузы, импортируемые в Англию из колоний и доминионов и пользующиеся поэтому льготной пошлиной.

ГРУЗЫ ИСКЛЮЧЕННЫЕ

(Shutouts) – грузы, не погруженные на судно за отсутствием свободного места или из-за опоздания погрузки на судно.

ГРУЗЫ МАССОВЫЕ

– грузы, перевозимые большими партиями, достаточными для заполнения всего судна; сюда относятся: лес, хлопок, уголь, хлеб, руда, марганец, нефть.

ГРУЗЫ НАЛИВНЫЕ

– жидкие грузы (нефтепродукты, растительные масла, патока, серная кислота и проч.), наливаемые непосредственно в трюмы специально приспособленных для их перевозки судов.

ГРУЗЫ ОГНЕОПАСНЫЕ

(Hazardous goods) – самовозгорающиеся или легко воспламеняющиеся грузы. Сюда относятся главным образом сырая нефть и нефтепродукты. По степени огнеопасности делятся на 3 разряда. К первому разряду относятся нефтепродукты с температурой вспышки до 28° С, ко второму – с температурой вспышки от 28° С до 65° С и к третьему – с температурой вспышки выше 65° С.

ГРУЗЫ ОПАСНЫЕ

(Dangerous goods) – взрывчатые вещества. Погрузка, разгрузка и хранение в пути осуществляются на основании специальных правил. Морская перевозка Г. О. законодательствами разных стран подвержена ограничениям.

ГРУЗЫ ПАРЦЕЛЬНЫЕ

(Parcels) – частичные, недостаточные для заполнения всего судна.

ГРУЗЫ ПРОСРОЧЕННЫЕ

(Out of time goods) – грузы, не востребованные в предусмотренный коносаментом срок. Груз этот сдается капитаном на хранение за счет получателя.

ГРУЗЫ СВЕРХСРОЧНЫЕ

(Overtime goods) – название грузов, которые либо вовсе не были декларированы, или в таможне по ним была učinена неполная декларация. Если по прошествии месяца грузы не были декларированы, то таможня вправе продать их для покрытия пошлин и расходов по перевалке и хранению.

ГРУЗЫ СКОРОПОРТЯЩИЕСЯ

– грузы, перевозимые в рефрижераторах. Подразделяются на охлаждаемые – овощи, фрукты, яйца, и на замораживаемые – мясо, рыба, масло.

ГРУЗЫ ТЯЖЕЛОВЕСНЫЕ

– отдельные места весом более двух т.

ГРУЗЫ ШТУЧНЫЕ

– грузы, идущие отдельными местами, в таре или без нее.

ГРУНТ

(Ground) – 1. Верхний слой дна моря, океана, реки и пр. На морских картах характер Г. обозначается: вд.–водоросли (Wd. –Weed), и. – ил (M. – Mud), к. – камень (St. – Stones), п. – песок (S. – Sand), грб.– грубый (с. – coarse), мг. – мягкий (so – soft), жл. – желтый (y. – yellow), сн. – синий (b. – blue) и т.п. Для якорной стоянки лучший Г. – ил, худший – камень и особенно каменная плита, на которой якорь не держится и даже ломается. О характере Г. в данном месте можно приближенно судить по образцам Г., доставаемых лотом. Г. хороший для якорной стоянки (Good holding ground) – там, где хорошо забирает якорь, не ползет после отдачи. Г. дурной для якорной стоянки (Bad anchor ground, foul ground) – там, где якорь не забирает и судно дрейфует. 2. См. Грунтовка.

ГРУНТОВ

(Gripe) – полоса, сотканная из шкимушки, или кусок троса. Служит для крепления по-походному шлюпки, подвешенной на шлюпбалках. Г. имеет на каждом конце по очку, из коих одно надевается на шлюпбалку, а в другое основывается талреп для его обтягивания. Г. кладутся вдоль шлюпки крест-накрест. В старину Г. назывались грундтоу (от гол. Grondtouw).

ГРУНТОВКА

(Prime-coating) – нанесение на окрашиваемую поверхность подготовительного слоя краски (грунта) для того, чтобы окончательно окрашенная поверхность была более ровной и имела более чистый цвет.

ГРУНТООТВОЗНЫЕ ШАЛАНДЫ, ГРЯЗНУХИ

(Hopper) – служебные суда, предназначенные для отвозки грунта, вынимаемого для углубления подходных каналов и акватории порта; они устраиваются с откидным днищем.

ГРУНТРОПЫ

– см. Траловая сеть.

ГРУППА

– организационное подразделение боевых частей корабля (исключая артиллерийской), состоящее из нескольких отделений. См. Отделение.

ГРУППО-ЗАТМЕВАЮЩИЕСЯ ОГОНЬ

(Group-occulting light) – см. Маячные огни.

ГРУППО-ПРОВЛЕСКОВЫЙ ОГОНЬ

(Group-flashing light) – см. Маячные огни.

ГРЯДА (россыпь)

– каменная россыпь, расположенная возвышающимися продолговатыми полосами, лежащими у берегов или близ устьев рек.

ГРЯДА

(речн.) – скопление камней по всей ширине реки, когда дно русла не имеет большого уклона, почему и течение реки не будет очень стремительным; точно так же грядю называют и всякая каменистая коса.

ГРЯЗЕОТВОЗНЫЕ ШАЛАНДЫ

(Hopper barges) – служебные суда, предназначаемые для отвозки мусора и нечистот. Устраиваются с откидным днищем. В военном флоте называются мусорными баржами.

ГРЯЗНУХА

— см. Грунтоотвозные шаланды.

ГРЯЗНЫЕ ДЕНЬГИ

(Dirty Money) — особое, сверх обычных ставок, вознаграждение рабочим за обработку сильно поломанных, загрязненных или зловонных грузов.

ГУАРИ

(Wherry) — 1. Небольшое судно во Франции, имеющее одну или две мачты и треугольные паруса, привязанные к сепарсам. 2. Треугольный парус, прикрепляющийся частью к мачте и частью к рейку, составляющему продолжение мачты; постройка его производится посредством двух железных ракс-бугелей, прикрепленных к этому рейку.

ГУБА (залив)

(Lip) — название морских заливов, употребляющееся на европейском севере СССР и в Сибири. В большинстве случаев Г. называются по впадающим в них рекам, как, напр., Двинская Г., Онежская Г. — в Белом море, Печорская Г. — в Баренцовом море.

ГУБА

(Tiller) — 1. Рычаг (румпель), которым поворачивают руль на деревянных речных судах. 2, Морской залив, затон, заводь взморья.

ГУБОВИНА

(сев.) — небольшой залив, бухточка.

ГУЖ

(сев.) — петля, остропка, уключины для весел.

ГУЖОН

(Stud bolt, tap, screw-rivet) — болт с винтовой нарезкой и с квадратом на головке для ввинчивания ключом. Употребляется для соединения листов со стальными отливками или поковками. После ввинчивания квадратная головка срубается.

ГУЗЕ

(стар.) — крик восторженного одобрения, радости и приветствия, которым прежде заменялось ура.

ГУК

(от гол. hock) — мыс, угол. Часть суши, выдающаяся в море, озеро, реку более или менее острым углом. На севере СССР вместо мыс иногда употребляют термин нос.

ГУКАР, ГУКОР

— см. Гукер.

ГУКЕР, ГУККЕР, ГУКР

(Howker or hooker) — голландское парусное судно, имеющее обычно две мачты: грот и бизань. Грузоподъемность от 60 до 200 т. Г. называют также рыболовные боты на южном побережье Ирландии, имеющие одну мачту. На побережье Англии Г. обычно называют "Голландцем". В СССР Г. можно встретить на Онежском и Ладожском озерах под названием гукар.

ГУЛЛЕТ

(стар.) – парусное военное судно небольшого размера. В русском флоте были галеты (1790–1835 г.г.) с вооружением от 4 до 14 пушек, по-видимому, парусно-гребные (шхерного флота).

ГУЛЬЕ

– см. Хой.

ГУМБОЛЬДТОВО ТЕЧЕНИЕ

– см. Перуанское течение.

ГУПЕРА ПРОВОД

– электрический провод высокой изоляции; покрыт резиновой оболочкой без шва и снабжен снаружи лентой и оплеткой, пропитанной изолирующим составом. Употребляется для внутренних проводок.

ГУР

(Hoer) – небольшое судно, встречающееся у Малабарского берега Индии.

ГУРИЙ, ГУРЕЙ

(бел.) – груды камней, обыкновенно остроконечных, сложенных на берегу для отметки места или просто на память о посещении,

ГУСЕК

– см. Постановка на гусек.

ГУСИНЫЙ СТРОЙ

– см. Строй клина.

ГУСЯНА, ГУСЯНКА

– несамодвижное деревянное речное судно барочной постройки (класса "В"). Представляет собой беспалубную низкобортную барку длиной до 90 м, грузоподъемностью 800 т. Нос и корма тупо-закругленные. Груз – преимущественно лес, камень, соль.

ГЮЙС, ЮЙС

(Jack, jack-flag) – флаг, поднимаемый на носу военных кораблей первых двух рангов, когда они стоят на якоре. Г. поднимается ежедневно одновременно с подъемом кормового флага, т. е. в 8 часов утра (зимой в 9), и спускается с заходом солнца. Г. военных кораблей СССР представляет собой красное полотнище, в середине которого показана белым контуром красная пятиконечная звезда с серпом и молотом в центре.

ГЮЙС-ШТОК

(Jack-staff) – деревянный или металлический шест, на котором поднимается гюйс.

НОТ

(стар.) – ют.

Д (Добро)

(Affirmative) – буквенное значение одного из флагов военно-морского и международного сводов сигналов. Значение этого флага, как сигнала по военно-морскому своду – "Да, согласен, разрешаю". Флаг "Д" по международному своду сигналов означает: "Я изменяю свой курс вправо".

ДАВАТЬ, ДАТЬ

– сообщить, производить и пр. Дать задний ход (Aback; make sternway) – сообщить судну задний ход. Д. залп (Fire a broad-side) – произвести залп. "Дать ногу" (вправо или влево) – нажать на педаль вертикального управления руля поворота самолета. Д. столько-то оборотов матине (Give NN turns) – сообщить машине заданное число оборотов. Д. передний ход (Head the engines) – сообщить судну передний ход. "Дать ручку" (от себя или на себя) – подвинуть, нажать ручку вертикального управления руля глубины самолета. Д. слабину (Slack out, swing) – ослабить снасть, конец. Д. ход вперед. Д. ход назад.

ДАВЛЕНИЕ

(Pressure) – равнодействующая внешних сил, приложенных к поверхности. Единица давления в абсолютной системе мер – бария, равна дине/см², техническая единица давления – атмосфера или бар = 1 000 000 бариям. В системе МТС – пьеза или стэн/м² = 10 000 бариям. Для измерения давления атмосферы служат барометры, для измерения давления выше атмосферного – манометры, ниже атмосферного – вакуумметры.

ДАВЛЕНИЕ АТМОСФЕРЫ

– см. Атмосферное давление.

ДАВЛЕНИЕ ВЕТРА НА ПАРУС

– если последний стоит перпендикулярно к направлению ветра, может быть выражено формулой:

$$F = 0,1S \cdot v^2,$$

где F – давление ветра, выраженное в кг; S – число квадр. метров поверхности парусов; v – кажущаяся скорость ветра в м/сек.

Если парус стоит к направлению ветра под углом i, то давление на него определяется формулой:

$$F = 0,1 \cdot S \cdot v^2 \cdot f(i).$$

Значение f (i) определяется по следующим приближенным формулам:

а) $f(i) = 2\sin i / (1 + \sin 2i)$ (формула Дюшмена)

б) $f(i) = i/25$ для $i < 25^\circ$ $f(i) = 1$ для $i > 25^\circ$ (формула Эйфеля)

ДАВЛЕНИЕ ВЗРЫВА

(Combustion pressure) – максимальное давление газов внутри цилиндра двигателя, работающего по циклу Отто, получающееся в момент вспышки горючей смеси.

ДАВЛЕНИЕ ВОДЫ НА РУЛЬ

– см. Руль.

ДАВЛЕНИЕ ВОЗДУХА

(Pressure of the air) – сила, с которой атмосферный воздух давит на поверхность земного шара и всех вообще тел, соприкасающихся с воздухом; измеряется высотой ртутного столба в барометре. При высоте ртутного столба в 760 мм давление воздуха равно приблизительно 1 кг/см². В метеорологии величину давления воздуха принято выражать в миллибарах (см.).

ДАВЛЕНИЕ ИНДИКАТОРНОЕ

– давление рабочего тела (пара, газа, воды) в цилиндре машины-двигателя, измеряемое посредством приборов, называемых индикаторами и выражаемое в кг/см²

или в ф/дм². Среднее Д. И. – воображаемое постоянное давление рабочего тела в цилиндре, дающее ту же работу, которая получается при изменяющемся в действительности давлении рабочего тела в цилиндре за ход поршня.

ДАВЛЕНИЕ СЖАТИЯ

– максимальное давление газов внутри цилиндра двигателя в конце процесса сжатия воздуха (в дизелях) или сжатия горючей смеси (газовые и легкие двигатели).

ДАГЛИКС

даглис, даглист, дагликс-анкер (стар.) – левый становой якорь. Принадлежал к судовым якорям средних размеров.

ДАГЛИКСОВЫЙ, ДАГЛИСОВЫЙ КАНАТ

(Sheet cable) – якорный канат левого якоря (дагликса).

ДАГЛИС-ТОУ

– канат даглиса (дагликса).

ДАЛЬНИЙ ВОЯЖ

(стар.) – дальнее, продолжительное плавание, напр. кругосветное.

ДАЛЬНОВИДЕНИЕ

– см. Телевидение.

*ДАЛЬНОМЕР

(Range-finder, Telemeter, Menometer) – прибор для определения расстояний без непосредственного промера их на местности.

Дальномер.

Имеются разные системы Д.: акустические, оптические, механические. В военном деле Д. применяется для определения расстояния до цели.

ДАЛЬНОМЕРЩИК

(Range-taker) – рядовой специалист, обслуживающий дальномеры корабля; во время боя с помощью дальномера определяет расстояние до цели.

ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОГО ГОРИЗОНТА

– расстояние от наблюдателя до видимого горизонта. Определяется по формуле:

$$S = 2,08\sqrt{h} \text{ м или } S = 1,145\sqrt{h} \text{ фут.},$$

где S – дальность видимого горизонта в милях, h – высота в метрах или в футах.

По этой формуле составлены таблицы 30а и 30б "Мореходных таблиц" (1933 г.).

Приближенно можно считать, что дальность видимого горизонта в милях равна удвоенному корню квадратному из высоты глаза в метрах или корню квадратному из высоты глаза наблюдателя в футах.

ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ

(Visibility) – различаются две Д. В. – географическая, зависящая от сферической формы земли, и оптическая, зависящая от источника света. Известно, что сила света убывает пропорционально квадрату расстояния; наступает критическая дальность, при которой источник света становится невидимым для глаза. Определив предел Д. В. определенного источника света для нормального по зоркости глаза, получим оптическую Д. В. данного источника света (маяка). С другой стороны, из-за шаровидности Земли свет от самого мощного источника не может быть виден всегда с расстояния его оптической Д. В., а будет виден только с того

расстояния, которое будет зависеть от высоты источника света; такая Д. В. называется географической. Вполне понятно, что практическое значение для мореплавателей имеет географическая Д. В., хотя у некоторых маяков она меньше оптической. На морских картах указывается наименьшая из географической или оптической Д. В. маячного огня при условии ясной погоды и прозрачной атмосферы. Практические сведения о Д. В. маяков даются в "Описаниях маяков". См. также Видимость.

ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ ПРЕДМЕТА

— определяется по формуле:

$D = 2,08(\sqrt{H} + \sqrt{h})$, где H и h выражены в метрах,

или $D = 1,15(\sqrt{H} + \sqrt{h})$, где H и h выражены в футах.

H — высота наблюдаемого предмета, h — высота глаза наблюдателя над уровнем моря. См. также Видимость.

ДАЛЬНОСТЬ ДЕЙСТВИЯ САМОЛЕТА

— см. Дальность полета самолета

ДАЛЬНОСТЬ НАСТИЛЬНОСТИ

— такая установка прицела, при которой (при данной высоте оси пушки над уровнем моря и при наводке в ватерлинию) высота средней траектории не превышает высоты цели.

ДАЛЬНОСТЬ ПЛАВАНИЯ

отдельного корабля — расстояние, проходимое данным кораблем с данной скоростью при данном (полном или нормальном) запасе топлива. Д. П. определяется в результате ходовых испытаний корабля по данным расхода топлива на различных скоростях. Наибольшей Д. П. соответствует так называемая экономическая скорость корабля. См. также Район действия судна.

ДАЛЬНОСТЬ ПОЛЕТА САМОЛЕТА

— максимальное расстояние, которое может покрыть самолет без посадки при данной, обычно крейсерской, скорости.

ДАЛЬНОСТЬ ПОЛЕТА СНАРЯДА

горизонтальная — расстояние между точкой вылета снаряда и пересечением его траектории с горизонтальной линией, проходящей через центр дульного среза.

ДАЛЬНОСТЬ ПРЯМОГО ВЫСТРЕЛА

— дистанция, обеспечивающая прохождение средней траектории через основание цели при установке прицела на 0 и при наводке орудия в верхнюю кромку цели.

ДАЛЬТОНИЗМ

цветная слепота (Daltonism) — врожденное ненормальное цветоощущение. Некоторые дальтоники, напр., различают в спектре только желтые и синие цвета; промежуточный участок кажется им серым. При известных условиях они не отличают, напр., красного цвета от зеленого и т. п.

ДАМБА

(Dam, sea-wall, dike) — гидротехническое сооружение в виде вала, служащее для ограждения местности от затопления, для проведения полотна дорог или для регулирования течения рек.

ДАМИЖАН

(Demijohn) — большая оплетенная бутылка (для кислот).

ДАМПФЕР

(гаситель качки) — специальное устройство у карданова кольца нактоузов в гирокомпасах "Сперри", служащее для уменьшения размахов при качке.

ДАРВО

(слав.) — мачта.

ДАТСКИЕ МОТОРНЫЕ БОТЫ

— см. Ловецкие суда.

ДАТСКИЙ НЕВОД

— состоит из мотни и двух крыльев, постепенно суживающихся от середины к концам сети. Верхняя подбора невода снабжена пробковыми балберами, а нижняя загружена свинцовыми грузилами. Крылья крепятся к двум деревянным брускам, к которым присоединяются посредством двух коротких уздечек манильские тросы (арканы). Размеры наиболее употребительных сетей лежат в следующих пределах: длина мотни 12–18 м, длина крыльев — 30–50 м, высота сети у мотни 4–8 м, а у концов крыльев 1–3 м. Применяемая на сейнерах сеть (сейнерная сеть) весит в сухом состоянии около 250 кг. При вымете невода сбрасывают прежде всего в воду буй с якорем. Буй несет на себе шест с флажком и имеет кольцо, к которому крепится начало аркана. Далее, идя со скоростью 4–5 узлов, вытравливают первый аркан, затем сбрасывают в воду невод и возвращаются к буйку, вытравливая постепенно второй аркан. Подтягивание невода к судну при его подъеме осуществляется одновременно выбиранием обоих арканов. Д. Н. используется также для промысла с двух судов, буксирующих сеть.

ДАУТОН

— см. Помпа Даутона.

ДАХ

(стар.) — линек.

ДАЮЩИЕ ПРИБОРЫ

— см. Приборы управления артиллерийским огнем.

ДВЕРИ ВОДОНЕПРОНИЦАЕМЫЕ

(Watertight door) — служат для попадания в водонепроницаемые отсеки корабля: герметически закрываются путем прижимания их к переборке винтовыми задрайками или задрайками, основанными на принципе клинового нажатия. Д. В. по периметру имеют резиновую прокладку. В трюмах (между котельными отделениями, в угольных ямах и пр.) делают двери, вертикально скользящие в особой раме, укрепленной к переборкам. На больших трансатлантических пассажирских пароходах двери в трюмах устраиваются автоматически закрывающимися. Это двери скользящего типа, снабженные каким-либо механическим приводом для закрывания. В отечественном флоте на линкорах и крейсерах между средней (верхней) и нижней палубами допускается установка Д. В. только в средней части корабля. На этих кораблях установка Д. В. ниже нижней палубы не допускается. На миноносцах и лидерах установка Д. В. ниже верхней палубы не допускается.

ДВИГАТЕЛЬ

(Engine) — машина, работающая по прямому замкнутому циклу и превращающая какой-нибудь вид энергии в механическую работу.

ДВИГАТЕЛЬ ВЗРЫВНОЙ

— см. Двигатель внутреннего сгорания.

ДВИГАТЕЛЬ ВНУТРЕННЕГО СГОРАНИЯ

двигатель внутреннего горения (Internal Combustion engine) — поршневая машина, у которой сгорание топлива, вводимого совместно с воздухом, совершается внутри самих рабочих цилиндров. Расширяющиеся продукты горения двигают поршни, и движение это шатунным механизмом передается коленчатому валу. Таким образом, принципиальное отличие Д. В. С. от двигателей паровых состоит в том, что у первых внутри рабочих цилиндров происходит не только физическое, но и химическое изменение состояния работающего вещества.

Д. В. С. разделяются: 1) По роду топлива на газовые двигатели, работающие смесью различных горючих газов с воздухом, и двигатели, работающие смесью распыленного или испаренного жидкого топлива с воздухом. Двигатели последней группы в зависимости от удельного веса применяемого топлива могут быть разделены на двигатели легкого топлива — бензиновые и керосиновые и двигателя тяжелого топлива, работающие на соляровом масле, моторном топливе, мазуте и нефти (натурал). 2) По характеру процесса горения — на двигатели с горением при постоянном объеме или двигатели быстрого горения (взрывные); двигатели с горением при постоянном давлении или двигатели постепенного горения — дизеля, работающие на тяжелом топливе, подаваемом внутрь цилиндров и распыляемом помощью сжатого воздуха; двигатели смешанного сгорания, у которых часть топлива сгорает при постоянном объеме, а часть при постоянном давлении. 3) По числу ходов поршня или тактов, в продолжение которых работающим веществом совершается полностью цикл, на четырехтактные двигатели и двухтактные двигатели. Наконец, двигатели могут быть простого действия, если они работают только одной полостью цилиндров, и двойного действия, если они работают обеими полостями.

В качестве главных механизмов на крупных судах и на подводных лодках применяются исключительно четырехтактные или двухтактные дизеля, простого или двойного действия, на судах же малых — буксирах, шлюпках и т. п. — применяются главным образом двигатели взрывного типа, более легкие, хотя и менее экономичные и более опасные в пожарном отношении, чем дизеля.

ДВИГАТЕЛЬ ДВОЙНОГО ДЕЙСТВИЯ

— см. Двигатель внутреннего сгорания.

ДВИГАТЕЛЬ ЖИДКОГО ТОПЛИВА

— двигатель внутреннего сгорания, работающий на жидком топливе. Д. Ж. Т. разделяются на двигатели с непосредственным впрыском топлива в цилиндр и двигатели карбюраторные, в которых жидкое топливо в карбюраторе распыляется, смешивается с воздухом и поступает в цилиндр в виде горючей смеси.

ДВИГАТЕЛЬ ЛЕГКОГО ТОПЛИВА

— см. Двигатель внутреннего сгорания.

ДВИГАТЕЛЬ ТЯЖЕЛОГО ТОПЛИВА

— см. Двигатель внутреннего сгорания.

ДВИГАТЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ

— см. Электродвигатель.

"ДВИЖЕНИЕ ВПЕРЕД"

— особый сигнал, исполняемый на горне и означающий: начать приборку, погрузку угля, купание и т. п.

ДВИЖЕНИЕ СВЕТИЛ ВИДИМОЕ СОБСТВЕННОЕ

— кажущееся нам перемещение светил по поверхности сферы небесной, независимое от видимого суточного вращения последней.

ДВИЖЕНИЕ СВЕТИЛ ВИДИМОЕ СУТОЧНОЕ

— равномерное перемещение светил по небесным параллелям от востока к западу. Время полного обращения светил всегда одинаково и приближенно равно 23 час. 56 мин. среднего времени.

ДВИЖЕНИЕ СОЛНЦА ВИДИМОЕ СОБСТВЕННОЕ

— перемещение Солнца по поверхности сферы небесной представляется нам движением его от запада к востоку по большому кругу, наклоненному к экватору под углом в $23^{\circ}27',3$ в течение года. Это кажущееся движение Солнца объясняется обращением вокруг него самой Земли, сохраняющей при этом параллельность своей оси, наклоненной к плоскости ее орбиты под углом в $66^{\circ}32',7$.

ДВИЖИТЕЛЬ СУДОВОЙ

(Propeller) — исполнительное устройство, применяемое для преобразования механической работы судовых двигателей в поступательное движение судна. К Д. С. относятся гребные винты и колеса, водометные движители и пр.

ДВИЖУЩИЕСЯ СУДА

— см. Технические суда.

ДВОЙКА

(Dinghy) — двухвесельная шлюпка для двух гребцов.

ДВОЙНОЕ ДНО

(Double bottom) — см. Внутреннее дно.

ДВОЙНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

— двойной комплект механизма управления штурвал, ручка управления, педали), предоставляющий возможность управления самолетом поочередно двум летчикам (не меняя места). Применяется на самолетах — учебных, дальнего действия и военных.

ДВОЙНОЙ КНОП

(Double wall knot) — см. Кноп.

ДВОЙНОЙ ПРОБИВОЧНЫЙ КНОП

(Double wall knot) — см. Кноп талрепный.

ДВОЙНОЙ СДВИЖНОЙ КНОП, АНГЛИЙСКИЙ БАЙТОВЫЙ КНОП

— см. Кнопы сдвижные.

ДВОЙНОЙ ШПИЛЬ

— шпиль, имеющий два барабана, расположенных по вертикали.

ДВОЙНЫЕ ЗВЕЗДЫ

— звезды, видимые невооруженным глазом как одна звезда и только в телескопе разделяющиеся на две звезды. Д. З. бывают: а) оптическими, если близость только перспективная (в действительности одна звезда много дальше другой, и лишь случайно она расположена на одной прямой с наблюдателем), и б) физическими, если

близость действительная (обе звезды образуют одну систему, т. е. два солнца, вращающихся друг около друга).

ДВОР

— 1. Загородь, куда заходит рыба; место в море, обметанное сетями при ловле белуг и тюленей (астр.). 2. Часть реки, освобожденная ото льда посредством его расколки и уборки (волж.)

ДВУТАВРОВАЯ СТАЛЬ

(I Bar) — см. Сталь сортовая.

ДВУХВИНТОВОЕ СУДНО

(Twinscrew ship) — судно, имеющее в качестве движителей два гребных винта.

ДВУХДЕЧНЫЙ КОРАБЛЬ

(Two decked ship, two decker) (стар.) — двухпалубный парусный корабль.

ДВУХКОРПУСНЫЕ ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ

— подводные лодки, имеющие снаружи прочного корпуса второй, легкий, который позволяет придать лодке обводы, обеспечивающие мореходные качества, и создает пространство, удобное для устройства балластных систем.

ДВУХМАЧТОВОЕ СУДНО

(Two-masted vessel) — судно, имеющее две мачты.

ДВУХРУЧНАЯ КИСТЬ

— см. Маховая кисть.

ДВУХСЕТОЧНАЯ ЛАМПА

— электронная лампа с двумя сетками; вторая сетка позволяет пользоваться анодной батареей низкого напряжения (10–12 вольт), либо получать от двухсеточной лампы гораздо большее усиление, чем дает обычная трехэлектродная лампа.

ДВУХТАКТНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ

— двигатель, осуществляющий полный цикл за два хода поршня (двухтактный цикл); 1-й ход — сжатие горючей смеси или чистого воздуха (у дизеля); в конце сжатия происходит взрыв рабочей смеси в карбюраторных двухтактных двигателях или впрыскивание топлива у дизеля; 2-й ход — расширение сгоревших газов. В конце второго хода происходит удаление отработавших газов и наполнение цилиндров двигателя свежим воздухом или горючей смесью. Д. Д. могут работать как по циклу Дизеля, так и по циклу Отто, как на жидком, так и на газообразном топливе.

ДВУХТАКТНЫЙ ЦИКЛ

— см. Двухтактный двигатель.

ДВУХЭЛЕКТРОДНАЯ ЛАМПА ДИОД

(Diode) — электронная лампа с двумя электродами: катодом и анодом. Сетка отсутствует. См. Кенотрон.

ДЕБАРКАДЕРЫ

(Landing-stage, Landing) — см. Плавающие пристани.

ДЕБАРКАЦИЯ

(Debarcation) — высадка войск с судов на берег.

ДЕВА

(Virgo) — зодиакальное созвездие, в котором находится точка осеннего равноденствия. В знак Девы Солнце вступает 23 сентября.

ДЕВ-ГОРДЕНИ, ДЕФ-ГОРДЕНИ, ДЕМП-ГОРДЕНИ

(стар.) — гордени, привязывавшиеся по обе стороны от бык-горденя.

ДЕВИАТОР

— должностное лицо в базах флота и управлениях морских парокходств, на обязанности которого лежит определение и уничтожение девиации магнитных компасов, установленных на судах.

ДЕВИАЦИОННЫЙ ПРИБОР

— см. Прибор девиационный.

ДЕВИАЦИЯ

(Deviation) — в коммерческой терминологии — отклонение судна от своего нормального направления. Это имеет место, когда судно без законного на то основания отклоняется от указанного в полисе рейса, а там, где этот рейс особо не указан, — от обычного маршрута между двумя портами. См. Условия девиации.

ДЕВИАЦИЯ КРЕНОВАЯ

(Heeling deviation) — на качке корабля силы судового магнетизма (см.) претерпевают изменения, в результате которых появляется Д. К., зависящая от наклона на тот или другой борт и от угла крена корабля. При бортовой качке изменяется главным образом сила H , а при килевой — сила V . Остальные силы на качке изменяются мало. Т. к. Д. К. зависит от угла крена, то при непрерывном изменении на качке угла крена меняется все время и креновая девиация, а картушка компаса, не будучи в состоянии занять определенное положение равновесия, начнет колебаться, или, как говорят моряки, "ходить". Отсюда вытекает необходимость тщательного уничтожения Д. К.

ДЕВИАЦИЯ МАГНИТНОГО КОМПАСА

(Deviation) — отклонение магнитной стрелки компаса на железном корабле от направления, которое она занимает на земле (магнитного меридиана). На железных кораблях судовое железо, намагничиваясь силою земного магнетизма, действует на магнитную стрелку компаса, отклоняя ее от плоскости магнитного меридиана в ту или другую сторону на некоторый угол, называемый девиацией. Плоскость, в которой устанавливается магнитная стрелка компаса на железном корабле, наз. компасным меридианом. В зависимости от того, в какую сторону отклонится стрелка своим нордовым концом от направления на N магнитный, т. е. к O или к W, и девиация будет остовая (+) (Easterly deviation) или вестовая (—) (Westerly deviation).

ДЕВИАЦИЯ ОСТАТОЧНАЯ

— небольшая девиация (порядка 1°), остающаяся у магнитного компаса после уничтожения полукруговой и четвертной девиации (см.).

ДЕВИАЦИЯ ПОЛУКРУГОВАЯ

(Semicircular deviation) – отклонение компасной стрелки от направления магнитного меридиана под влиянием главным образом твердого в магнитном отношении судового железа. Полукруговая девиация производится силами: продольной –

и поперечной –

Выражение "полукруговая" означает, что при повороте судна на 360° девиация, производимая этими силами, два раза обращается в нуль.

ДЕВИАЦИЯ ПОСТОЯННАЯ

(Constant deviation) – девиация магнитного компаса, остающаяся неизменной на всех курсах корабля.

ДЕВИАЦИЯ РАДИОПЕЛЕНГАТОРА

– угол между визуальным пеленгом и радиопеленгом на излучающий передатчик.

ДЕВИАЦИЯ ЧЕТВЕРТНАЯ

(Quadrantal deviation) – отклонение компасной стрелки от направления магнитного меридиана под влиянием мягкого в магнитном отношении судового железа. Четвертная девиация производится силами: Д^н и . Выражение "четвертная" означает, что при повороте судна на 360° девиация, производимая этими силами, четыре раза обращается в нуль. См. Силы судового магнетизма.

ДЕВИС

– см. Рулевой привод Девиса.

ДЕВКА

(бел.) – подставка на барках, на которой вращается верхний конец поносной.

ДЕВЯТЕРИК

(Ratline) – см. Линь.

ДЕГАЗАЦИЯ

– обезвреживание действия боевых отравляющих веществ. Достигается способами механическими (напр. вентиляцией) или химическими (применением нейтрализующих веществ).

ДЕДВЕЙТ

(Deadweight) – полная грузоподъемность судна, выражаемая для советских торговых судов в весовых метрических тоннах. В Д. входит как транспортный (подлежащий перевозке) груз, так и хозяйственный. Хозяйственным грузом является топливо, вода для питания котлов, а также питьевая или мытьевая пресная вода для экипажа. Запасы провизии на рейс не учитываются, поскольку их вес заметно не отражается на осадке судна. Определяется Д. как разность водоизмещений судна в полном грузу по летнюю грузовую марку и без груза, но с водой в котлах и холодильниках, запасными частями и материалами (установленными Регистром СССР как минимум в обеспечение безопасности плавания), судовым экипажем и его багажом. Д. для каждого данного судна является величиной постоянной и служит основной характеристикой грузового судна.

ДЕДФРЕЙТ

(Dead freight) – см. Фрахт мертвый.

ДЕЖУРНЫЙ

(On duty) – командир или краснофлотец, несущий общекорабельное или специальное дежурство.

ДЕЖУРНЫЙ КОРАБЛЬ

(Ship on duty) – назначается в стоящем на якоре соединении или эскадре сигналом или приказом флагмана посуточно. Главное его назначение – постоянная готовность выполнить всякое экстренное поручение. К обычным обязанностям Д. К. относится высылка обходов и всяких экстренных нарядов на берег, постоянная готовность пожарной партии на случай пожара на берегу, поддержание сообщения с берегом и другими судами и т. п. Частные обязанности Д. К. обычно регламентируются приказом по флоту или соединению.

ДЕЖУРНЫЙ ОГОНЬ

– синий огонь, поднимаемый на ноке рея и освещающий дугу горизонта в 360°; служит указанием, что данный корабль является дежурным.

ДЕЖУРСТВО

(Duty) – вид службы на корабле, имеющий своим назначением: осуществление установленного расписанием распорядка службы и жизни на корабле; контроль над исполнением личным составом обязанностей службы и надлежащее направление его деятельности, наблюдение за исправным действием механизмов и др. средств и их периодическое обслуживание; поддержание порядка и чистоты в жилых и служебных помещениях. По содержанию и характеру службы Д. разделяется на общекорабельное и специальное (в боевых частях и службах). По продолжительности Д. бывает суточное и полусуточное.

ДЕЗИНСЕКЦИЯ

– уничтожение насекомых. Наиболее совершенной является Д. при помощи серного ангидрида, сероуглерода, цианистого газа, хлорпикрина и др. Производится по требованию судовой администрации портовой санитарной службой.

ДЕЗИНФЕКЦИЯ

судна (Desinfection) – обеззараживание, т. е. уничтожение болезнетворных микроорганизмов. Производится при заразных заболеваниях на судне, обычно химическим способом.

ДЕЙДВУД

(Dead-wood) – кормовая оконечность судна в подводной его части, в которой устраиваются выходы средних гребных валов наружу. Если форма ахтерштевня такова, что килевая его часть срезана под углом к ватерлинии, то говорят, что судно имеет срезанный кормовой Д. У деревянных судов узкое пространство в носовой оконечности, забранное брусьями, образует носовой Д. (Foremost dead-wood), а то же пространство в кормовой части образует кормовой Д. (Aftermost dead-wood) .

ДЕЙДВУДНАЯ ТРУБА

(Stern tube) – чугунная или стальная труба, через которую гребной вал выходит из корпуса судна наружу; водонепроницаемость Д. Т. со стороны машинного отделения достигается устройством сальника.

ДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТЬ АРТИЛЛЕРИЙСКОЙ СТРЕЛЬБЫ

– ее конечный результат, т. е. степень разрушения, которое будет причинено противнику. Д. А. С. зависит от числа попавших снарядов и их разрушительного действия. Последнее в свою очередь зависит от рода снарядов, которыми производилась стрельба, и от условия попадания их, т. е. устройства и свойств преграды, углов встречи с преградой и пр.

ДЕК

(Deck) – так на парусных военных кораблях называли палубу, причем этот термин более применялся к тем из палуб, на которых была установлена артиллерия. Кроме того, Д. называлось и пространство между двумя палубами, где размещался личный состав для жилья. В настоящее время палубу называют Д. лишь на гражданских судах.

ДЕКА

(Deca) – приставка к названиям единиц измерения, обозначающая в метрической системе увеличение в 10 раз (напр. 1 декалитр = 10 литрам).

ДЕКЛАРАЦИЯ, ШХИПЕРСКОЕ или КАПИТАНСКОЕ ПОКАЗАНИЕ

(Declaration of the ship) – документ, вручаемый представителю таможни капитаном судна, в котором указывается название судна, род привезенных товаров, число коносаментов и манифестов на груз, а также товары, привезенные без коносаментов, и, если таковое имеется, спасенное в море имущество. К Д. прилагаются: манифест, коносаменты, пассажирский список, судовая роль, паспорта пассажиров и экипажа, перечень привезенных судовым экипажем вещей, описание провизии, санитарное и мерительное свидетельства и патент на право поднятия флага. Кончается Д. извещением капитана о том, кому он доверяет ведение дел с таможней (обычно это доверят агентурующей судно фирме).

ДЕКЛАРАЦИЯ МОРСКАЯ

(Maritime declaration) – заверенная нотариусом выписка из судового журнала.

ДЕКЛАРАЦИЯ ПО ОТХОДУ

(Entry outwards) – заявление, подаваемое капитаном в таможню до начала погрузки экспортного груза, содержащее сведения о судне, принимаемом грузе, порте назначения, команде и пр.

ДЕКЛАРАЦИЯ ПО ПРИХОДУ

(Entry inwards) – см. Декларация, шхиперское или капитанское показание.

ДЕКЛИНАТОР

(Declinator) – прибор для определения магнитного склонения.

ДЕ-КОЛОНГ

– см. Дефлектор.

ДЕКОМПРЕССИЯ

(Decompression) – постепенное уменьшение давления, действующего на водолаза при подъеме его с глубины.

ДЕКРЕМЕНТ ЗАТУХАНИЯ

(Decrement) – величина, характеризующая постепенное затухание колебаний. Д. равен отношению двух амплитуд, следующих одна за другой через один период.

ДЕКРЕТНОЕ ВРЕМЯ

– см. Время стандартное.

ДЕК-ТРАНЕЦ

(Deck-transom) – см. Транец.

ДЕЛАТЬ

– производить, совершать. Д. столько-то миль – совершать плавание в столько-то миль. Д. сигнал (To make a signal) – производить сигнал; поднимать флаги в известном сочетании, производить вспышки, звуковые сигналы и т. п. Д. сличение хронометров. Д. смотр и пр.

ДЕЛИВЕРИ ОРДЕР

(Delivery order) – наряд грузовладельца доку в иностранных портах на отпуск груза.

ДЕЛО

(Fight, engagement, skirmish) – боевое действие: схватка с противником, бой, битва, сражение. "Быть в делах против неприятеля" – участвовать в боевых действиях.

ДЕЛЬНЫЕ ВЕЩИ

– литые, кованные и иные части, выполняющие определенное назначение в судовом обиходе и составляющие часть оборудования корпуса судна. К Д. В. относятся: леерные и тентовые стойки, шлюпбалки, трап-балки, минбалки, скобы, шпигаты с верхней палубы, кнехты, киповые планки, палубные и бортовые иллюминаторы, крышки люков и горловин, стопора для проволочного троса, обуха, рымы, клюзы и т. п.

ДЕЛЬТА

– разветвление реки у ее устья на несколько рукавов, имеющее форму греческой буквы Δ (дельта). Образуется чаще в реках, впадающих во внутренние моря, где морские приливы слабы и не могут удалять из устья всех речных наносов; бывает также при впадении реки в реку и в озеро. В открытых морях (при сильных приливах, удаляющих наносы) устья, наоборот, лишены дельты.

ДЕЛЬТА-МЕТАЛЛ

– сплав из меди, цинка и железа; обладает большой прочностью и вязкостью, куется при краснокальном жаре, не подвергается действию морской воды. Этот сплав имеет большое применение в судостроении. Удельный вес 8,6.

ДЕМАРКАЦИОННАЯ ЛИНИЯ СУТОЧНОГО ВРЕМЕНИ

(Line of demarcation) – линия, переход через которую сопровождается переменной даты месяца. В зависимости от местных условий Д. Л. в различных местах более или менее значительно отклоняется от направления меридиана 480° долготы, проходя от Берингова пролива по восточную сторону Японских островов, далее по восточную же сторону островов Марианских, Каролинских, Фиджи, Новой Каледонии и Новой Зеландии. На практике во время плавания в северном полушарии Д. Л. принимается обыкновенно совпадающей с названным выше меридианом, если при этом не предполагается заходить в порты, расположенные вблизи последней. Пересекая Д. Л., суда, идущие к востоку, считают с полуночи снова прежнюю дату, а направляющиеся к западу пропускают одно число. Так, напр., пересекая Д. Л. 5-го января при плавании к О, с полуночи должно сохранить то же число – 5-е января; идя же на W, с полуночи считается 7-е января.

ДЕМАСКИРОВАТЬ

– обнаруживать скрытые от противника объекты.

ДЕМИЗ-ЧАРТЕР

(Demise charter) – род фрахтования, по которому фрахтователь на время заимствует все права владельца судна, причем он нанимает команду и несет все текущие

расходы по эксплуатации, включая и расход по страхованию. При таком фрахтовании судно может быть использовано для всевозможных рейсов и под любые грузы. Фрахтователь при этом обязуется возместить владельцу обусловленную сумму в случае потери судна, равно как по истечении срока вернуть его в том самом состоянии, в каком оно было ко времени фрахтования, за исключением порчи вследствие нормальной изнашиваемости.

ДЕМОНСТРАЦИЯ

(Demonstration) – действие угрожающего характера, напр. сосредоточение флота, воздушных сил и т. п. с целью воздействовать на противника, а также военные действия, имеющие задачей отвлечь внимание противника от пункта, избранного для нанесения главного удара.

ДЕМОРЕДЖ

(Demurrage) – см. Контрсталия.

ДЕМП-ГОРДЕНИ

– см. Дев-гордени.

ДЕНЬ ПОЛЯРНЫЙ

– промежуток времени, выраженный в сутках, в течение которого (в широтах выше 66° 33') солнце в своем суточном движении не заходит под горизонт.

ДЕПЕША

– телеграмма.

ДЕПОЗИТ

(Deposit) – взнос денег в суд или в банк в обеспечение претензии. Д. вносится или грузополучателем по претензии судовладельца в целях недопущения ареста груза, или же судовладельцами по претензиям, обращенным к судну.

ДЕПРЕССИИ БАРИЧЕСКИЕ

– см. Области пониженного давления.

ДЕРАТИЗАЦИЯ

– уничтожение крыс и мышей на судах, в портовых складах и т. п.

ДЕРЕВО

(волж.) – мачта на судне.

ДЕРЕВЯННАЯ СВАЙКА

(Setting-fid) – см. Свайка.

ДЕРЖАНЫЙ ТРОС

(Pounding) – трос, бывший в употреблении, имеющий плесни.

ДЕРЖАТЬ

Держать в море (To bear off from the land) – удаляться от берега. Д. карантин (To perform quarantine) – не иметь сообщения с берегом. Д. к берегу (To stand on to the shore) – приближаться к берегу. Д. круче (Keep her close, keep her as close as she will lie) – держать ближе к ветру, т. е. так, чтобы курс с направлением ветра образовал острый угол. Д. к судну (To bear up to a ship) –

приближаться к судну, править на него. Д. на створе (идти по створу) – идти так, чтобы два предмета, наблюдаемых с корабля, находились на одной линии. Д. полнее (To keep her full) – идя бейдевинд, держать полнее, чем судно может идти к ветру, для того чтобы оно имело ход. Д. полные паруса (To keep the sails full) – править так, чтобы все паруса надувались ветром. Так держать (Keep her so! Thus! Steady as you go) – команда рулевому, по которой он обязан удерживать корабль на том курсе, на котором лежал корабль в момент подачи этой команды. Держи круче, но так, чтобы не полоскало – приказание рулевому на парусном судне держать ближе к ветру, но вместе с тем так, чтобы паруса не заполаскивали (не обветривались).

ДЕРЖАТЬСЯ

Держаться близ берега (To keep a good hold of the land) – не удаляться от берега. Д. в море (To keep the sea) – находиться в море поблизости от того или иного пункта, не заходя в него. Д. в шторм (To lie to in a storm) – привести к ветру под штормовыми парусами бейдевинд и удерживаться в таком положении, пока шторм не минует судно. Д. на курсе – сохранять заданный курс. Д. на курсовом угле – сохранять заданный курсовой угол. Д. под веслами. Д. под парусами, Д. мористее – дальше от берега. Д. (в шторм) – править так, чтобы быть как можно круче к ветру.

ДЕРЖАЩАЯ СИЛА ЯКОРЕЙ

– у адмиралтейских якорей составляет от 12 до 15 весов якоря. Д. С. патентованных якорей равна примерно от 2,40 до 3,75 их собственного веса.

ДЕРИВАЦИЯ

(Lateral derivation, declination) – отклонение артиллерийского снаряда или пули в одну определенную сторону от плоскости стрельбы вследствие вращения продолговатого снаряда вокруг оси во время полета. Д. является величиной вполне определенной для каждого орудия и может быть учтена заранее.

ДЕРИК-ФАЛ

– см. Дирик-фал.

ДЕРРИК-КРАНЫ

– см. Краны подъемные.

ДЕСАНТ

(Descent, landing party, landing troops) – высадка сухопутных войск, перевезенных морем или по воздуху, на территории противника для военных действий, а также с охранительными и демонстративными целями.

ДЕСАНТ КОРАБЕЛЬНЫЙ

– боевое подразделение, формируемое из состава штатной команды корабля (ей) и высаживаемое на берег, когда по ходу боевых действий необходимы кратковременные действия на берегу (выполнение подрывных работ, установление связи с сухопутными частями и пр.). Д. К. состоит из подрывной партии, стрелкового подразделения, отделения наблюдения и связи и санитарного отделения.

ДЕСАНТНАЯ ОПЕРАЦИЯ

(операция высадки десанта) – боевая операция, в которой одновременно участвуют как сухопутные войска, так и морские силы. Д. О. заключается в посадке и перевозке сухопутных частей десанта морем, высадке его на побережье, занятое противником, и в последующих действиях десанта на берегу. Д. О. не должна смешиваться с морской перевозкой войск, когда высадка производится на свою территорию или территорию союзников и не сопряжена с противодействиями

противника с берега. Таким образом, элементами, определяющими Д. О., являются высадка и решение десантом его боевой задачи на берегу; все же остальное, включая и боевые действия на море и в воздухе, является средством для достижения успеха и обеспечения операции.

ДЕСАНТНОЕ ОРУДИЕ

(Landing gun) — орудие, свозимое с корабля вместе с десантом.

ДЕСАНТНЫЙ ПУНКТ

— участок морского побережья, удобный для высадки войск.

ДЕСТРОЙЕР

(Destroyer) — эскадренный миноносец; в дословном переводе — истребитель.

ДЕСЯТКА

— десятивесельный гребной катер.

ДЕТАНДЕР

(Reducing valve) — редукционный клапан, устанавливаемый на паровой магистрали для понижения давления пара.

ДЕТАШЕМЕНТ

(Detachment) (ист.) — отделение части флота (отряда), эскадры и т. п. для выполнения особых задач или самостоятельных операций.

ДЕТЕКТИРОВАНИЕ

— выделение с помощью детектора из модулированных колебаний высокой частоты содержащихся в них колебаний низкой частоты, воспринимаемых в телефон.

ДЕТЕКТОР

(Detector, spark-indicator) — прибор для преобразования поступающих в приемник модулированных колебаний высокой частоты, слухом не воспринимаемых, в колебания низкой частоты, слышимые в телефон. Д. бывают кристаллические и ламповые.

ДЕТЕКТОРНЫЙ ПРИЕМНИК

(Crystal receiver) — радиоприемник, состоящий из колебательного контура с присоединенной к нему цепью из кристаллического детектора с телефоном и блокировочным конденсатором.

ДЕТЕНШЕН

(Detention) — см. Задержка.

ДЕТОНАТОР

(Detonator) — взрывчатое вещество (тетрил, гремучая ртуть и др.), взрыв малых количеств которого способен вызвать детонацию, т. е. взрыв другого взрывчатого вещества. Д. называют также приспособление для детонации.

ДЕТОНАЦИЯ

взрывчатых веществ (Detonation) — особый вид взрыва, производимый при помощи детонатора. Некоторые взрывчатые вещества, если их зажечь, сгорают постепенно. Если же такое взрывчатое вещество подвергнуть резкому удару или вставить в него капсулу гремучей ртути и воспламенить последнюю, то происходит детонация и взрыв

всей массы вещества. Детонация может происходить и в тех случаях, когда взрывчатые массы находятся на некотором расстоянии друг от друга. Разрушительное действие взрыва при Д. в 2–4 раза больше, чем в случае обыкновенного воспламенения взрывчатого вещества, что является следствием большой скорости взрыва.

ДЕФ-ГОРДЕНЬ

– см. Дев-гордень.

ДЕФЕКТ

(Defect) – повреждение. Представить в Д. – внести в опись для исправления или замены.

ДЕФЕКТНАЯ ВЕДОМОСТЬ

– опись неисправностей в материальной части судна, требующей ремонта.

ДЕФИЦИТ ВЛАЖНОСТИ

– см. Влажный дефицит.

ДЕФЛЕКТОР

(Deflector) – прибор, служащий для измерения магнитных сил, действующих на компасную картушку. Дефлектор применяется при уничтожении или определении девиации судового магнитного компаса. В нашем флоте употребляется Д. системы де Колота. Этим Д. можно измерять горизонтальную и вертикальную силы, что выгодно отличает его от Д. других систем, посредством которых измеряются только одни горизонтальные силы.

*ДЕФЛЕКТОРЫ

– специальные приборы, служащие для целей вдувной и вытяжной вентиляции. Простейшим является Д. с раструбом, представляющий собою вертикальную трубу, проведенную в вентилируемое помещение и заканчивающуюся наверху комингсом.

Дефлекторы.

На комингс надевается поворотный раструб, устанавливаемый в любое положение по отношению к ветру, чем и обуславливается его нагнетательное (вдувное) или вытяжное действие.

Вместо раструбов для вытяжной вентиляции часто применяются эжекционные головки. В них благодаря наличию конического патрубка воздух имеет увеличенную скорость, вследствие чего происходит разрежение воздуха в верхней части вентиляционной трубы, что и обуславливает вытяжное действие Д. На торговых судах часто применяются Д. Утлея, которые пропускают воздух, но не пропускают воды. Эти Д. устанавливаются в таких местах верхней палубы, которые во время волнения заливаются водой. Для вытяжной вентиляции небольших помещений под верхней палубой и в надстройках часто применяются также грибовидные Д. Наконец, применяются для той же цели и Д., имеющие форму лебединой шеи.

ДЕФОРМАЦИЯ

(Deformation) – изменение формы (размеров) тела под влиянием внешних сил. Чистая Д. – не сопровождающаяся изменением объема тела. Абсолютная Д. – разность между двумя значениями одного и того же размера в данном теле после Д. и первоначального. Относительная Д. – частное от деления абсолютной Д. на первоначальный размер. Д. называется упругой, если после снятия нагрузки тело возвращается в первоначальное состояние. Д., остающаяся после снятия нагрузки, наз. пластической.

ДЕФОРМАЦИЯ СОЛНЦА И ЛУНЫ

– изменение формы солнца и луны, являющееся результатом аномальной рефракции, а также присутствия в нижнем слое воздуха над морем низкого слоя тумана; наблюдается при восходе и закате солнца и луны.

ДЕФРОСТЕР

(Defroster) – специально оборудованная камера холодильника для постепенного обогрева и обсушивания выпускаемых из холодильника в теплое время продуктов, главным образом яиц и фруктов. Это устраняет наружное отпотевание продуктов при непосредственном выносе их из холодильника на теплый воздух.

ДЕЦИ

(Deci) – приставка к названиям единиц измерения, обозначающая в метрической системе уменьшение в 10 раз, напр. 1 дециметр = 0,1 метра.

ДЖЕКАССРИГ

(Jack-assrig) – название, даваемое иногда обычной трехмачтовой шхуне, имеющей прямые марселя на фок-мачте. Возможно, что это название было дано для того, чтобы отличить это вооружение от вооружения "настоящей" трехмачтовой шхуны, не имеющей прямых парусов.

ДЖЕМС

– см. Лот-предостерегатель Джемса или подводный часовой.

ДЖЕНКОН

(Gencon) – условное название цертепартии, принятой Балтийско-Беломорской конференцией.

ДЖЕНСОН

– см. Условие Дженсона.

ДЖЕТИСОН

(Jettison) – выбрасывание в критический момент груза или предметов судового вооружения за борт в целях спасения судна. Вызванный этим убыток относится к общей аварии и покрывается всеми заинтересованными лицами.

ДЖИГГЕР

(Jigger) – добавочная мачта. Кроме того, на небольших парусных судах и некоторых баржах Д. называют небольшую мачту, прикрепляемую совсем у транца, парус которой работает, как воздушный руль. По этой причине рыбацьи суда, имеющие Д. и вооружение шлюпа, называются часто Д. или имеющим джиггерное вооружение. Кормовая (четвертая) мачта на четырехмачтовых судах называется также джиггер-мачта.

ДЖОНКА, ЖОНКА

(Junk) – китайское судно, вооруженное двумя мачтами, имеющими по одному парусу. Наибольшие по размерам джонки имеют водоизмещение 200 т.

ДЖОУЛЬ

одна ватт-секунда (Joule) – единица работы в абсолютной системе мер, равная 107 эргам.

ДЖУТ

(Jute) – растительное волокно, добываемое в Индии и в США. Идет на производство дешевых сортов парусины, грубых тканей, мешков, веревок и т. п.

ДИАГРАММА

(Diagram) – графический способ изображения зависимости между различными величинами.

ДИАГРАММА ДИНАМИЧЕСКОЙ ОСТОЙЧИВОСТИ

– диаграмма, изображающая зависимость величины работы, которую необходимо затратить для наклонения судна на определенный угол, от величины соответствующего угла крена судна. Часто вместо работы на ординатах диаграммы наносятся так называемые плечи динамической остойчивости, пропорциональные указанной работе. Д. Д. О. является интегральной кривой по отношению к диаграмме Рида (см.).

ДИАГРАММА ИНДИКАТОРНАЯ

– диаграмма, по которой проверяется правильность рабочего цикла поршневой машины (паровой, двигателя вн. стор. или компрессора). Д. И. дает зависимость давления рабочего тела в цилиндре от пути поршня. Д. И. автоматически вычерчивается особым прибором – индикатором, укрепляемым на работающей машине и записывающим для каждого данного момента рабочего цикла положение поршня и давление рабочего тела (пара, газа) в цилиндре машины. По индикаторной диаграмме можно вычислить индикаторную мощность машины и установить дефекты в рабочем процессе машины, а также определить, как следует изменить работу распределительных органов для того, чтобы заставить машину работать нормально.

ДИАГРАММА НЭПИРА

(Napier's diagram) – диаграмма остаточной девиации магнитного компаса, с которой можно снять девиацию на каждый данный курс. Заменяет таблицу девиации.

ДИАГРАММА РИДА

(Curve of stability) – кривая, показывающая зависимость величины восстанавливающей пары (плеча восстанавливающей пары) от угла крена судна. Иначе называется диаграммой статической остойчивости.

ДИАГРАММА ТЕОРЕТИЧЕСКИХ ЭЛЕМЕНТОВ СУДНА

– общая диаграмма главных теоретических элементов судна, вычисленных не только для наибольшего или нормального его углубления, но и для углублений, соответствующих каждой проведенной на теоретическом чертеже ватерлинии. Путем интерполирования по кривым диаграммы можно найти теоретические элементы судна при любом его среднем углублении.

ДИАМАГНИТНЫЕ ТЕЛА

– тела, магнитная проницаемость которых меньше 1 (пример – висмут). Д. Т. продолговатой формы в магнитном поле стремятся установиться перпендикулярно силовым линиям в противоположность магнитным телам той же формы (напр. железу), которые стремятся установиться вдоль магнитных линий.

ДИАМЕТР ГРЕБНОГО ВИНТА

– см. Элементы гребного винта.

ДИАМЕТР ЦИРКУЛЯЦИИ

(Diameter of the circular) – расстояние между положениями судна на двух противоположных курсах при установившейся циркуляции. Величина Д. Ц. зависит от

целого ряда причин, из которых наибольшее значение имеют отношение длины судна к его ширине, угол отклонения руля и скорость хода судна.

ДИАМЕТР ЦИРКУЛЯЦИИ СОЕДИНЕНИЯ

— диаметр циркуляции, которую должны описывать корабли при совместном плавании в строе или в ордере. Д. Ц. С избирают диаметр циркуляции корабля, имеющего наибольшую циркуляцию, при угле положения руля, составляющем около двух третей (в зависимости от класса корабля) от максимального отклонения руля. Возможность увеличить угол положения руля оставляется для обеспечения уклонения корабля от соседних мателотов при угрозе столкновения во время совместного маневрирования.

ДИАМЕТР ЦИРКУЛЯЦИИ ТАКТИЧЕСКИЙ

(Tactical diameter) — расстояние между обратными курсами при повороте корабля на первые 180° во время циркуляции. Очевидно, что как для целей навигационных, так и для эволюции необходимо знать именно диаметр первой половины циркуляции, ибо при маневрировании в соединенном плавании больше половины циркуляции описывать обычно не приходится.

ДИАМЕТРАЛЬНАЯ ПЛОСКОСТЬ СУДНА

(Fore and aft line) — продольная вертикальная плоскость, делящая судно по ширине на две равные и симметричные части. См. Теоретический чертеж судна.

ДИАМЕТРАЛЬНОЕ КРЕПЛЕНИЕ

— дополнительное крепление, устанавливаемое между средним конем и средним кильсоном на деревянных судах баржевой конструкции, для увеличения продольной крепости и жесткости судна. Оно состоит в том, что между указанными связями ставятся схваты, связывающие кильсон и конь с обеих сторон, покорные стойки и кокорные раскосы. Кроме того, от коня к оконечностям идут уклоны, крепящиеся болтами к схватам и раскосам.

ДИАФОН

(Diaphone) — мощный аппарат для производства туманных сигналов на маяках; более сильный, чем сирена. Дает сильный звук низкого тона, переходящий в пронзительный замирающий звук, оканчивающийся "хрюканием"; дальность слышимости от 7 до 40 миль (в зависимости от величины прибора); изобретен в США.

ДИАФРАГМА

(Diaphragm, diafragm) — 1. Пластика с отверстием (обычно круглым), помещаемая в оптических приборах между линзами объектива для устранения некоторых недостатков объектива путем уменьшения его действующего отверстия. В настоящее время наиболее распространены диафрагмы ирисовые, отверстие которых можно непрерывно изменять простым поворачиванием рычажка. 2. Перегородки, выполняющие то или другое назначение, напр. диафрагмы, разделяющие цилиндр паровой турбины на отдельные камеры, соответствующие различным ступеням давления, диафрагмы жесткости в пустотельных балках и т. д.

ДИВЕРГЕНЦИЯ

(Divergence) — см. Точка расходимости.

ДИВЕРСИЯ

(Diversion) — самостоятельная, отвлекающая внимание и силы противника операция.

ДИВИЗИОН

— 1. Первичное, однородное соединение боевых кораблей второго и третьего ранга, напр. эск. миноносцев, сторожевых кораблей и т. п., возглавляемое командиром.

Командирам дивизионов присвоен особый брейд-вымпел. 2. Подразделение боевых частей на кораблях.

ДИВИЗИЯ кораблей

(Division of a fleet) — высшее однородное соединение боевых кораблей. См. Эскадра.

ДИЗЕЛЬ

(Diesel engine) — см. Двигатель внутреннего сгорания.

ДИЗЕЛЯ ЦИКЛ

(Diesel cycle) — цикл работы теплового двигателя, при котором производится предварительно сжатие воздуха в цилиндре двигателя перед смешением с горючим и последнее впрыскивается в цилиндр в конце хода сжатия, воспламеняется от высокой температуры сжатого воздуха и сгорает при постоянном давлении.

ДИЛЕНА

— см. Концы.

ДИЛСЫ, ДИЛЬСЫ

(Deals) — в лесоэкспортном деле СССР, Скандинавии и Прибалтики — доски толщиной в 4, 3, 2 1/2 и 2 дм. (102, 76, 64 и 51 мм), шириной 1, 10 и 9 дм. (279, 254 и 229 мм).

ДИНА

(Dyna) — единица силы в системе мер CGS. Сила, сообщающая массе в 1 г постоянное ускорение — в 1 см/сек².

ДИНАМИЧЕСКАЯ НАГРУЗКА

(Dynamic pressure) — нагрузка на разные сооружения и механизмы, нарастающая до полной своей величины в весьма короткие промежутки времени порядка периода собственных колебаний данного сооружения или механизма.

ДИНАМИЧЕСКАЯ ОСТОЙЧИВОСТЬ

(Dinamic stability) — см. Остойчивость судна.

ДИНАМО-МАШИНА

(Dynamo) — см. Генератор.

ДИНАМОМЕТР

силомер (Dynamometer) — прибор для измерения величины сил. Д. также называются приборы, применяемые для измерения работы или мощности машины. Для измерения больших сил применяются гидравлические Д., в которых измеряемая сила давит на поршень и сжимает в цилиндре масло; давление последнего указывается манометром. Зная диаметр поршня и давление масла, можно определить величину измеряемой силы. Манометр часто градуируется таким образом, что его деления прямо показывают величину измеряемой силы.

ДИНГИ

(Dinghy) — маленькая открытая шлюпка, обычно принадлежащая яхте и служащая для различных надобностей. За последнее время на большие Д. ставят двигатели.

ДИОД

(Diode) — см. Двухэлектродная лампа.

ДИОПТР

(Diopter) — мишень для направления угломерного инструмента на удаленный предмет. Обычно устанавливаются две рамки, укрепленные на некотором расстоянии одна впереди другой. Смотря через щель глазного Д., глаз должен видеть волосок предметного Д. и удаленный предмет.

ДИОПТРИЧЕСКАЯ СИСТЕМА

— см. Освещение маяков.

ДИП-ЛОТ

(Deep-sea-lead) — лот для измерения больших глубин. Д.-Л. отличаются от ручных лотов большим весом самого лота (гири), а именно от 15 до 30 кг. Для Д.-Л. употребляется дип-лотлинь (Deep-sea-lead-line) кабельной работы в 38–55 мм толщиной, длиной около 155 м. Дип-лотлинь разбивается в метрической мере, начиная с 10 м до 150 м.

ДИП-ТАНК

(Deep-tank) — глубокая цистерна на транспортных судах, центр тяжести которой близко совпадает с центром тяжести соответствующей грузовой ватерлинии. При заполнении цистерны водой, а трюмов — грузом удаётся поднять общий центр тяжести судна и тем создать удовлетворительные условия для качки.

*ДИРИЖАБЛЬ

управляемый аэростат, воздушный корабль, воздушное судно (Dirigible) — летательный аппарат легче воздуха (в отличие от самолета — аппарата тяжелее воздуха). Д. держится в воздухе благодаря тому, что его корпус наполнен газом более легким, чем воздух. (См. Газы воздухоплавательные). В отличие от неуправляемого аэростата Д. снабжен моторами с винтами, позволяющими ему передвигаться вне зависимости от направления ветра.

Дирижабль.

Современные Д. подразделяются на три основных типа: нежесткие, или мягкие, полужесткие и жесткие, причем некоторые из существующих Д. являются по типу переходными между указанными основными типами. Основная часть всякого Д. — корпус, к которому прикреплены или подвешены одна или несколько гондол. В кормовой части корпуса Д. помещается оперение, состоящее из трех или четырех, обычно расположенных крестообразно, неподвижных планов-стабилизаторов, придающих Д. устойчивость в полете и оканчивающихся подвижными планами — рулями высоты, служащими для изменения угла наклона продольной оси Д. к горизонту, и рулями направления — для поворота в горизонтальной плоскости. В нежестких и полужестких Д. газ заключен непосредственно в корпусе Д., состоящем из матерчатой оболочки, изготовленной из нескольких (двух или трех) слоев прорезиненной в целях меньшей газопроницаемости ткани; в жестких Д. газ содержится в особых, находящихся внутри металлического каркаса, газовых баллонах из бодрюшированной ткани (см.). Полужесткий Д. отличается от мягкого наличием в нижней части корпуса металлической килевой фермы. Для сохранения во время полета неизменяемости внешней формы корпуса нежестких и полужестких Д. необходимо поддержание в оболочке внутреннего сверхдавления газа (см.), что достигается наличием в ней баллонетов, в которые воздух поступает под давлением через улавливатель или по шлангу-воздухопроводу, идущему от установленного в гондоле вентилятора. В жестких Д. поддержание сверхдавления газа не требуется, т. к. неизменяемость внешней формы корпуса достигается наличием жесткого каркаса, а наружная оболочка из легкой ткани служит только обтяжкой, предохраняющей каркас от атмосферных влияний и придающей корпусу обтекаемость. В оболочке или в газовых баллонах Д. имеются клапаны: неуправляемые — автоматические, открывающиеся при повышении внутреннего давления газа сверх расчетного, и

управляемые, открываемые за клапанную веревку пилотом из гондолы в целях уменьшения подъемной силы Д., напр. при спуске. Гондол у нежестких Д. обычно одна; в ней помещается команда и пассажиры, установлены моторы и находятся некоторые грузы, берущиеся в полет. В жестких и полужестких Д. отдельные моторные гондолы подвешены к корпусу Д., а большая часть грузов – в помещениях в нижней части каркаса Д. В носовой части Д. имеется причальное приспособление, которым дирижабль прикрепляется к причальной мачте. Каркас жесткого Д. состоит из стрингеров и шпангоутов, последние расчлены в своей плоскости (у цеппелинов) рядом тросов. Весь каркас покрыт сетью металлических проволок, расположенных по диагоналям в панелях, образованных пересечением стрингеров и шпангоутов. Первый Д. построен Жиффаром в 1854 г., первый жесткий Д. – Цеппелином в 1900 г.

ДИРИЖ-ФАЛ

дургин-фал (Topping-lift) – снасть, с помощью которой поднимается и удерживается в требуемом положении гафель.

ДИСБУРСМЕНТ

(Disbursement) – см. Издержки и Счет издержек.

ДИСК ПАРОВОЙ ТУРБИНЫ

– диск, который насаживается на вал паровой турбины и несет на своей окружности лопатки, вставленные хвостовыми частями в его пазы. Диски, насаженные на вал, образуют вместе с ним дисковый ротор.

ДИСК ПЛИМСОЛЛЯ

– см. Грузовая марка.

ДИСК СЕККИ

– особый диск, применяющийся для определения прозрачности воды. Это определение производится следующим образом: в ясную погоду диск Секки на лине постепенно погружается в воду до момента полного исчезновения его из видимости; глубина, на которой это произойдет, регистрируется как характеризующая прозрачность.

ДИСКРИМИНАЦИЯ ФЛАГА

(Flag discrimination) – льготные портовые и иные сборы, а также разные преимущества, предоставляемые судам одной нации наряду с худшими условиями для судов другой нации.

ДИСЛОКАЦИЯ

(Dislocation) – распределение кораблей флота по портам для зимовки или для постоянного базирования.

ДИСПАЧ

(Despatch money) – обусловленная сумма, которую судовладелец возмещает фрахтователю за всякое сбереженное против оговоренного в чертепартии время при производстве погрузочно-разгрузочных работ.

ДИСПАША

– расчет размера убытков, вызванных общей аварией, падающих на каждую заинтересованную сторону. Составление Д. является сложным производством и нередко вызывает необходимость предварительного рассмотрения многих вопросов при помощи экспертов. По исключении потерь, не относящихся к общей аварии, устанавливается сумма убытков, подлежащих разверстке. Эти убытки могут касаться судна, груза и фрахта. Для определения долей ответственности вычисляются две имущественные массы: масса активная, к которой относятся все понесенные убытки,

подлежащие возмещению, и масса пассивная, т. е. те имущественные ценности, которые оказались спасенными благодаря сделанным пожертвованиям. Далее к сумме стоимости спасенного прибавляется активная масса, и получается так называемый контрибуционный капитал. Делением активной массы на контрибуционный капитал устанавливается контрибуционный дивиденд, т. е. отношение, в котором каждое из заинтересованных лиц участвует в несении общих убытков.

ДИСПАШЕР

— лицо, специализировавшееся по оценке аварийных убытков и раскладке на участников общей аварии.

ДИСПЕТЧ

— см. Диспач.

ДИСПЕТЧЕР

(Dispatcher) — сотрудник эксплуатационной части пароходства, на обязанности и ответственности которого лежит: 1. Оперативное планирование перевозок на данный месяц по роду грузов, направлению и срокам. 2. Правильная расстановка находящегося в эксплуатации тоннажа по видам перевозок в соответствии с технико-эксплуатационными характеристиками судов и точным учетом производительности портов. 3. Наблюдение за выполнением производственного плана работы флота путем оперативного руководства и командования. 4. Составление рейсовых приказов, заданий и наблюдение за точным их выполнением. 5. Выполнение диспетчерской отчетности.

ДИСПОЗИЦИЯ

(Disposition) — план расположения кораблей для стоянки на рейде или в гавани в определенном порядке, в одной или нескольких линиях, чтобы по возможности не стеснять движения судов и занять наименьшее водное пространство, не загромождая напрасно всего рейда.

ДИСТАНЦИОННАЯ ТРУБКА

(Time fuze) — приспособление, ввинчиваемое в головную часть снаряда для производства разрыва в воздухе на определенном расстоянии или через определенное время. Дистанционная трубка двойного действия, кроме того, имеет приспособление для разрыва снаряда при ударе его о преграду.

ДИСТАНЦИЯ

(Range) — 1. Всякое расстояние в артиллерийском или стрелковом деле. 2. Расстояние между самолетами в строю, измеряемое по направлению полета.

ДИФФЕРЕНТ

(Trim difference) — угол продольного наклона судна, вызывающий разность в осадках носа и кормы. Если углубление носа и кормы одинаково, то судно сидит на ровный киль. Если углубление кормы (носа) больше, чем носа (кормы), то судно имеет дифферент на корму (на нос). Дифферент судна в сантиметрах может быть определен по формуле:

$d = p_1/M_x$, где

p_1 — дифференцирующий момент, M_x — момент, изменяющий дифферент на 1 см. См. Углубление судна.

ДИФФЕРЕНТНЫЕ СИСТЕРНЫ

— см. Систерны подводных лодок.

ДИФФЕРЕНТОВОЧНАЯ МАГИСТРАЛЬ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

—см. Водяная магистраль на подводных лодках.

ДИФФЕРЕНТОМЕТРЫ

— приборы и устройства, служащие для определения дифферента судна. Д. можно подразделить на две группы: а) дающие углубление фор- и ахтерштевня и б) дающие только угол продольного наклона судна. Простейшее и самое распространенное устройство заключается в нанесении марок углубления на штевнях. Эти марки наносятся при постройке судна и затем подновляются при стоянках в доке. Углубление обычно измеряется в футах (метрах) и пишется римскими цифрами. Способ определения углубления по маркам может дать достаточную точность лишь при стоянке на якорю и при этом в штиль. Пользоваться марками, когда идет волна, а тем более на ходу совершенно невозможно. Другое устройство для измерения дифферента состоит в следующем: в концевых отсеках судна в диаметральной плоскости устанавливаются одна или несколько вертикальных стеклянных трубок. Верхний конец трубок остается открытым, а нижний посредством крана сообщается с забортной водой. Очевидно, что уровень воды в трубке будет показывать углубление судна в месте установки трубки. На ходу и это устройство оказывается неудовлетворительным, т. к. гидродинамическое давление в обтекающих судно струях воды искажает его показания. Угол дифферента можно измерять помощью прибора, подобного клинометру, с трубкой, имеющей большой радиус кривизны. Измерять угол дифферента маятниковым прибором, подобным обыкновенному кренометру, неудобно, ибо этот угол обычно очень мал. Зная угол дифферента и измерив водомерным стеклом углубление судна в плоскости шпангоута, проходящего через центр тяжести грузовой ватерлинии, можно по чертежу найти и углубление штевней.

ДИФФЕРЕНЦИАЛ

(Differential) — зубчатая передача, посредством которой можно валу той или другой машины сообщать вращение одновременно от двух двигателей.

*ДИФФЕРЕНЦИАЛЬНЫЕ ТАЛИ

(Differential block tackle) — грузоподъемное приспособление, состоящее из двух блоков разного диаметра, жестко соединенных и помещенных в неподвижной обойме, и одного подвижного блока. Рабочая цепь охватывает последовательно неподвижный блок малого диаметра, подвижный блок и неподвижный блок большего диаметра и возвращается к первому. За один оборот неподвижного блока груз поднимается на расстояние, равное полуразности длин окружности большого и малого блока. Д. Т. дают значительно больший выигрыш в подъемной силе, чем обыкновенные тали.

Дифференциальные тали.

ДИФФУЗОР

(Diffuser) — 1. большая шелковая, бумажная или из других материалов мембрана; применяется в безрупорных громкоговорителях для усиления звука.
2. Часть центробежного насоса, служащая для направления воды и для преобразования скоростной (кинетической) энергии жидкости в энергию давления.

ДИЭЛЕКТРИКИ

(изоляторы) — вещества, не проводящие электрического тока. Примеры диэлектриков: слюда, янтарь, каучук, сера, стекло, фарфор, различные сорта масел и др.

ДЛИНА ВОЛНЫ

(Length of wave) — расстояние между гребнями (вершинами) двух смежных волн.

ДЛИНА ДОКА ПОЛЕЗНАЯ

— расстояние между внутренней поверхностью шлюзового затвора и вертикалью, проведенной из подошвы торцевой стены дока.

ДЛИНА ДОКА ПО ЛИНИИ КИЛЬБЛОКОВ

– длина дока, считаемая между крайними кильблоками.

ДЛИНА МИННОГО ПОЛЯ

– протяжение минного поля по фронту, т. е. по направлению, пересекающему вероятный курс противника или фарватер.

ДЛИНА РАДИОВОЛНЫ

– пространство, которое проходит электромагнитная энергия за время одного периода, распространяясь со скоростью света (300 000 км в сек.).

ДЛИНА СТРОЯ

(кильватера, пеленга, уступа) – расстояние между форштевнем головного корабля и ахтерштевнем концевой, считаемое по направлению движения строя.

ДЛИНА СУДНА

(Length) – одно из главных размерений судна. Различают Д. С. по грузовой ватерлинии, измеряемую от пересечения этой плоскости с форштевнем до пересечения ее с кормовым подзором в диаметральной плоскости; Д. С. между перпендикулярами, измеряемую также по грузовой и от того же места у форштевня, но до задней кромки ахтерштевня или до центра баллера руля на судах с крейсерской кормой.

ДЛИНА СУДНА НАИБОЛЬШАЯ

(Length over all) – длина судна, измеряемая от наиболее выдвинутой вперед наружной точки форштевня до самой крайней точки кормового подзора.

ДЛИННЫЙ СПЛЕСЕНЬ

(Longsplice) – см. Лонга-сплесень.

ДНЕВАЛЬНЫЙ

(Keeper, orderly man) – краснофлотец рядового состава, назначенный для непосредственного надзора за порядком в районе дежурства. Главная обязанность Д. – безотлучно находиться в помещении или районе дежурства и следить за целостностью порученного ему наблюдению имущества, а также предупреждать возможность какого-либо беспорядка, нарушения установленных правил, пожара или несчастия. Д. непосредственно подчинен дежурному и должен немедленно ему докладывать обо всем, что бы ни случилось.

ДНЕВНАЯ ВАХТА

(Day watch) – вахтенная служба, несущаяся в дневные часы.

ДНЕВНОЙ СИГНАЛ

(Day signal) – сигнал, производимый дневными средствами связи.

ДНИ НЕПРЕРЫВНЫЕ

(Running days) – см. Дни последовательно-исчисляемые.

ДНИ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНО ИСЧИСЛЯЕМЫЕ, или СПЛОШНЫЕ ДНИ

(Running days) – термин, употребляемый в цертепартиях (чартерах), которым устанавливается производство погрузочно-разгрузочных работ на судне в непрерывном течении дней, включая и дни отдыха.

ДНИ РАБОЧИЕ

(Working days) – все дни, в которые по обычаю порта производятся работы. Термин погожие дни ("Weather working days") исключает еще, помимо праздничных дней, все дни непогоды, когда производство работ в отношении данного груза невозможно.

ДНИ СВЕРХСТАЛИЙНЫЕ

(Demurrage days) – см. Контрсталия.

ДНИ СПЛОШНЫЕ

(Running days) – см. Дни последовательно исчисляемые.

ДНИ СТАЛИЙНЫЕ

(Lay days) – время, обусловленное чартером для погрузки-разгрузки судна.

ДНИЩЕ

(Bottom) – нижняя, почти горизонтальная часть обшивки судна от киля до скулы.

ДНО МОРЯ

(Ground, sea bottom) – Идти ко дну, пойти ко дну (To sink, to founder) – тонуть. Пустить ко дну (To sink a ship) – потопить. Каменистое дно (Stony bottom), песчаное дно и т. д.

ДНОУГЛУБИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ

(Dredging the bottom) – работы по искусственному, механическому углублению дна на подходах к портам, в районе рейдов, портовых бассейнах и по линиям набережных. К дноуглубительным работам относятся – землечерпание, землесосание и взрывные работы под водой. Современными мощными дноуглубительными снарядами можно извлекать до 1000 м³ и более грунта в час.

ДНОУГЛУБИТЕЛЬНЫЕ СНАРЯДЫ

(Dredgers) – суда, имеющие своим назначением удаление грунта со дна для углубления проходов и мест стоянок судов. Разделяются на два вида: землечерпательные, или черпаковые, снаряды и землесосы. Последние работают или стационарно, постепенно перемещаясь по мере отрывки грунта, или же – на ходу, волоча за собой сосущие трубы и снимая небольшой слой грунта на дне.

ДОВОРО

– см. Д.

ДОВОЛЮЛЬНЫЙ ФЛОТ

– дореволюционное русское пароходное общество, организованное в 1878 г. на добровольные пожертвования и в дальнейшем поддерживавшееся государственными субсидиями. Во время войны пароходы Добровольного общества должны были переходить в Морское ведомство и превращаться путем их вооружения во вспомогательные крейсера для борьбы с морской торговлей противника.

ДОГГЕР

(Dogger) – так назывались голландские рыбацкие суда, плававшие в Немецком море. Они имели две мачты (грот и бизань) и были несколько похожи на кэч. Служили главным образом для ловли рыбы на Доггер-банке. В Голландии и Скандинавии это судно известно под названием пинк.

ДОГТЕРМЕН

(Dogger-men) – так в Англии называют рыбаков, промысляющих на Доггер-банке.

ДОГОНЯТЬ СУДНО

(Reach, join, draw near, come up with) – настигать удаляющееся судно.

ДОГР

– см. Доггер.

ДОЖДЕВИК

(Water proof) – пальто из непромокаемой ткани, надеваемое с непогодой при отправлении служебных обязанностей.

ДОЖДЕВОЕ ПЛАТЬЕ

– брюки, рубаха и зюйдвестка, сделанные из непромокаемой ткани. Надевается во время непогоды краснофлотцами, работающими или несущими службу наверху.

ДОЖДЕВОЙ ТЕНТ

(Rain awning) – см. Тент.

ДОЖДЕМЕР

(Rain gauge) – прибор для измерений количества атмосферных осадков (дождя, снега и т. п.). Состоит из цилиндрического сосуда, окруженного в целях устранения влияния ветра особой воронкой (защитой Нифера). Площадь поперечного сечения верхней части дождемера называется приемной поверхностью и для метеорологических станций СССР установлена в 500 см². Самопишущие дождемеры, механически отмечающие время выпадения осадков и количества их, называют плувиографами.

ДОЖДИ КОЧЕГАРНЫЕ

– устраиваются в выходных шахтах котельных отделений военных судов; состоят из водопроводных труб, снабженных мелкими отверстиями. Д. К. обеспечивают возможность выхода людей при прорыве пара в кочегарках, предохраняя их от ожогов паром.

ДОЗОР

(Patrol) – охранение. Вид боевого обеспечения, несущийся частями флота в целях своевременного предупреждения флота о появлении противника и отражении его частных попыток проникнуть в охраняемый район.

ДОК

(Dock) – специальное сооружение, предназначенное для ввода в него судов с целью ремонта, осмотра или окраски их подводной части, а также с целью стоянки в портах с приливами. Размеры дока зависят от размеров судов, для которых они предназначаются. Ввести судно в док (To dock a ship). Войти в док. (To enter the dock). Выйти из дока (To come out of dock).

ДОК АВАРИЙНЫЙ

– док, способный принять судно, значительно перегруженное против его нормальной осадки.

ДОК ГИДРАВЛИЧЕСКИЙ

(Hydraulic lift dock) – отличается от механического (см.) тем, что подъем платформы совершается не механическими лебедками, а непосредственным применением

гидравлических подъемников, штоки которых поднимают платформу с судном. Эти доки так же, как механические, применялись для судов небольшого тоннажа и в настоящее время при растущих размерах судов имеют скорее исторический интерес.

ДОК МЕХАНИЧЕСКИЙ

— представляет собой в общих чертах платформу, опускаемую на дно бассейна, в который вводится судно; платформа после того, как судно остановилось над ней, поднимается помощью цепей, выбираемых механической лебедкой. На таких платформах поднимались суда незначительного тоннажа — до 500 т. В настоящее время Д. М. имеют лишь исторический интерес.

ДОК МОКРЫЙ

(Wet dock) — бассейн или ряд сообщающихся бассейнов для стоянки судов. В устье мокрого дока имеются ворота или батопорт, сообщающие бассейн с морем или рекою во время высокой воды (прилива) и запираемые на время отлива; таким образом, уровень воды в мокром доке всегда поддерживается постоянным, что представляет значительные удобства, позволяя глубокосидящим океанским судам заходить в сравнительно мелководные порты, подверженные приливам. Особенно распространены мокрые доки в Англии и Голландии.

ДОК ПЛАВУЧИЙ

(Floating dock) — плавучее сооружение, предназначенное для подъема судов и состоящее из понтона, по сторонам которого возвышаются боковые стены (башни), прочно соединенные с понтоном. Д. П. разделен водонепроницаемыми переборками на отделения, которые при погружении дока заполняются водой самотеком через особые клинкеты, управляемые штоками с верхней палубы стен. При подъеме дока вода откачивается помпами, которые помещаются в нижней части понтона и приводятся в действие электромоторами или паровыми машинками, расположенными на верхней палубе стен. Д. П. самоподъемный — плавучий док, состоящий из нескольких понтонов, соединенных по обеим сторонам общими непрерывными стенами. Понтоны дока для ремонта и окрашивания могут быть разъединены от башен и подняты поочередно на тот же док, поддерживаемый остальными понтонами.

ДОК СЕКЦИОННЫЙ

(Sectional dock) — плавучий док, состоящий из нескольких отдельных частей (секций).

ДОК СУХОЙ

(Dry dock) — док, сооруженный на берегу в грунте, дно которого лежит ниже уровня ординара воды для того, чтобы можно было ввести в док на плаву соответствующее судно. Как дно, так и боковые и задние стенки дока выложены из камня и из бетонных массивов, причем вместо передней стенки в устье дока устроен подвижной затвор. Затворы бывают двоякой системы: или в виде скользящих ворот, или в виде плавающего затвора — батопорта. Посередине дока, по его дну устроена выступающая дорожка, предназначенная для установки на нее кильблоков. Вблизи Д. С. устраивается специальное помещение для помп, служащих для откачивания воды из дока.

ДОКИ КОММЕРЧЕСКИЕ

— см. Док мокрый.

ДОКОВАНИЕ

— постройка судна в док с последующим производством потребных доковых работ.

ДОКУМЕНТНЫЙ АККРЕДИТИВ

(Documentary credit, Marginal credit) – аккредитив, открытый банком в пользу иногороднего предприятия для производства ему платежей в пределах известного срока и суммы против представляемых погрузочных документов.

ДОКУМЕНТЫ ПРАВОВЫЕ

(Documents of title) – документы, предоставляющие своим держателям материальные права на те грузы и ценности, которые они покрывают. К таким документам относятся оригиналы коносаментов, закладные и т. п.

ДОКУМЕНТЫ ПРОТИВ АКЦЕПТА

(Documents against acceptance) – условие продажи, по которому погрузочные документы выдаются против акцептования тратты.

ДОКУМЕНТЫ СУДОВЫЕ

(Ship's papers) – многочисленные относящиеся к судну документы, как то: судовое свидетельство, свидетельство на право плавания под флагом СССР, мерительное свидетельство, свидетельство на годность к плаванию, свидетельство о грузовой марке, котловая книга, судовой журнал, международное свидетельство о безопасности и пр.

ДОЛГОТА ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ

(Longitude) – географическая координата, служащая вместе с широтой для определения положения точки на земной поверхности. Представляет собой угол при полюсе между плоскостями начального меридиана и меридиана данной точки, измеряемой соответствующей дугой экватора. Считается от начального меридиана, за который по международному соглашению принят Гринвичский. Долготы к востоку от этого меридиана (до 180°) назыв. восточными и имеют знак +, к западу – западными (знак –).

ДОЛГОТА ОТШЕДШАЯ

(Longitude left) – долгота отшедшего пункта.

ДОЛГОТА ПРИШЕДШАЯ

(Longitude in) – долгота пришедшего пункта, т. е. долгота того места, в которое судно пришло.

ДОЛГОТА СВЕТИЛА

– дуга эклиптики между точкою весеннего равноденствия и кругом широты светила, считающаяся по направлению видимого собственного движения солнца от 0° до 360°.

ДОЛГОТА СЧИСЛИМАЯ

(Longitude by reckoning, longitude by account) – долгота, определенная по счислению.

"ДОЛОЙ"

(Down) – приказание спуститься вниз с марса, салинга и пр. "Паруса долой" (Lower the sails) – команда, по которой спускают шлюпочные паруса. "С марсов долой" (Off from aloft) – команда, по которой люди с марсов (марсовые) спускаются вниз на палубу.

"ДО МЕСТА"

– выражение, употребляемое при подъеме рангоутных деревьев или при тяге снастей. Означает – поднимать до отказа, т. е. так, чтобы сошлись блоки или поднимаемый

предмет подошел к шкиву. Поднять сигнал до места означает: поднять флажный сигнал до отказа, т. е. под самый клотик или нок рея.

ДОМКРАТ

(Dum-craft, Jack-screw, Jack and pinion rack) — механизм для подъема на небольшую высоту тяжелых предметов. Различают домкраты: 1. Винтовые, у которых рабочей частью является нарезной винт. 2. Реечные, у которых рабочей частью является зубчатая рейка, поднимаемая системой рычагов или системой зубчатых колес. 3. Гидравлические, приводимые в действие давлением сжатой жидкости (обычно масла или воды). 4. Пневматические, действующие сжатым воздухом или газом.

ДОМШКОУТ

— так на реке Свирь называется барка.

ДОНЕСЕНИЕ

(Message) — письменное или устное служебное сообщение, передаваемое от исполнителей к начальникам.

ДОНЕЦКОЛ

(Donetzcol) — условное название советского чартера на перевозку угля из южных портов СССР.

ДОНКА

— судовое название, применяющееся к большинству поршневых паровых насосов.

ДОНКА ПИТАТЕЛЬНАЯ

(Donkey engine, auxiliary feed pump) — служит для питания паровых котлов водой. Наиболее распространены в военных флотах Д. П. системы Вира и Вортингтона; они бывают вертикального и горизонтального типа.

"ДОННАЯ ВОЛНА"

— если глубина у отвесного берега не особенно велика, то массы воды, получившие при взаимодействии волны и берега направление вниз, могут достичь дна и произвести в него удар. Это явление, известное под названием "донной волны", представляет серьезную опасность для портовых сооружений, возводимых обыкновенно на небольших глубинах.

ДОННАЯ ДОСКА

(стар.) — станины у станка артиллерийских орудий времен парусного флота.

ДОННАЯ ТРУБКА

донный взрыватель (Base fuze) — приспособление, применяемое для взрыва артиллерийского снаряда, ввинчиваемое в его дно.

ДО ОТВОЯ

— говорят тогда, когда вбитая в паз лебедой пакля больше уже не продвигается.

ДОПАД воды, ИЗБЕГ воды

(арх.) — конец морского отлива.

ДОПУСКАЕМОЕ НАПРЯЖЕНИЕ

(Allowable unit stress) – величина напряжения, которую не следует превышать при расчете разных конструкций и их деталей на прочность. Д. Н. зависит от характера нагрузки (постоянная, меняющаяся и т. д.) и рода материала.

ДОПУСКИ

(Allowance). – 1. Допуск на неточность изготовления детали есть разность между наибольшим и наименьшим предельными размерами (ОСТ 1001). 2. Допускаемые отклонения стандартных изделий в отношении их нормы, качества, размера и т. д.

ДОСКА ЗАСПИННАЯ

(Backboard) – см. Заспинная доска.

ДОСКИ

(Plank board) – пилят из бревен и брусков. Выпиленные из середины бревна называются серединными, за ними идут боковые, или рядовые, и, наконец, горбыли. По отделке Д. делятся на обрезные, имеющие правильные кромки и одинаковую ширину, полуобрезные – первые и вторые Д. после серединной и получистые – крайние доски с неправильными кромками. По толщине Д. делятся на шелевку толщиной 13–16 мм, тес – толщиной 18–25 мм, доски – 38–50 мм, Д. половые – 65 мм, Д., называемые мадрильными, толщиной 75–100 мм.

ДОСКОВЫЙ ФУТ

(Superficial foot) – объем древесины, заключающийся в доске с площадью в 1 кв. фут и толщиной в 1 дм. Таким образом, без учета припусков на усушку, досковой фут равен 1/12 куб. фут. Этой мерой обычно выражают количество пиломатериала для котировки фрахта в американской и европейско-американской торговле.

ДОСМОТР ГРУЗА В МЯГКОЙ УПАКОВКЕ

(Spitting) – прокалывание острыми инструментами груза в мягкой упаковке при таможенном досмотре. Spits – острые инструменты, употребляемые таможней для прощупывания кип, тюков, мешков с целью обнаружения незаявленных грузов.

ДОСМОТРОВОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО

(Survey report) – удостоверение, имеющее место в иностранной практике, выдаваемое осматривающим поврежденный груз агентом Ллойда или агентом какого-либо страхового общества; в нем подробно указывается состояние груза, причина повреждения и сумма убытка. Расходы, связанные с получением этого свидетельства, подлежат возмещению страховщиком при выплате страхового вознаграждения.

ДОСМОТРИКИ

(Searchers) – таможенные сотрудники, досматривающие груз и ведущие наблюдение за погрузкой и разгрузкой судов заграничного сообщения.

ДОСТАТЬ ДНО

(To get soundings) – говорят о лоте, когда он дойдет до дна. Если же лот дна не достал, то говорят "пронесло".

ДОСТРЕЛКА

– половинение первой вилки и дальнейшее уточнение положения цели до перехода на поражение. Термин устаревший.

ДОЩАНИК

– плоскодонное, несамоходное деревянное речное судно с палубой или полупалубой и с одной мачтой. Грузоподъемность от 7 до 200 т.

ДОЩАНИК ВЕРХОВЫЙ

– речное деревянное парусно-гребное судно, длиной 6,4–12,2 м, шириной 2,1–3,7 м, высотой 0,8–1,1 м; грузоподъемность от 13 до 24,5 т; мачта с прямым рейковым парусом.

ДОЩАНИК ДОГРУЗНОЙ

– деревянное рейдовое судно, имеющее размеры: длина 12,2–15,2 м, ширина 2,4–2,9 м, высота 1,5–2,0 м. Строились эти дощаники на Волге (Астрахань, Балахна) для подвоза грузов на морские суда, которые вследствие своей относительно большой осадки не могли выйти из устья Волги в море полностью нагруженными, а потому догружались на рейде.

ДОЩАНИК КАЗАЧИЙ

– речное парусно-гребное деревянное судно; размеры: длина 5,5–8,5 м, ширина 1,8–2,7 м, высота 0,5–0,6 м, грузоподъемность 0,3–0,6 т. Строились в низовьях р. Волги.

ДОЩАНИК НЕВОДНОЙ, или НЕВОДНИК

– речное деревянное парусное судно; размеры: длина 6,0–8,5 и более м, ширина 1,8–2,7 м, высота 0,6–0,8 м, грузоподъемность 0,4–0,7 т. Строились в нижней части Волги. Мачта с косым рейковым парусом. Употреблялись для первоза рыболовных неводов.

ДРАГА

(Drag) – 1. Стационарное судно, служащее для разработки месторождений золота на дне естественных или искусственных бассейнов. 2. Парусиновый мешок конической формы с диаметром отверстия ок. 60 см и длиной 1,5 м, употребляемый на шлюпках, идущих с большим попутным волнением или прибоем. Д. спускаются за корму на толстом конце, отверстием вперед: к вершине конуса прикрепляется тонкая оттяжка, свободный конец которой берется также на шлюпку. Буксируемая отверстием вперед драга наполняется водой и представляет значительное сопротивление, которым удерживается корма шлюпки. Стоит только придержать оттяжку и потравить толстый конец, драга тотчас повернется и, не представляя почти никакого сопротивления, может легко быть взята на шлюпку.

ДРАГОЦЕННЫЕ ПРЕДМЕТЫ

(Costly articles) – отдельные отправки, содержащие изделия из благородных металлов, драгоценные камни, произведения искусства, если стоимость одной отправки превышает 100 фунтов стерлингов.

*ДРАЕК, ДРАЙКА

(Turning fid or heaving fid) – инструмент для такелажных и парусных работ, представляющий собой небольшой цилиндрический кусок дерева с заостренными концами. Употребляется как закрутка, завертка или как рычажок при натяжке, выдрайке веревок. "Драек да свайка – матросская родня" – старинная морская поговорка.

Драек.

ДРАИТЬ, НАДРАИТЬ, ВЫДРАИТЬ

(To haul taut, to bowse taut) – 1. Вообще говоря, вытягивать, напр. выдраить снасть означает вытянуть ее втугую. Кроме того, слово Д. имеет значение – чистить, напр. Д. палубу, Д. медяшку и т. п. В переносном смысле означает – требовать строгого исполнения службы, вышколить. 2. См. Драек.

ДРАЙВЕР, или СПЕНКЕР

(Driver or spanker) — 1. Косой или гафельный парус на бизань-мачте корабля (с полным вооружением) или барка. 2. Парус, поднимавшийся к бизань-рею (когда еще существовали бизань-реи). Верхняя шкаторина этого паруса привязывалась к рейку, который поднимался фалом через блок, укрепленный на бизань-рее; нижние углы этого паруса притягивались шкотами к другому рею или драйвер-спирту, лежавшему на гакаборте.

ДРАЙВЕР-СПИРТ

— см. Драйвер.

ДРАЙРЕИ

(Tye) — снасть для подъема марса-рея.

ДРАЙРЕП-БЛОКИ

(Tye-block) — одношкивные блоки, привязываемые к марса-рею, через которые проходит драйреп.

ДРАНЬ

(Laths) — деревянные полосы 47–6 мм толщиной при 2,5 см ширины и от 45 до 122 см длины.

ДРАТ

(стар.) — нить линя.

ДРАШПИЛЬ

— испорченное слово, употребляемое вместо слова брашпиль. Означает временный, самодельный брашпиль, который употребляется, напр., при тяге стень-вант.

ДРЕГЕР

— см. Водолазный аппарат Дрегера.

"ДРЕДНОУТ"

(Dreadnought) — английский броненосец, прототип класса современных мощных линейных кораблей, для которых имя его стало нарицательным. "Д". Был построен в Англии в 1905–06 г.г. на основе опыта русско-японской войны. Имел водоизмещение 17900 т, вооружение X-12" (305 мм) орудий в пяти башнях и ход 21 узел.

ДРЕЙТОВ

— см. Сука.

ДРЕЙФ, ДЕРИФ

(Lee-way) — явление сноса судна с линии его курса под влиянием ветра; особенно сильно сказывается при плавании парусных судов. Величиной или углом дрейфа наз. угол, заключенный между кильватерной струей и диаметральной плоскостью судна. Если ветер дует с левого борта, то Д. наз. дрейфом левого галса, если же он дует с правого борта, то — дрейфом правого галса.

ДРЕЙФ ГОЛЬФСТРИМА

— см. Атлантическое течение.

ДРЕЙФ ЯПОНСКОГО ТЕЧЕНИЯ

— см. Японское течение.

ДРЕЙФГАГЕЛЬ, ДРЕВГАГЕЛЬ

(Crape-Shot) (стар.) — шрапнельный снаряд.

ДРЕЙФОВАТЬ

(Drive, fall to leeward) — 1. Перемещаться под влиянием ветра или течения, когда отдан якорь, но последний недостаточно хорошо забрал и ползет по грунту. 2. Перемещаться по ветру или течению без помощи какого-либо двигателя.

ДРЕЙФОВЫЕ ТЕЧЕНИЯ

— см. Течения.

*ДРЕК, ДРЕГ

(Grapiling) — небольшой якорь весом до 48 кг. Всегда адмиралтейской системы с железными складными штоками. Употребляется на шлюпках.

Дрек

ДРЕКТОВ, ДРЕК-ТОУ

— тросовый конец, привязываемый к дреку.

ДРЕЛЬ

(Drill) — приводимый в действие вручную или при помощи электромотора инструмент для сверления небольших отверстий.

ДРИФТ

(стар.) — разность между диаметром болта и дыры.

ДРИФТЕРНЫЕ ШПИЛИ

— патентованные шпили с паровой машиной, расположенной над барабаном шпиля. Такое устройство удобно тем, что освобождает место на палубе вокруг шпиля, чем облегчается работа по выборке дрефтерного порядка.

ДРИФТЕРНЫЙ ПРОМЫСЕЛ

— промысел дрефтерными сетями, применяемыми для лова рыбы, плавающей в поверхностных слоях воды, как то: сельдь, макрель, сардины и пр. Имеет чрезвычайно существенное значение в рыбном хозяйстве Западной Европы.

ДРИФТЕРЫ

(Drifters) — рыболовные суда, приспособленные исключительно для промысла плавными сетями. По своим размерам Д. являются более мелкими судами, чем рыболовные траулеры. Английские и шотландские паровые и дизельные Д. при чистой грузоподъемности в 50–60 т имеют длину 24–32 м и снабжены машинами мощностью в 100–300 л. с. Крупные Д. континентального типа, рассчитанные на большую продолжительность рейса, делаются длиной в 40–50 м. Наряду с судами такого типа в Германии работают малые паровые и дизельные Д. (Logger) длиной 25–30 м. Более крупные суда по соотношениям главных размерений не отличаются от типичных траулеров. С внешней стороны Д. отличаются от траулеров лишь промысловым оборудованием и отсутствием бака. Чтобы ванты и штаги не мешали промыслу, фок-мачта делается спускного типа и укладывается вместе со стрелой на рулевую рубку.

ДРИФТЫ

(Drifts) (стар.) – обшивка борта между ютом и баком ниже верхней палубы.

ДРОБЛЕНИЕ КОНОСАМЕНТА

(Splitting a bill of lading) – отпуск груза по одному коносаменту по частям.

"ДРОБЬ"

– сигнал на горне, означающий прекратить огонь (стрельбу).

ДРОВА, ФАЙРВУД

(Firewood) – в лесоэкспортном деле – куски пиломатериала длиной от 15 до 175 см.

ДРОГ

(сев.) – фал для поднятия рея.

ДРОГНУТЬ

(сев.) – говорят о воде, когда она стала убывать после прилива, то же: запала, зарубилась.

ДРОМГЕД

(Drum-head of a Capstan) – верхняя часть барабана шпиля, в которой имеются гнезда для вставления вымбовок. Иначе называется головой шпиля.

ДРОССЕЛЬ

(Throttle) – 1. Прибор, осуществляющий понижение давления пара путем пропуска его через суженное отверстие при сохранении теплосодержания пара постоянным. 2. Катушка на железном сердечнике, обладающая большим индуктивным сопротивлением. Применяется для получения большого сдвига фаз между током и напряжением.

ДРУЖИТЬСЯ С БЕРЕГОМ

(сев.) – приблизиться, держать близко к берегу.

ДРЮЧОК

– березовая жердь, из которой изготавливаются рычаги для шпилей на деревянных судах.

ДУБ

– прочное дерево; долговечен и мелкослоен, труден в обработке. Применяется для изготовления ответственных частей судна. Дуб содержит дубильную кислоту, действующую в сыром месте разъедающе на железные скрепляющие части, поэтому они должны быть оцинкованы.

"ДУВ"

– деревянное грузовое судно, употребляющееся у берегов Черного моря и в устьях р. Днепра; прибрежный Д. строится до 20 м длины, имеет палубу и две мачты; речной Д. меньше и без палубы. В устьях р. Дона применяют догрузный Д. – плоскодонное судно без киля и руля для подвоза груза к судам, стоящим на рейде.

ДУБ КАМЕННЫЙ

– растет в Америке. Употребляется в судостроении для изготовления сильно изогнутых частей.

ДУБЕЛЬ-ШЛЮПКА

(стар.) – военное одномачтовое судно русского гребного флота второй половины XVIII ст. типа канонерской лодки для действий в шхерах, лиманах и у берегов (длина до 25 м, ширина до 6 м и углубление до 2 м); имело до 8 орудий, из них два или три крупного калибра.

ДУГА

(Voltaic arc) – сокращенное название вольтовой дуги.

ДУГА

(астр.) – нижние части шпангоутов (флортимберсы), обделанные и собранные для установки на строящееся судно. После установки на судно они называются офлотинами.

ДУГА БОЛЬШОГО КРУГА

(Arch of the great circle) – часть линии сечения шара плоскостью, проходящей через его центр.

ДУГОВОЙ РАДИОПЕРЕДАТЧИК

– генератор незатухающих колебаний, состоящий из источника питания, электродов вольтовой дуги с дутьем и колебательного контура, связанный с антенной. Дуговой радиопередатчик выходит из употребления.

ДУДКА

(Boatswain's pipe) – свисток особого устройства для дачи сигналов на корабле. Д. снабжается обычно младший командный состав, находящийся при исполнении вахтенной или дежурной службы на верхней палубе или в помещениях корабля. Дать Д. означает передать то или иное распоряжение вахтенного или дежурного командира по кораблю, предупредив его сигналом на Д. для обращения внимания экипажа.

ДУЛО

(Muzzle) – переднее отверстие канала огнестрельного оружия, из которого вылетает при выстреле снаряд или пуля.

ДУЛЬНАЯ ПРОБКА

(Tompson) – деревянная пробка или специальное закрывающее устройство, укрепляемое у дульного среза орудия в целях предохранения канала последнего от попадания пыли, брызг и т. п.

ДУЛЬНАЯ ЧАСТЬ

(Chase of the gun) – передняя часть ствола огнестрельного оружия. См. Дуло.

ДУЛЬНЫЙ СРЕЗ

(Muzzle) – срез у внешнего конца дула орудия.

ДУЛЬНЫЙ ТОРМОЗ

– приспособление, насаживаемое на дуло орудия для ослабления силы отдачи орудия при выстреле.

ДУММИС

(Balance pistons, Dummy piston) – часть реактивной паровой турбины, служащая для уравнивания осевой составляющей давления пара, а в тихоходных турбинах – разности давления пара в турбине и упора гребного винта.

ДУПЛЕКСНАЯ РАДИОСВЯЗЬ

(Duplex system) – радиосвязь, позволяющая вести прием во время радиопередачи.

ДУПЛИНЬ

– выражение, означающее, что трос продернут в обух, рым и конец его снова взят обратно, так что оба конца находятся в распоряжении работающих. В случае необходимости выдернуть трос один конец отпускают. Подать перлинь на бочку дуплинем значит иметь перлинь продернутым в рым бочки так, что оба его конца находятся на палубе судна; в момент съемки с бочки один из концов отдается, и судно быстро освобождается от связи его с бочкой.

ДУУМВИР

(Duumvir) (ист.) – начальник флота или эскадры у римлян.

ДУШЕГУБКА

(Funny, dug-out) – см. Челнок.

ДЫМКА

(Haze, mist) – см. Туманы сухие.

*ДЫМОВАЯ ЗАВЕСА, ДЫМЗАВЕСА

(Screening smoke) – дымовое облако, имеющее достаточную плотность для укрытия маскируемого корабля или соединения, поставленное между этим кораблем или соединением и противником с целью лишения последнего возможности наблюдения, а также с целью затруднения его маневрирования и использования им оружия.

Дымовая завеса.

ДЫМОВАЯ ТРУБА

(Funnel) – труба для отвода газообразных продуктов сгорания из топочного устройства в атмосферу. На небольших судах (преимущественно буксирных), которым приходится часто проходить под мостами, Д. Т. делается откидной, т. е. заваливающейся на корму на время прохода под мостом.

ДЫМОВЫЕ БУЙКИ

– буйки с фосфором или с другим дымообразующим веществом, служащие для постановки дымовых завес на море.

ДЫМОВЫЕ ГАЗЫ

(Flue gases) – газообразные продукты горения.

ДЫМОВЫЕ ПРИБОРЫ

– специальные приборы для выпуска дыма и образования дымовой завесы.

ДЫМОГАРНЫЕ ТРУБЫ

(Tubes) – трубы огнетрубных котлов, по которым проходят дымовые газы; составляют основную поверхность нагрева котлов.

ДЫМОХОД

(Uptake) – каналы, по которым отводятся продукты горения топлива от котла в дымовую трубу.

ДЫМСЕЛЬ

(Smoke-sail) – небольшой четырех- или треугольный парус (парусиновый щит), ставящийся впереди камбузной трубы, когда судно стоит против ветра. Назначение – препятствовать дыму разноситься по палубе. Применялся на старых военных (парусных) кораблях.

ДЭВИС

– см. Рулевой привод (винтовой) Дэвиса.

ДЭДВЕЙТ

– см. Дедвейт.

ДЭНДИ

(Dandy) – так англичане называют иногда маленький треугольный парус бизань.

ДЮЙМ

– прежняя русская мера длины, равная 10 линиям. Один дюйм равен 25,4 мм.

ДЮНЫ

(Dunes) – песчаные холмы, переносимые ветром с места на место.

ДЮРАЛЮМИНИЙ

(Duralumin) – см. Алюминиевые сплавы.

Е (Есть)

– буквенное значение одного из флагов военно-морского и международного сводов сигналов. Флаг "Е" по международному своду сигналов означает: "Мое судно потеряло способность управляться. Установите со мной связь".

"ЕГОР, СОРВИ ШАПКУ"

– так называют каспийские моряки норд-остовый ветер.

ЕДИНОРОГ, ИНРОГ

– изображение животного, называемого единорогом, как приносящее, по верованиям древних, удачу, встречается на многих образцах древнего оружия, на воинских доспехах и знаменах. Некоторые из старинных русских артиллерийских орудий, имевших то же изображение, носили название единорогов или инрогов. Во 2-й половине XVIII ст. появились в России орудия с названием Е., но совершенно специального назначения. Это были длинные гаубицы, т. е. орудия, промежуточные между пушками и гаубицами. На флоте из них стреляли бомбами и брандскугелями. Просуществовали Е. почти до введения на вооружение нарезной артиллерии.

ЕЖЕГОДНИК МОРСКОЙ АСТРОНОМИЧЕСКИЙ

– астрономический календарь, содержащий в себе таблицы координат светил и позволяющий выбирать нужную для решения астрономической задачи координату того или другого светила для любого нужного момента. Все координаты светил даются в "Ежегоднике" для различных моментов гражданского гринвичского времени, называемого теперь всемирным или универсальным. В отношении основных координат, т. е. склонения и прямого восхождения, в "Ежегоднике" принята та именно

точность, которая обычно требуется мореходной астрономией, т. е. до 0,1 в склонениях и в 1s – в прямых восхождениях светил. Координаты Солнца и Луны в "Ежегоднике" (начиная с 1932 г.) даются для каждого дня через два часа по гражданскому гринвичскому времени; для планет координаты даются ежедневно для момента гринвичской полночи. Издается "Морской астрономический ежегодник" с 1930 г. Астрономическим институтом в Ленинграде.

"ЕЖЕГОДНИК ПРИЛИВОВ"

– справочник, дающий мореплавателям сведения о приливо-отливных явлениях. При помощи этого справочника можно получить или непосредственные данные о важнейших приливных элементах или же найти исходные данные для расчетов моментов и высот приливов требуемого района (порта). Издается Гидрографическим управлением.

ЕЛА, ИОЛА

(сев.) – норвежская промысловая беспалубная ладья, шлюпка легкой постройки по образцу судов викингов; имеет высоко поднятые штевни и острые образования носа и кормы.

ЕЛЬ

– эластичное дерево хвойной породы, легко колется и обрабатывается. Под действием воздуха Е. сильно растрескивается и потому совершенно не годится для надводной обшивки судов. Употребляется на подводную обшивку речных, а иногда и морских судов. С успехом применяется на изготовление весел. Еловые корни являются очень подходящим материалом для разного рода книц.

ЕЛЬ КАНАДСКАЯ, или ЧЕРНАЯ

– см. Спрус.

ЕМКОСТНАЯ СВЯЗЬ

– конденсаторная или электрическая связь между контурами при помощи емкости (конденсатора), общего для обоих контуров.

ЕМКОСТЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ

между двумя телами (Capacity) – отношение электрического заряда этих тел к электрическому напряжению между ними.

ЕНДОВА

(A tin-pot with a snout for keeping brandy) – медная луженая посуда с носком, в которой выносилось вверх вино для раздачи чарки (см.) матросам в царском флоте.

ЕНОТАЕВКА

– речное парусное судно, однотипное с асламкой (см.) и отличающееся от последней лишь некоторыми деталями вооружения.

ЕРЕНС-ТАЛИ

(стар.) – см. Эринстали.

ЕРИК

– 1. Узкий, небольшой проток, соединяющий ильмени, прораны или озера между собою или с рекою. 2. Старица; часть покинутого русла реки, куда по весне заливается вода, остающаяся в яминах. Глухой Е. – непроточный рукав реки, образовавшийся из старицы. Еричек – маленький Е.

ЕРШ

— деревянный клин, загоняемый в торец нагеля. Перед постановкой клина в торец забивается металлическая ершовка, подготавливающая место для деревянного клина-ерша.

ЕРШ, ИОРШ

(Rag-bolt, cogged-nail, barbed nail) — железный гвоздь квадратного сечения с зазубринами на углах. Применяется в деревянном судостроении.

"ЕСТЬ"

(Aye) — 1. Ответ на приказание или на зов. Означает: слушаю, приказание мною понято и будет выполнено. 2. См. "Е".

Ж (Живете)

— буквенное значение одного из флагов военно-морского и международного сводов сигналов. Флаг "Ж" по международному своду сигналов означает: "Нужен лоцман".

ЖАБРЫ ШТУММЕЛЯ

(Gills) — пустотелые придатки по обеим сторонам лодки гидросамолета на уровне ватерлинии, имеющие форму крыла и служащие для достижения боковой устойчивости.

ЖАЛОБА

— заявление военнослужащего о незаконных или несправедливых в отношении его действиях и распоряжениях начальства, о неудоении установленных за службу прав и преимуществ или неудовлетворении положенным довольствием.

ЖАР

(сев.) — выражение, означающее протекание какого-либо явления с наибольшей силой, напр. "вода идет в самый жар".

ЖАРКИ

(волж.) — обширные и глубокие низменности в виде высыхающих болот, сохраняющих явные признаки бывших здесь некогда озер.

ЖАРОВНЯ

— сковорода из листового железа, дно которой имеет многочисленные сквозные отверстия; применяется для сжигания на ней углей при просушке днища деревянных судов, для разогрева железных листов и др. надобностей.

ЖАРУХА

(арх.) — самое сильное течение воды во время прилива и отлива.

*ЖВАКА-ГАЛС

— кусок цепи одинаковой толщины с якорной цепью (якорным канатом). Нижний конец Ж.-Г. соединяется с обухом или рымом, прочно прикрепленным к набору судна в цепном ящике, а верхний имеет глаголь-гак для соединения с якорной цепью. Назначение Ж.-Г. — прикрепить конец якорной цепи к судну так, чтобы при надобности быстро и легко освободиться от якоря. Длина Ж.-Г. обычно берется больше высоты цепного ящика для того, чтобы можно было отдать (разъединить) глаголь-гак с палубы. В парусном флоте Ж.-Г. называлась веревка для дополнительного крепления якорной цепи во время крепкого ветра; Ж.-Г. обносился при этом около грот-мачты.

Жвака-галс.

Выражение "вытравить якорную цепь до жвака-галса" означает вытравить якорную цепь, которая лежит в цепном ящике на всю ее длину так, чтобы Ж.-Г. натянулся.

ЖВАЧКА

— комок пакли, обернутой в ветошь. Употребляется для подновления наружной окраски корпуса судна путем втирания краски. Для этого Ж. макают в краску и затем протирают ею досуха обновляемую окраску. Жвачить — окрашивать с помощью Ж.

ЖГУТ

— слабо скрученная в форме веревки просмоленная пакля; идет на закладку в пазы при пробойке. Ж. называется также скрученная из отдельных каболок смоленного троса веревочка.

ЖЕЛЕЗНЫЕ ВОРОТА

(арх.) — узкий пролив между островом и материком или между двумя островами, весьма глубокий и расположенный так, что в нем во время морских приливов и отливов происходит стремительное течение воды.

ЖЕЛЕЗНЫЕ СУДА

(Iron Ships) — см. Стальные суда.

ЖЕЛЕЗО БОРОДАВОЧНОЕ

— листовое железо, имеющее маленькие круглые возвышения на всей поверхности. Применение то же, что и для рифленого железа, но оно практичнее последнего, так как на нем не задерживается сырость.

ЖЕЛЕЗО РИФЛЕННОЕ, или ВАФЕЛЬНОЕ

— листовое железо, толщина которого колеблется от 1,5 до 5 мм; имеет с одной стороны возвышающиеся полоски, скрещивающиеся между собою. Применяется главным образом для палубного настила в машинных, котельных отделениях и т. п.

ЖЕЛЕЗО МЯГКОЕ

— железо, остающееся намагниченным только до тех пор, пока оно подвержено действию магнитной силы.

ЖЕЛЕЗО СУДОСТРОИТЕЛЬНОЕ

— сорта железа, применявшегося для целей судостроения. В настоящее время надо считать железные суда почти полностью вытесненными судами стальными, так как замена железа сталью уменьшила значительно вес корпуса судна и в то же время увеличила его прочность.

ЖЕЛЕЗО ТВЕРДОЕ

— железо, которое, приобретая магнетизм, сохраняет его по прекращении действия магнитной силы.

ЖЕЛЕЗОБЕТОННЫЕ СУДА

(Ferroconcrete ships) — суда, построенные из железобетона. Ж.-Б. С. строятся дешевле стальных судов, так как не требуют сложного оборудования верфи. Ж.-Б. С. не подвергаются ржавчине и возгоранию, поддержание их в чистоте и ремонт поврежденных гораздо проще, чем деревянных и стальных судов, но вместе с тем Ж.-Б. С. значительно тяжелее и более чувствительны к местным ударам, чем стальные суда. Применение Ж.-Б. С. в настоящее время ограничивается постройкой плавучих доков, речных барж, лихтеров, пристаней, паромов и пр. Для морских судов

применение железобетона распространения не получило, хотя и было построено несколько крупных судов в Италии и США, водоизмещением от 5 000 до 6 000 т.

ЖЕЛЕЗО-НИКЕЛЕВЫЙ АККУМУЛЯТОР

— щелочной аккумулятор, у которого положительным электродом служит водная окись никеля с добавкой 20 % графита, отрицательным — размельченное железо, электролитом — 21 % раствор щелочи (едкий калий). Электродвижущая сила около 1,25 в. По конструкции различают Ж.-Н. А. Юнгнера и Ж.-Н. А. Эдисона.

ЖЕЛТЫЕ КРАСКИ

(Yellow colours) — 1. Желтый крон — хромосвинцовая соль. Желтая хромовая краска содержит примеси гипса, баритов, имеет блестящий желтый цвет и хорошую кроющую силу. На свету не меняет своего цвета. Темнеет от действия сернистых газов, а также примесей, содержащих серу. 2. Хромоцинковая соль — краска блестящего желтого цвета, стойкая от действия света и влаги; сернистые газы на нее не действуют. Хорошо защищает железо от ржавления. Сохнет медленно, требуя прибавки значительного количества сиккативов. 3. Желтая охра — пигмент — состоит из глины или углекислого кальция, окрашенных в желтый цвет от находящегося в охре до 20 % бурого железняка. Цвет — золотисто-желтый.

ЖЕСТКИЙ БАРАБАН

— жесткое и устойчивое основание под катками башни, через которое происходит передача усилий, возникающих при стрельбе из орудий на корпус корабля.

ЖЕСТКИЙ КОРПУС

— см. Прочный корпус

ЖЕСТКОСТЬ

(Stiffness) — сопротивляемость сооружений, механизмов и их отдельных частей деформациям, возникающим в них под действием внешних сил (нагрузки). Ж. стоек, подверженных продольной нагрузке, понижается с увеличением их длины и с уменьшением поперечных размеров сечения стоек.

ЖЕСТКОСТЬ ВОДЫ

(Stiffness of Water) — свойство воды, обуславливаемое содержанием растворенных в ней солей щелочноземельных металлов, гл. обр. кальция и магния (в виде двууглекислых солей — бикарбонатов), и солей сильных минеральных кислот — серной и соляной. Ж. В. измеряется в особых единицах, так наз. градусах жесткости. Градусом жесткости называется весовое содержание окиси кальция (CaO), равное 0,01 г в 1 л воды. Жесткая вода непригодна для питания котлов, так как способствует сильному образованию накипи на их стенках, что может вызвать пережог трубок котла. Котлы больших мощностей и особенно высоких давлений должны питаться совершенно очищенной водой (конденсат от паровых машин и турбин, очищенный посредством фильтров от примеси масла, а также дистиллят, приготавливаемый в особых аппаратах-испарителях).

ЖЕСТЬ

(Tin) — тонкий листовый металл. Черная жесьть (Black sheet-iron) — тонкое листовое железо. Белая жесьть (Tin-plate) — тонкое луженое листовое железо.

ЖЕТЕ

— параллельные молы (обычно в небольших рыбацких портах при наличии приливов).

ЖИВАЯ СИЛА

(Impact dynamic pressure) — см. Кинетическая энергия.

ЖИВЕТЕ

— см. Ж.

ЖИВИЦА

— см. Терпентин.

ЖИВРИ

— см. Поправка Живри.

ЖИВУЧЕСТЬ КОРАБЛЯ

— способность корабля продолжать бой, имея повреждения в различных жизненных частях. Борьба за живучесть представляет собой совокупность мероприятий, направленных к поддержанию боеспособности корабля. Она складывается из функций: управления и действий в отношении непотопляемости корабля, тушения пожаров, исправления повреждений и переключения энергетических средств и их магистралей.

ЖИВУЧЕСТЬ МИННОГО ЗАГРАЖДЕНИЯ

— способность его противостоять тральным средствам (вытраливанию).

"ЖИДКИЙ ГРУНТ"

— слой воды, температура которого резко отличается в меньшую сторону от температуры выше- и нижележащих слоев (слой температурного сдвига); плотность воды в этом слое больше, чем в соседних слоях, почему подводная лодка, находясь в подводном положении, при попадании в этот слой может приобрести положительную плавучесть и пользоваться Ж. Г. для нахождения на глубине без хода (покладка на жидкий грунт).

ЖИДКИЙ ПЕСОК

(волж.) — переносный подвижный песок на дне реки.

ЖИДКОЕ СТЕКЛО

(Water glass) — см. Растворимое стекло.

ЖИДКОЕ ТОПЛИВО

— см. Топливо.

ЖИЗНЕННЫЕ ЧАСТИ КОРАБЛЯ

(Vitals) — те элементы его, уничтожение или повреждение которых приносит существенный ущерб кораблю как боевому организму.

ЖИЛАЯ ПАЛУБА

(Berth-deck, mess-deck) — см. Палуба жилая.

ЖИЛО

(сев.) — жильё, селение.

ЖИЛЫЕ ПОМЕЩЕНИЯ судна

(Accommodation) — помещения, специально оборудованные и предназначенные для жилья экипажа корабля и пассажиров. Обычно к Ж. П. относятся кубрики и каюты (см.).

ЖИРИРОВАНИЕ

– см. Индоссирование.

ЖИРОКЛИНОМЕТР

авиагоризонт (Gyro level) – прибор для определения угла наклона продольной и поперечной оси самолета. Применяется для вождения самолета в слепом полете. Действие Ж. основано на принципе жирокопа.

ЖИРОКОМПАС, ГИРОКОМПАС

(Gyro-compass) – см. Компас.

ЖИРОРЕКТОР

– усовершенствованный жироклинометр.

ЖИРОСКОП

(Gyroscope) – см. Гироскоп.

ЖИРОСКОП ШЛИКА

– жирокопический прибор, служащий для умерения размахов боковой качки судов. Предложен германским инженером О. Шликом.

ЖИТЬ

(арх.) – море, река живут – свободны ото льдов, не скованы льдом.

ЖМУЧ

(арх.) – сырая погода зимою.

ЖОЛОВ

(бел.) – фарватер реки.

ЖУРНАЛ АККУМУЛЯТОРНЫЙ

– книга для систематической записи контрольных измерений по аккумуляторной батарее, результатов ее осмотра, неисправностей, аварий, характера ремонта, наблюдений при зарядке и разрядке и т. п. сведений, дающая в итоге полную картину жизни, работы и состояния аккумуляторной батареи.

ЖУРНАЛ БОРТОВОЙ

– специальный бланк для записи (до и во время выполнения маршрутного полета) результатов навигационных расчетов и данных различных наблюдений. На двухместных самолетах ведется летчиком-наблюдателем, на многоместных – штурманом.

ЖУРНАЛ ВАХТЕННЫЙ

(Log-book) – книга, ведущаяся на всех кораблях РКВМФ, в которую записываются подневно, из вахты в вахту, в хронологическом порядке основные события и обстоятельства внутренней и внешней жизни и деятельности корабля.

ЖУРНАЛ ВЕСОВОЙ

– особый журнал, ведущийся под наблюдением специального лица во все время постройки судна. В него заносится вес каждого предмета перед постановкой его на судно в окончательно готовом виде, а равно количества разных полуфабрикатов и материалов (заклепок, болтов, краски и пр.), идущих на постройку судна.

ЖУРНАЛ ВЫГРУЗОЧНЫЙ

(Landing book) – ведется в английских портах доком или пристанью при разгрузке судов.

ЖУРНАЛ ДЛЯ ЗАПИСИ ТЕМПЕРАТУРЫ ПОГРЕБОВ

– журнал, служащий для записи температуры в корабельных погребах с боезапасом, измеряемой несколько раз в сутки.

ЖУРНАЛ КОМПАСНЫЙ

– журнал, ведущийся на судах флота и служащий для записи данных об установках компасов, их снабжении, а также величин коэффициентов и всех результатов уничтожения и определения девиации. В нем же вычисляются рабочие таблицы девиации.

ЖУРНАЛ МАШИННЫЙ

– книга, ведущаяся на гражданских судах, в которую заносится расход топлива, смазочных и обтирочных материалов, а равно время и режим работы судовых котлов, главных и вспомогательных механизмов.

ЖУРНАЛ НАВИГАЦИОННЫЙ

– особый журнал, ведущийся во время походов на всех кораблях РКВМФ. В Ж. Н. вносятся все данные, касающиеся кораблевождения, необходимые для прокладки; все наблюдения и определения, производившиеся для обеспечения безопасности плавания. Все внесенные в журнал сведения должны быть настолько полны, чтобы впоследствии, при встретившейся надобности, можно было проследить обстоятельства плавания и восстановить всю прокладку.

ЖУРНАЛ СЛИЧЕНИЯ ХРОНОМЕТРОВ

– особый журнал, в который вписываются одновременные показания хронометров и часов. Разность этих показаний называется сличением.

ЖУРНАЛ ХРОНОМЕТРИЧЕСКИЙ

– особый журнал, предназначенный для вывода вероятных поправок сличительных часов на каждый день и определения ходов хронометров.

ЖУРНАЛ ШКАНЕЧНЫЙ

(Ship's log, log book) – книга, ведущаяся на гражданских судах; в нее заносятся в хронологической последовательности все события, имевшие место во время нахождения судна в пути и в порту. В старину в русском военном флоте так назывался вахтенный журнал.

З (Земля)

– буквенное значение одного из флагов военно-морского и международного сводов сигналов. Значение этого флага как сигнала по военно-морскому своду: "Дать задний ход". "Дал задний ход" "Меня дрейфует". Флаг "З" по международному своду сигналов означает: "У меня есть на борту лоцман".

"З" ("задраено")

– буква (литер), окрашиваемая на тех водонепроницаемых дверях, люках и горловинах корабля, которые должны быть всегда задраены.

ЗАБЕЖКА

– небольшое самодвижущееся судно, служащее для завоза якоря при кабестанной тяге судов.

ЗАБЕРЕГА

(речн.) – см. Закраина.

ЗАБЕРЕГИ, ЗАБЕРЕЖЬЕ

(сев.) – низменный берег до линии плавника или лед, покрываемый водою при максимальных сизигийных приливах и сильных морских ветрах. На льду после убыли воды остается тонкий ледяной покров – слуд, наслуд, слюз или залещина.

ЗАБИРАТЬ, ЗАБРАТЬ

– захватывать, зацеплять, начать действовать. Якорь забрал – зацепил лапами за грунт. Парус забрал – начал работать.

ЗАБЛОКИРОВАНИЕ

– см. Блокада морская.

ЗАБОКА

(речн.) – речной рукав, образующий с основным руслом остров.

ЗАБОЛОНЬ

– подкорье, наружный, т. е. более молодой слой древесины деревьев. В техническом отношении З. менее ценна, чем ядро.

ЗАБОР, ЗАКОЛ

(сев.) – ряд кольев, вбитых поперек течения реки, чаще всего на речных порогах, для ловли рыбы (главным образом семги). З. этот, идя от берега до берега или от подводных камней до берега, имеет в середине одни или несколько ворот, в которые плотно к краям вставляется ящик со стенками из сетей. В последний вставляется коническая мошна, входящая вершиною внутрь ящика, с отверстием таких размеров, чтобы, войдя, рыба не могла уже выйти из этого сетевого мешка.

ЗАБОРКА

– деревянная или железобетонная щитовая стенка в портах, заменяющая в некоторых случаях (при малых глубинах) часть откоса для более близкой установки судов к бровке берега.

ЗАБОРНИЦА

(сев.) – банка в шняке или часть ее, отделенная переборками.

ЗА БОРТ

– в воду. Выбросить за борт (To throw overboard) – выбросить в воду, окружающую судно.

ЗАБОРТНАЯ ВОДА

(соленая вода) – предназначается на судах для хозяйственных потребностей, для охлаждения трущихся частей механизмов, для тушения золы в котельных отделениях и т. д. З. В. накачивается помпами пожарной системы в расходную напорную систерну пожарной магистрали.

ЗАБОРТНЫЙ КЛАПАН

— см. Кингстон.

ЗАБУРУНЬЕ

(касп.) — мель, параллельная берегу, образуемая бурунами и меняющая свое место в зависимости от ветра.

ЗАВАЛ

(арх.) — 1. Крутая приглубая сторона подводной мели; яр у мели; приглубый бок отмели. 2. Замытые в реке, засоряющие ее русло деревья, пни, корни, камни и т. п. наносные предметы.

ЗАВАЛ

(волж.) — в рыбном промысле земляная насыпь в каком-нибудь протоке, задерживающая рыбу, которую вылавливают снарядами, устраиваемыми в разрытой части З.

ЗАВАЛ ШПАНГОУТОВ, БОРТОВ

— уклон ветвей шпангоутов надводного борта (а следовательно и бортов) от вертикали внутрь судна.

ЗАВАЛИВАТЬ, ЗАВАЛИТЬ

— повернуть, убрать к борту или внутрь судна вынесенные за борт выстрела, шлюпбалки, стрелы и т. п.

ЗАВАЛ-ТАЛИ

— тали, служащие для заваливания гика.

ЗАВЕДУЩИЙ ПРОДОВОЛЬСТВИЕМ

(Purser) — лицо экипажа коммерческого иностранного судна, на обязанности которого лежит хранение провианта и забота о продовольствии личного состава судна. В советском торговом флоте такой должности нет, а вместо этого существует выборный артельщик, который на полученные от капитана деньги закупает провизию для всего судового состава (не исключая и командного, поскольку стол общий) и наблюдает за рациональным использованием закупленного.

ЗАВЕДОВАНИЕ

— все боевые, технические и материальные средства, предметы оборудования и снабжения, а равно и отдельные части военного корабля в целях поддержания их в порядке и исправности, находятся в заведовании определенных ответственных лиц из состава экипажа корабля. Обязанности личного состава по З. определяются расписанием по заведованиям, которое является главным и основным в повседневной жизни корабля.

ЗАВЕРНУТЬ НАГЛУХО

(волж.) — завернуть трос так, чтобы он не травился, не отдавался.

ЗАВЕРТЫВАТЬ, ЗАВЕРНУТЬ

(To make fast, to belay) — доложить один или несколько шлагов снасти на утку, кнехт, кофель-нагель и т. п., т. е. закрепить, снасть таким образом, чтобы не легко было потравить или отдать совсем.

ЗАВЕРТЬ

— водоворот, пучина.

ЗАВЕСА

— стена в виде сруба с окнами, которой заделывалась на зиму передняя сторона стапеля со стороны воды.

ЗАВЕСА ДЫМОВАЯ

(Smoke-screen) — см. Дымовая завеса.

ЗАВЕСЧИК

— небольшой надводный корабль (миноносец, торпедный катер и т. п.) или самолет, назначенный для постановки дымовых завес.

ЗАВИВКА КНОПА

— см. Кноп.

ЗАВОДИНКА

(астр.) — маленький залив реки.

ЗАВОДИТЬ, ЗАВЕСТИ

— подавать, основывать. Завести конец или швартов — подать с корабля на стенку, пристань, другое судно. Завести пластырь — установить пластырь на место пробоины. Завести снасть — продернуть ее в блок. Завести шпринг (To anchor with a spring) — подать из кормового клюза (полуклюза) перлинь и конец его завязать к становому якорю или его цепи.

ЗАВОДНАЯ

— см. Заманиха.

ЗАВОДЬ

(сев.) — 1. Небольшая, обыкновенно полукруглая бухточка. 2. Заворот берега, где течение воды (в реке или в море), ударяясь в выдавшуюся часть, принимает обратное направление вдоль берега.

ЗАВОЗ

(речн.) — небольшой якорь (верп) с перлинем, по которому тянется судно, идет завозом, по завозу.

*ЗАВОЗ ВЕРПА

(Towing the line) — маневр погрузки верпа на шлюпку и отвоза его на заданное от корабля расстояние в целях перемещения или поворачивания корабля в требуемом направлении.

Завоз верпа,

З. В. требуется чаще всего, когда нужно встать на шпринг.

Завоз верпа.

ЗАВОЗ ПЕРЛИНЕЙ

— маневр передачи пенькового или манильского перлиня с корабля на стенку, пристань или бочку с помощью шлюпок.

*ЗАВОЗ СТАНОВОГО ЯКОРЯ

– маневр погрузки станового якоря на шлюпку и отвоза его на заданное расстояние в целях постановки судна на якорь.

Завоз станового якоря.

Практикуются главным образом два способа завоза: а) Подвешивая якорь на строп под один барказ. б) Подвешивая якорь между двумя барказами, связанными поперек балками.

ЗАВОЗ ЯКОРНОЙ ЦЕПИ

– маневр погрузки на шлюпку якорной цепи и отвоза ее на заданное расстояние. Применяется в тех случаях, когда нужно завести якорную цепь всей длиной, если, напр., судно стоит на мели и для стаскивания его удобно якорную цепь выбирать шпилем.

ЗАВОЗЕНЬ

(речн.) – якорь для завоза, верп.

ЗАВОЗИТЬ, ЗАВЕЗТИ

Завозить завоз – класть якорь впереди судна для тяги или для хода по завозу. Судно завозится – идет, тянется по завозу.

ЗАВОЗНОЙ ЯКОРЬ

– 1. См. Верп. 2. Стоп-анкер на речных судах.

ЗАВОЗНЯ

(речн.) – плоскодонная шлюпка, служащая для завоза якоря.

ЗАВОРОТ

(арх.) – приморская лука, выгиб морского или речного берега.

ЗАВЯЗАТЬ УЗЕЛ

(To tie a knot) – сделать снастью схватку или петлю на самой себе или вокруг чего-либо, а также соединить два конца или снасти.

ЗАГИВЕНЬ

(арх.) – 1. Изгиб в течении реки. 2. Мыс, образуемый извилиной реки.

ЗАГЛУШИНЫ

– доски, помещаемые в деревянных судах для закрытия пустых пространств, напр. между палубой и конем.

ЗАГЛУШКА

– металлический диск, вставляемый между двумя фланцами в трубопроводе для отделения какого-нибудь участка трубопровода. Применяется при ремонтных работах в действующей установке.

ЗАГЛЫБИ

(волж.) – окраины ям и омутов, подводные обрывы, кручи.

ЗАГОНКА

(астр.) – кусок дерева, забиваемый между шпангоутами; прокладка.

ЗАГОРАНИВАТЬ

(касп.) — становиться горькой — о воде вблизи устья больших рек при впадении их в Каспийское море.

ЗАГРАДИТЕЛЬ МИННЫЙ

(Mine-layer) — военный корабль, имеющий основным своим назначением постановку минных заграждений и соответственно для этой цели оборудованный. По своему устройству З. М. разделяются на: 1. Заградители, имеющие специальные помещения для постоянного хранения мин (корабельного боезапаса). 2. Палубные заградители, не имеющие помещений для хранения мин и принимающие мины на палубу непосредственно перед заградительной операцией. Первые постоянно готовы к использованию, вторые должны принимать мины на палубу каждый раз перед постановкой мин. Существует еще подразделение минных заградителей по назначению — на заградители дальнего действия и базовые заградители. Первые предназначены для постановки минных заграждений в неприятельских водах, вторые — в своих водах.

ЗАГРАДИТЕЛЬ ПОДВОДНЫЙ

— см. Подводные лодки.

ЗАГРАДИТЕЛЬ СЕТЕВОЙ

— военный корабль, имеющий своим назначением постановку специальных сетей против подводных лодок.

ЗАГРАЖДЕНИЕ ВОЗДУШНОЕ

— состоит из нескольких аэростатов, поднимающих провешенный между ними горизонтальный трос, с которого свешиваются вертикальные трехмиллиметровые тросы с грузиками на концах. Высота подъема этих воздушных "фартуков" от 2 000 до 5 000 м. Главное значение эти заграждения имеют ночью, когда они неожиданно для самолета противника поднимаются на вероятных путях его полета.

ЗАГРАЖДЕНИЯ

(Obstructions) — система искусственных и естественных препятствий на путях движения противника. К средствам заграждения, используемым на море, относятся мины, боны, сети, ряжи и пр.

ЗАГРАНИЧНОЕ ПЛАВАНИЕ

— плавание судов с заходом в иностранные порты.

ЗАГРЕБА

(черн.) — мель, параллельная берегу, образуемая бурунами и меняющая свое место в зависимости от ветра.

ЗАГРЕВАТЬ

— сделать один или несколько гребков веслами одного борта.

ЗАГРЕВАТЬ, ЗАГРЕСТИ ЖАР

(To bank the fires) — при кратковременных якорных стоянках часто закрывают паровые стопорные клапаны котлов, чистят топки, загребают горящий уголь (жар) к задней стенке котлов и забрасывают его сверху мокрым мусором. Все дверцы котлов закрываются. Для подъема пара в этом случае жар разгребают, подбрасывают свежего угля и восстанавливают горение. Пары поднимаются в 15–20 минут. Выгода от поддержки паров в расходе угля будет иметься лишь тогда, когда она продолжается

не более 6 часов. При более продолжительных стоянках на новую разводку паров угля потребуется меньше, чем на поддержку паров при З. Ж.

ЗАГРЕБНАЯ БАНКА

— первая, считая с кормы, банка на шлюпке, на которой сидят загребные.

ЗАГРЕБНОЕ ВЕСЛО

(Aftermost oar) — весло, которым работает (гребет) загребной.

ЗАГРЕБНОЙ

(Strokesman) — первый от кормы гребец на шлюпке, по которому равняются все остальные. В переносном смысле — вожак. В шутку за бачком краснофлотцы называют З. одного из своих товарищей, отличающегося исключительным аппетитом.

ЗАГРЕБНОЙ ПРОМЫСЕЛ

(сев.) — апрельский весновальный промысел.

ЗАГРЕБА

(арх.) — тихая теплая погода.

ЗАГРУЗЕТЬ

(астр.) — опуститься на дно, затонуть.

ЗАДВИЖКА

(клиновой кран, клинкет) — запорное приспособление для трубопроводов, состоящее из корпуса, в котором находится клиновидная пластина, перемещаемая помощью шпинделя.

ЗАДВИЖНОЙ ШТЫК

— см. Штык.

ЗАДЕВА, ЗАДЕВ

(арх.) — бревна или сучья деревьев, лежащие на дне реки, и вообще все, что препятствует свободному ходу неводов.

ЗАДЕЖИТЬ, ЗАДЕТЬ, ЗАДЕВАТЬ

(сев.) — закрепить.

ЗАДЕЛЫВАТЬ, ЗАДЕЛАТЬ

— заложить дыру, отверстие; забить, закласть, загородить. Заделать пробоину. Заделать течь.

ЗАДЕРЖИВАТЬ, ЗАДЕРЖАТЬ

— придерживать, останавливать, не пускать, не давать ходу. Задержать якорную цепь — остановить травящуюся якорную цепь с помощью стопоров. Задержать кормовой, носовой или какой-либо другой конец или перлинь — придержать, не пускать, завернуть его.

"ЗАДЕРЖКА"

(Detention) — 1. Задержка судна сверх всех обусловленных чартером сроков. 2. Возмещение за такую задержку. 3. Возмещение за задержку гужевого транспорта. 4.

Непроизводительный простой судна по якобы неизбежным обстоятельствам, как ожидание распоряжений, ожидание грузовых документов, ожидание лоцмана, ожидание буксиров, ожидание места у причала для производства погрузочно-разгрузочных работ и т. п. Все эти простои являются следствием нераспорядительности оперативных работников.

ЗАДЕРЖКА ЗА ФРАХТ

(Stop for freight) – распоряжение судовладельца о задержке груза вследствие неуплаты фрахта. Такое распоряжение дается администрации дока или пристани. См. – Морское залоговое право.

ЗАДЕРЖКА ПРИ ТРАНЗИТЕ

(Stoppage in transit) – право продавца задержать груз в пути вследствие несостоятельности покупателя.

ЗАДНЕКОЛЕСНИК, или ЗАДНЕКОЛЕСНЫЙ ПАРОХОД

– пароходы, движущиеся при помощи колеса, расположенного за кормой.

ЗАДНИЕ ПАРУСА

(After sails) – паруса грот- и бизань-мачт. Называются так в отличие от передних – на фок-мачте, бушприте, утлегаре и бом-утлегаре.

ЗАДНИЙ МАТЕЛОТ

(Ship next astern) – см. Мателот.

ЗАДНИЙ СТВОР

– см. Створ.

ЗАДНИЙ ХОД

(Rooping, backing, heaving astern) – у винтового судна может быть достигнут двояко: вращением гребного винта в обратную сторону или поворотом лопастей винта. Последний способ применяется редко и то лишь на небольших судах, снабженных нереверсивным двигателем, первый же принят почти повсюду. Перемена направления вращения гребного вала достигается в паровых машинах помощью кулисных приводов переменной парораспределения золотников, а в турбинных установках – отдельными турбинами заднего хода. В установках с тепловыми двигателями З. Х. получается помощью электропередачи, муфт трения или специального реверсивного устройства. Мощность двигателя при З. Х. делают не менее 40–60 % от полной силы двигателя для переднего хода. Приказания о перемене хода из командных пунктов управления кораблем передаются с помощью особых приборов (машинных телеграфов), телефонов и переговорных труб. Для предупреждения ошибок в командных пунктах и машинных отделениях устанавливаются указатели направления вращения гребного винта.

ЗАДНЯЯ ШКАТОРИНА

(After leech) – см. Шкаторина.

ЗАДРАИВАТЬ, ЗАДРАИТЬ

(To shut, to close) – 1. Туго затягивать или завязывать веревкою при помощи кляпа, заворотки или драйка. 2. Закрывать плотно, наглухо с помощью специальных приспособлений (задраек), напр. задраить иллюминатор, люк, порт, горловину, дверь и т. п.

ЗАДРАЙКА

(Bolt bar, snacket) – прибор для плотного закрытия или закрепления иллюминаторов, люков, горловин и пр. Состоит из откидного болта (Pivoted bolt, fastening-screw, dog-bolt, hinged eye bolt), затяжного обушка на резьбе – кольцевой ручки (Handle) или затяжного барашка с ушками – ручки с ушками (Wing nut, dog-bolt handle, handnut) или обыкновенной зажимной гайки для прижатия. З. называют также приспособление для плотного закрытия водонепроницаемых дверей, имеющее ручки по обеим сторонам двери; одна из этих ручек имеет выступ, который при повороте надвигается на клин, укрепляемый на двери или на переборке в зависимости от того, где укреплен З.; эта ручка собственно и задраивает дверь, т. е. является З.; другая ручка находится по другую сторону двери и является лишь ручкой.

ЗАЕДАНИЕ ПОРШНЯ

– застревание поршня в цилиндре, вызываемое перекосом и т. п.

ЗАЕДАТЬ, ЗАЕСТЬ

(To kink, foul rope) – задевать за что-либо, идти туго, с большим трением, защемиться. Снасть заела – запуталась во время тяги и не проходит в блок или засела, ущемясь между шкивом и щекой. В более широком смысле: заело – перестало действовать, работать.

ЗАЕЗДОК

(амур.) – частокол поперек реки для ловли рыбы. В загороди этой оставляют ворота, в которые ставится морда для захода в нее рыбы.

ЗАЕМ ПОД ТОВАРЫ

(Respondent) – заем капитана под залог только одного груза в отличие от бодмерии, когда закладывается судно и груз или же одно только судно.

ЗАЖАТЬ ШПИЛЬ

– соединить барабан шпиля со шпинделем.

ЗАЖИВ

(арх.) – начало морского прилива.

ЗАЖИВАТЬ

(сев.) – 1. Говорят о воде, когда она начинает прибывать от морского прилива: "вода зажила". Обрато, когда она начинает убывать: "вода дрогнула, запала". 2. О море: освободиться ото льдов; отсюда: "зажившее море" – море, освободившееся ото льдов. 3. О весеннем половодье рек, когда они текут быстрее; когда же воды спадают после разлива, то об этом говорят: "отживать, отжить". 4. О ветре, когда он поднимается после штиля на море.

ЗАЖИГАНИЕ

– система воспламенения горючей смеси в цилиндрах двигателя. В современных карбюраторных и газовых двигателях осуществляется электрической искрой, источником которой являются аккумулятор, динамо-машина или магнето.

ЗАЖИГАТЕЛЬНЫЕ ВЕЩЕСТВА

– вещества, вызывающие пожары и взрывы действием тепла, выделяющегося при их горении. К З. В. относятся: желтый фосфор, термит, горючие смеси и т. п.

ЗАЖИМЫ, КЛЕММЫ

(Terminal) – приспособления для токопроводящего присоединения электрических проводов, напр. зажимы электрической машины, зажимы измерительного прибора и т. д.

ЗАЖОР

– ледяной затор, образующийся вследствие забития русла реки донным льдом и вызывающий подъем воды.

ЗАЗЕМ, ЗАЗЕМНЫЕ ДОСКИ

– брусья между днищем и бортовой обшивкой, которые при своем соединении создают между ними почти прямой угол, напр. на гусянах, коломенках и др. деревянных судах.

ЗАЗЕМЛЕНИЕ

(Ground, earth) – 1. Соединение металлическим проводом части электрического устройства с почвой (землей) или корпусом судна для улучшения условий работы электрических цепей. 2. Заземление антенны – соединение радиосети с металлическим корпусом корабля. Вследствие хорошей проводимости морской воды, соприкасающейся с корпусом корабля, получается хорошее прохождение тока от антенны к земле.

ЗАЗОР

(Clearance) – небольшое пространство, имеющееся между двумя деталями и обеспечивающее их взаимную подвижность.

ЗАИГРЫВАТЬ

Шкаторина заигрывает – трепещет, трясется под влиянием ветра; указывает тем самым, что круче идти нельзя, так как парус выйдет из ветра, т. е. перестанет работать.

ЗАЙМИЩЕ

(волж.) – см. Пойма.

ЗАЙЧИК

(White horses) – пенистая верхушка волны. То же, что и барашек.

*ЗАКАБОЛИВАТЬ, ЗАКАБОЛИТЬ

– перевязать что-либо каболкой, наложить на снасть стопорку или бенвелек из каболки. Закаболить гак (To mouse a hook) – обвязать гак каболкой, проведя ее через проушину в носке и вокруг спинки.

Закаболивание гака.

Делается для предупреждения соскакивания стропа с гака и несчастных случаев с людьми.

ЗАКАЛКА

(Hardening) – один из видов термической обработки стали и некоторых сплавов (напр. латуни) путем нагрева их выше критической точки с последующим быстрым охлаждением. 3. Большинство сталей сильно увеличивает их твердость и хрупкость, у иных (напр. марганцевая сталь), наоборот, увеличивает эластичность и вязкость. 3. большей частью уменьшает электро- и теплопроводность. Холодная закалка – придание твердости путем наклепа.

ЗАКИДЫВАТЬ, ЗАКИНУТЬ НОКИ

– обрасопить реи таким образом, чтобы угол, составляемый ими с диаметральной плоскостью судна, был бы наименьшим, причем этот угол у марса-рея должен быть несколько большим, чем у нижнего рея, а у брам-рея несколько большим, чем у марса-рея. З. Н. обычно применяется при крутом бейдевинде.

ЗАКЛАДКА

– заложение основания судна, здания или вообще строительства; начало строительства судна, здания, сооружения.

ЗАКЛАДНОЕ ПРАВО НА ФРАХТ

(Lien for freight) – законное право судовладельца на удержание груза в обеспечение получения фрахта. См. Морское залоговое право.

ЗАКЛАДЫВАТЬ

– зацепить, задеть, положить начало; наложить. З. гак (To hook, to grapple) – за обух, в рым. З. судно – положить начало строительству судна. З. тали, шлагтов и пр. З. тали на тали (To put luff upon luff) – для усиления тяги и уменьшения прилагаемой силы закладывают на ходовой лопарь одних талей другие тали, двушкивным блоком за лопарь, а одношкивным в неподвижный обух. Употребляется при подъеме больших тяжестей там, где нельзя из-за недостатка места поставить на тягу много людей.

ЗАКЛЕВАТЬ

(касп.) – положить стопор, заложить, закрепить (снасть).

ЗАКЛЕПКА

(Rivet) – стальной цилиндрический стержень с головкой, служащий для соединения различных металлических частей корпуса судна, стенок котлов и т. п. В зависимости от вида головки (Rivet head) З. разделяются на; З. с полукруглой головкой; З. с конической головкой; З. с потайной головкой.

ЗАКЛЕПОЧНАЯ СТАЛЬ

(Rivet steel) – сталь, идущая на изготовление заклепок; должна иметь временное сопротивление не менее 35 кг/мм² при удлинении не менее 25 %.

ЗАКЛЕПОЧНОЕ ОТВЕРСТИЕ

(Rivet Hole) – отверстия в металлических листах, в которые вставляются заклепки.

ЗАКЛЕПОЧНОЕ СОЕДИНЕНИЕ

(Riveting) – неразъемное соединение деталей или частей сооружения с помощью заклепок.

ЗАКЛЕПОЧНЫЙ РЯД

(Row of Rivets) – несколько заклепок, поставленных на одной линии.

ЗАКЛЕПОЧНЫЙ ШОВ

– место соединения деталей или частей сооружения заклепками. По числу рядов заклепок З. Ш. бывают однорядными, двухрядными и т. д. В зависимости от вида соединения различают З. Ш. с накладками, если части, поставленные впритык, соединяются посредством одной или двух специальных накладок, и внахлестку, если части при соединении накладываются одна на другую.

ЗАКЛИНИВАТЬ, ЗАКЛИНИТЬ

– укреплять клином, клиньями, вколотить клин. "Заклинило", "заело" – говорят о частях механизмов, движению которых что-нибудь препятствует.

ЗАКЛЮЙ ГАК
(сев.) – заложи гак.

ЗАКЛЮЧЕВНЫЙ ЯКОРЬ
(волж.) – якорь, предназначенный в помощь завозному, если последний при съёмке судна с мели ползет.

ЗАКЛЮЧИНА
(волж.) – комингс.

ЗАКОЛ
(сев.) – см. Забор.

ЗАКОН ГАРТЕРА 1898 г.
(Harter Act) – действующий в Сев. Америке закон о морской перевозке грузов, предусматривающий ответственность перевозчика.

ЗАКОН КЕПЛЛЕРА
– см. Кеплер.

ЗАКОН О ФЛОТЕ
– понятие, под которым обычно подразумевают проведенное в законодательном порядке положение о составе флота, сроках службы кораблей различных классов, ежегодном плавании флота, его комплектовании, оборудовании морских театров и пр.

ЗАКОРОЖЬЕ
(бел.) – глубокое место за обсыхающими каменными мелями, т. е. коргами.

ЗАКОСОК
(волж.) – 1. Небольшая подводная песчаная отмель, идущая от берега в стрежень реки. 2. Глубокое место реки между берегом и узкою мелью-косою.

ЗАКОШЕЧЬЕ
(сев.) – глубокое место за обсыхающими песчаными мелями, т. е. кошками.

ЗАКРАИНА, ЗАБЕРЕГА, ПРИПАЙ
– узкая, полоса льда у берега при начале замерзания реки или моря.

ЗАКРЕПЛЯТЬ, ЗАКРЕПИТЬ
(To reeve) – крепить окончательно, укреплять, прикреплять, скреплять; связывать, соединять одну вещь с другою. З. (тот или иной предмет) по-походному – привязать к палубе, мачте или какой-либо неподвижной, прочно укрепленной части судна во избежание сдвига во время качки. З. якорь по-походному (To secure the anchor for sea) – укрепить якорь по-походному, чтобы на качке он не мог сдвинуться со своего места. З. парус (To furl or to froom a sail) – обнести сезнями или концом после того, как парус взят на гитовы. З. снасть (To belay a rope, to make fast) – завернуть ее на кнехт, кофель-нагель, утку. З. шлюпку по-походному – завести на шлюпку грунтовые и найтовы и подать на нее походный конец.

ЗАКРОЙ

(касп.) — дальность видимости; расстояние, на котором скрывается предмет. Говорится: полтора закроя, два закроя и т. д. Бегать в закрой, на два закроя — значит удалиться от берега на 1–2 дальности видимости.

ЗАКРОЙ ВОДЫ

(арх.) — глубина, начинающаяся за береговой отмелью. Закройный берег — отвесный, крутой и приглубый берег, около которого вплотную начинается З. В.

ЗАКРОМА

— 1. Вертикальные отсеки (силоса) более или менее значительной высоты (до 40 м и более) в элеваторах силосного или закромного типа, служащие для хранения зерна вссыпную. 2. Особые лари (бункера), устроенные в набережной порта на близком расстоянии друг от друга и обделанные Камнем. В З. разгружаются железнодорожные вагоны с углем, подаваемые по кордону набережной, а из З. путем отбрасывания особых щитов уголь высыпается по лотку в судно.

ЗАКРУТ

— говорится о снасти, когда на ней образуется калышка.

ЗАКРЫВАТЬ, ЗАКРЫТЬ

— прикрывать, заграждать, заслонять. З. порты. З. иллюминаторы (не то же, что задраить). З. клапан, клинкет, кингстон и т. д. З. парус (бел.) — обезветрить парус.

ЗАКРЫЛОК

— специальное приспособление в задней нижней части крыла самолета, служащее для уменьшения посадочной скорости.

ЗАКРЫТЫЙ РЕЙД

(Closed roadstead) — см. Рейд.

ЗАЛЕДА

(арх.) — мерзлая земля у берегов, бывшая всю зиму подо льдом.

ЗАЛЕЩИНА

(сев.) — лужи, остающиеся на обсыхающих берегах, или лешади.

ЗАЛИВ

(Bay, gulf, cove, bight) — часть океана или моря, вдавшаяся в берег, окруженная с трех сторон сушей и сообщаемая с морем широким устьем.

ЗАЛИВЕЦ

(Small bay) — небольшой залив.

ЗАЛИВКА ПОДШИПНИКА

(To babbit bearing) — заливка трущихся частей подшипника (вкладышей) антифрикционными сплавами для уменьшения потерь на трение.

ЗАЛИВНОЙ

(арх.) — остров или берег, временами заливаемый водою.

ЗАЛИВНОЙ ЛЕД

(сев.) – новообразовавшийся, уже достаточной плотности, мешающий плаванию лед.

ЗАЛОГ

(Lien) – право задержки принадлежащего другому лицу груза как обеспечение за последующее выполнение принятых грузохозяином на себя обязательств. Так, судовладелец в обеспечение уплаты ему фрахта и иных сумм имеет заладное право на перевезенный им груз.

ЗАЛОМ

(арх.) – 1. Нанос, скопление льдин, нагромоздившихся одна на другую на отмели у морского берега. 2. Место наноса пней, деревьев и пр., образующегося в узком месте реки; род естественной плотины.

ЗАЛОМЫ

(астр.) – трещины, взломы льда при моряне, после чего льдины нередко уносятся в море.

ЗАЛП

(Salvo, Volley) – одновременный выстрел из нескольких орудий (ружей). В старину говорили – залф, салф.

ЗАЛПОВЫЙ ОГОНЬ

– артиллерийский огонь такого характера, когда все орудия, назначенные для стрельбы, производят одновременно по специальному сигналу выстрел и, продолжая заряжание и наводку, ждут нового сигнала.

ЗАЛУДЬЕ

(сев.) – часть воды у берега, отделенная от моря лудками (маленькими голыми островками).

ЗАЛЫВИНА

(волж.) – залив в реке.

ЗАЛЫЖНЯ

(арх.) – морской залив.

ЗАМАЗКИ

(Putty) – тестообразные составы, прочно пристающие к поверхности предмета и с течением времени переходящие в твердое состояние.

ЗАМАНИХА

(касп.) – бурн, сильное волнение у берегов и над подводными скалами.

ЗАМАНИХА, МАНИХА

(речн.) – подводное продолжение затонины (ухвостья косы), выдвинутое далеко в русло, с крутым обрывом.

ЗАМЕДЛЕННОЕ ДВИЖЕНИЕ

(Retarded motion) – движение, скорость которого уменьшается. Ускорение в З. Д. является величиной отрицательной.

ЗАМЕСТИТЕЛЬНЫЕ СИСТЕРНЫ

– см. Систерны подводных лодок.

ЗАМЁТ

(волж.) – бугор из песка, нанесенного течением кругом или с одной какой-нибудь стороны севшего на мель судна. Попавшее в З. судно невозможно снять с мели без поспешной паузки (отгрузки).

ЗАМЕТАЕТ

(речн.) – заносит песком севшее на мель судно.

ЗАМЕТАЛО

(волж.) – занесло песком якорь, цепь, проток и т. п.

ЗАМИРАНИЕ, ФЕДИНГ

(Fading) – явление внезапного уменьшения или прекращения слышимости радиосигналов без видимой причины вследствие интерференции нескольких электромагнитных волн, пришедших от приемника к передатчику различными путями или вследствие поглощения отдельных электромагнитных волн в верхних слоях атмосферы. Наблюдается при приеме далеких станций, работающих на волнах, длина которых короче 500 м.

ЗАМОИНА

(речн.) – место, размываемое или замываемое водой.

ЗАМОК

(стар.) – специальное возвышение в носу или в корме на кораблях XVI ст., в котором устанавливались артиллерийские орудия.

*ЗАМОК

(1. Scarf. 2. Breech-block or breech plug) – 1. Соединение двух брусьев. Концы соединяемых брусьев стесываются и вырезаются на некоторой длине таким образом, чтобы при накладывании концов друг на друга получить как бы целый брус.

Замок орудийный.

З. в зависимости от формы стесанных и вырезанных концов брусьев носят различные наименования. 2. З. руля – соединение баллера руля с рудерписом. 3. Специальный механизм для запирания канала ствола орудия со стороны казенной части и для производства выстрела.

ЗАМОЛАЖИВАЕТ

(сев.) – наносит туман.

ЗАМОЧНЫЙ

– боец орудийного расчета, открывающий и закрывающий замок орудия во время стрельбы.

ЗАМУХОРИТЬСЯ

(арх.) – стать пасмурным.

ЗАМША

— кожа особой обработки. Употребляют для протирки оптических стекол и некоторых других изделий.

ЗАМЫСОК

— заливек или угол за мысом, не вдающийся внутрь материка.

ЗАНАВЕСИТЬ

(касп.) — пройти траверз другого судна, закрыв его своими парусами.

ЗАНИМАТЬ СВОЕ МЕСТО

(To take up one's station) — говорится о судне, входящем в указанное ему место в строю.

ЗАНОСИТЬ ВЕСЛО

при гребле — забрасывать лопасть весла перед гребком к носу шлюпки, держа лопасть горизонтально над водой и переводя ее в вертикальное положение для погружения в воду в последний момент перед началом гребка.

ЗАОСТРОВОК, ЗАОСТРОВЬЕ

(речн.) — место за островом; заостровной проток — рукав реки.

ЗАПАД

(West) — в астрономии и у моряков W (west) — одна из четырех точек горизонта (противоположная востоку), где заходит Солнце во время равноденствия. Находится на равных расстояниях от севера и юга с левой стороны, если смотреть на север. В точке З. небесный экватор пересекается с истинным горизонтом.

ЗАПАД

(арх.) — морской отлив, убыль воды в отлив. Западать, запасть — убывать, упадать (о воде при отливе). Западный час — когда вода западает, начинает идти на убыль.

ЗАПАДНИК

(волж.) — западный ветер.

ЗАПАДНО-АВСТРАЛИЙСКОЕ ТЕЧЕНИЕ

— см. Поперечное течение Индийского океана.

ЗАПАДНО-ГРЕНЛАНДСКОЕ ТЕЧЕНИЕ

— см. Ирмингера течение.

ЗАПАЛ

(1. Vent. 2. Vent, touch hole. 3. Ignition) — 1. Сквозное узкое отверстие в казенной части орудий старых систем, через которое производилось воспламенение боевого заряда. 2. Приспособление для передачи горения или взрыва зарядам, применяемым при подрывных работах. 3. Воспламенение горючей смеси или топлива внутри рабочего цилиндра двигателя. Существуют три системы З.: а) воспламенение электрической искрой (см. Зажигание) в двигателях, работающих на легком топливе; б) воспламенение от раскаленной поверхности (калоризатора), помещаемой внутри цилиндра (для нефтяных двигателей), и в) самовоспламенение впрыскиваемого горючего, происходящее вследствие повышения температуры при сжатии воздуха в цилиндре двигателя (у Дизеля).

ЗАПАЛА ВОДА

(сев.) — см. Дрогнуть.

ЗАПАЛЬНАЯ СВЕЧА

— см. Свеча.

ЗАПАЛЬНЫЙ ЗАРЯД

(минный) — снаряженный запальный стакан с зарядным патроном.

ЗАПАЛЬНЫЙ ПАТРОН

(минный) — запал, приспособленный для взрыва запального стакана.

ЗАПАЛЬНЫЙ СТАКАН

— металлический внутри оцинкованный стакан, снаряженный взрывчатым веществом для передачи детонации от запального патрона или от ударника с капсюлем к заряду. Применяется в минах и торпедах.

ЗАПАС БОЕВОЙ ПЛАВУЧЕСТИ

— запас плавучести, обеспечиваемый бронированием надводной части корабля. З. Б. П. равен объему надводной части корабля, целость и водонепроницаемость которой обеспечивается во время боя надлежащим бронированием борта и палуб.

ЗАПАС ВОДОИЗМЕЩЕНИЯ

— запас веса корабля, оставляемый при проектировании на просчеты и непредусмотренные проектом надобности, которые могут возникнуть в процессе постройки корабля. З. В. составляет в зависимости от величины корабля 0,5–4 % от полного водоизмещения, причем половина З. В. оставляется в распоряжении заказчика, а половина — в распоряжении промышленности.

ЗАПАС ПЛАВУЧЕСТИ

— водонепроницаемый объем надводной части судна, расположенной выше нормальной грузовой ватерлинии. З. П. обеспечивает безопасность плавания судна и в частности остойчивость, непотопляемость, крепость и т. д. На боевых судах различают запас боевой плавучести (см.).

ЗАПАС ПРЕСНОЙ ВОДЫ

— который должно брать судно, зависит от назначения его, числа пассажиров и команды и пр. Это количество может быть определено по формуле:

$$W = cvf/1000,$$

где W — необходимый запас воды в т, с — количество пассажиров и команды, v — наибольшее число дней между двумя портами рейса, f — число литров воды, положенных на человека в сутки; f зависит от типа судна, увеличиваясь по величине для крупных океанских пассажирских пароходов и уменьшаясь для каботажных судов и судов, совершающих короткие рейсы.

ЗАПАС ПРОЧНОСТИ

— отношение временного сопротивления или предела текучести к величине напряжения, возникающего в частях данной конструкции.

ЗАПАС ТОПЛИВА ПОЛНЫЙ, или НОРМАЛЬНЫЙ

— такой запас, когда все специально предназначенные для этого на корабле помещения заполнены топливом.

ЗАПАС ТОПЛИВА УСИЛЕННЫЙ

— такой запас, когда на корабль принимается некоторое количество топлива сверх полного (нормального) запаса с использованием некоторых помещений, предназначенных для других целей; размеры этого запаса топлива не являются для данного корабля постоянными и зависят от поставленных кораблю задач.

ЗАПАСНЫЙ

(Reserve) — запасенный, заготовленный в запас. З. мачта. З. паруса, стенки, части машин, механизмов, приборов, установок и пр. З. рангоут, такелаж, якорь и пр. — предметы судового снабжения, отпускаемые в запас на случай необходимости замены ими изношенных, утерянных или поврежденных.

ЗАПЕЛЕНГОВАТЬ

(To bear) — определить направление на предмет по компасу.

ЗАПИСКА ЛЮКОВАЯ

— документ, составляемый представителем таможни по окончании осмотра судна. В З. Л. после названия и подробного описания судна вносится отметка представителя таможни о производстве приема и осмотра судна, опись судовой провизии и судового снабжения, перечень вещей, привезенных судовым экипажем, число и место поставленных таможней пломб. З. Л., вручаемая капитану, хранится на судне в течение всего времени пребывания его в порту.

ЗАПЛЕСОК

(речн.) — узкая полоса берега у нижней части яра у самого уреза воды; З. также называется часть отлогого берега между урезом воды и горами.

ЗАПЛЕЧИКИ

(Shoulders) — 1. Выступы на каком-нибудь изделии, служащие для упора. 2. Выемки на рангоутном дереве в том месте, где накладывают на него такелаж.

ЗАПЛЫВИ

(речн.) — связка бревен (запони), устанавливаемая на поворотах быстрых рек для удержания сплавных судов, чтобы они не ударялись о берег.

ЗАПОНЬ, ЗАПАНЬ

(речн.) — плавающая преграда из связанных бревен, служащая для недопущения к гидротурбинам, водяным колесам и т. д. плавающих предметов (льдин, бревен и т. п.), а также для задержания леса, сплаваемого по реке россыпью.

ЗАПОРНЫЙ КЛАПАН

(Shut off valve) — деталь трубопровода, служащая для включения или выключения последнего.

ЗАПРУДА

(Dam, dike, weir) — сооружение из камня и фашин, перегораживающее русло небольшой речки.

ЗАПРУЖИТЬ

(арх.) — затопить, опустить в воду, погрузить.

ЗАПЯТНАТЬ БЕРЕГ

(сев.) – заметить, открыть, опознать, запеленговать берег во время пасмурности, тумана или темноты.

ЗАРНИЦА

(Sheet lightning) – см. Грозы.

ЗАРОПАСИЛО РЕКУ

(арх.) – запрудило льдинами во время ледостава или ледолома.

ЗАРОЧИТЬ

(сев.) – завязать, зацепить за что-либо конец снасти или троса.

ЗАРУБИЛАСЬ

(сев.) – см. Дрогнуть.

ЗАРЫВАТЬСЯ

(To pitch or plunge deep in to the Water or forward) – говорят о корабле, погружающемся носом в воду при ходе на волнении.

ЗАРЯ ВЕЧЕРНЯЯ или УТРЕННЯЯ

(Sunset and sunrise colours) – сложный комплекс световых явлений, наблюдаемых в атмосфере перед наступлением ночи или дня. Вызывается лучами солнца, не доходящими непосредственно до наблюдателя, но освещающими верхние слои видимой части атмосферы. Наблюдения показывают, что эти явления прекращаются совершенно, когда снижение солнца становится большим 18° . См. Сумерки.

ЗАРЯД

(Charge, cartridge) – 1. Определенное количество по весу пороха, предназначенное для производства одного выстрела. Для стрельбы из орудий употребляются заряды; боевые (Full charge) – для стрельбы в бою и для особых испытаний в мирное время. Пониженно-боевые – для практических стрельб; они несколько меньшего веса, чем боевые, почему дают меньшую начальную скорость и соответственно развивают меньшие давления. Уменьшенные (Reduced charge) – для практических стрельб и боевых по берегу. Специального назначения, как то: для осветительных, ныряющих и др. снарядов. Холостые (Blank Cartridge) – для салютов, учений и как согревательные. 2. 3. разрывной (Boosting charge) – помещаемый в различных разрывающихся снарядах. 3. В подрывном деле – некоторое количество взрывчатого вещества, заключенного в оболочке (подрывной патрон) для порчи и разрушения различных сооружений, дорог, мостов, военного вооружения и т. д.

ЗАРЯД

(сев.) – снег при ветре, идущий полосами, между которыми встречаются ясные пространства. Просветами между зарядами пользуются для входа или выхода из становищ.

ЗАРЯД ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ

(Charge) – количество электричества, связанное с данным телом. Положительный З. Э. создается избытком протонов, отрицательный – избытком электронов, причем заряд каждого протона или электрона равен $1,6 \cdot 10^{-19}$ кулона

ЗАРЯДКА АККУМУЛЯТОРА

(Charging of an accumulator) – накопление на электродах элементов аккумулятора продуктов электролитического распада посредством пропускания через него

электрического тока. При разрядке аккумулятор действует подобно обыкновенной гальванической батарее.

ЗАРЯДНАЯ КАМОРА

(Head, powder chamber) – внутренняя гладкостенная часть ствола артиллерийского орудия, служащая для помещения снарядов и зарядов (патронов).

ЗАРЯДНИК

– подъемное устройство в башне, служащее для подачи снарядов и зарядов из погребов к орудиям.

ЗАРЯДНЫЙ СТАНОК

– специальный станок, служащий для обучения орудийного расчета приемам заряжания и для тренировки в быстроте заряжания.

ЗАРЯЖАНИЕ ОРУЖИЯ

– действие, состоящее из трех приемов: 1. Открывания затвора. 2. Вкладывания патрона (снаряда и порохового заряда). 3. Закрывания затвора.

ЗАРЯЖАТЬ

Зарядить огнестрельное оружие (To load, to charge) – поместить в огнестрельное оружие патрон (снаряд, заряд и трубку), приготовить его к производству выстрела. З. топку – подготовить топку к действию: загрузить ее дровами, промасленной паклей и др. растопочным материалом.

ЗАСИВЕРКА, ЗАСЕВЕРКА

(арх.) – холодная погода при сев. или сев.-вост. ветре, вообще холод.

ЗАСЛОНКА, ШИБЕР

(Damper) – прибор для регулировки силы тяги, что достигается большим или меньшим открытием З.

"ЗАСЛУГА"

– так назывались во времена парусного флота деньги, которые выдавались матросам на руки за невыпитое ими казенное вино (чарки), а также за несъеденное масло и другие припасы, отпускавшиеся по положению.

ЗАСПИННАЯ ДОСКА

(Backboard) – доска за кормовым сидением на шлюпке. В старину называлась вельмогой.

ЗАСТАВНОЙ

(стар.) – крейсер, форзейль.

ЗАСТРУГА

– 1. Песчаная небольшая подводная коса, переходящая от одного берега к другому (речн.). 2. Песчаная гряда, образовавшаяся от прибоя на малой глубине, параллельно морскому берегу (бел.).

ЗАСТЫГНУТЬ

(арх.) – о воде: слегка на поверхности замерзнуть, взяться льдом.

ЗАСЫЧКА, ЗАСЫКАЕТ, ЗАСЕЧКА, ЗАСЕКАЕТ
(сев.)—гребень волны на мелком месте.

ЗАТВОР

— часть огнестрельного орудия, заряжающегося с казенной части, служащая для запираения канала и производства выстрела.

ЗАТВОР СУХОГО ДОКА

(Water gate, flood-gate) — запирающее приспособление, при помощи которого закрываются ворота, сообщающие бассейн сухого дока с морем. См. Док сухой.

ЗАТЕМНЕНИЕ КОРАБЛЯ

(Darkening) — закрытие всех точек (иллюминаторов, люков, портов и т. п.) на корабле, через которые возможно проникновение света наружу. З. К. обязательно при плавании и при нахождении на рейдах в военное время. З. К. производится по специально установленному сигналу на основе расписания по затемнению.

ЗАТИРАТЬ

— делать складку на парусине. Так, напр., швы подшивки у парусов затираются.

ЗАТИРКА

— расширение шва у паруса от середины в одну или в обе стороны. З. у швов делается в тех местах, где парус подвержен наибольшему растяжению.

ЗАТМЕВАЮЩИЙСЯ ОГОНЬ

(Occulting-light) — см. Маячные огни.

ЗАТМЕНИЕ

(Eclipse) — астрономическое явление, состоящее в том, что одно небесное тело закрывает от наблюдателя другое или тень от одного небесного тела падает на другое. К первым относится солнечные З., а ко вторым — лунные З.

ЗАТОН

(Cove, creek of refuge) (речн.) — залив, служащий естественной гаванью для зимующих судов; часто такие З. обделяются и обстраиваются и служат ремонтной базой; чем глубже и просторнее З. и защищеннее ото льда, тем он лучше для зимовки судов.

ЗАТОНИНА

(речн.) — небольшой залив, образуемый надводной песчаной косой. Такой залив, если он глубокий и достаточно просторен, носит название затона.

ЗАТОПЛЕНИЕ ПОГРЕБОВ ДЛЯ БОЕВЫХ ЗАПАСОВ

— см. Система затопления и орошения погребов для боевых запасов.

ЗАТОР

(Blocking) — застревание отдельных льдин между устоями мостов, мелями, островками и т. п., преграждающее путь ледоходу и забивающее русло реки.

ЗАТОЧКА ИНСТРУМЕНТА

— обработка режущего инструмента для получения у него острого лезвия.

ЗАТУХАЮЩИЕ КОЛЕБАНИЯ

— колебания, амплитуда которых постепенно уменьшается, напр. колебания маятника, испытывающего сопротивление воздуха и трение в подвесе. Все свободные колебания, происходящие в природе, являются в большей или меньшей мере З. К. Электрические З. К. получаются, напр., при разряде конденсатора через катушку самоиндукции. З. К., получающиеся при разряде конденсатора искрой, применяются на искровых передатчиках.

ЗАТЯГ

(арх.) — залив, вдающийся в материк.

ЗАТЯЖНОЙ ВЫСТРЕЛ

— см. Осечка.

ЗАУСЕНЕЦ

— излишки металла, остающиеся на кромках изделий после какого-нибудь процесса обработки; задравшийся кусочек металла на готовом изделии от неаккуратного обращения с последним. Обычно З. мешает правильному функционированию детали и должен быть удален.

ЗАФРАХТОВАНИЕ

(Affreightment) — подписание чартера (цертепартии) грузоотправителем или его агентом.

ЗАФРАХТОВАННОЕ СУДНО

— судно, на которое имеется подписанный фрахтовый договор (цертепартия).

ЗАФРАХТОВАТЬ

(To charter, to freight) — нанять судно под груз; подписать цертепартию.

ЗАХЛЕСТ

(Afoul) — завернуть снасть захлест означает завернуть ее так, чтобы она собой зажала свой же свободный конец. На шлюпках завертывать захлест шкоты категорически запрещается.

ЗАХЛОПКИ

на вентиляционных трубах — специальное устройство в вентиляционных каналах, проходящих через водонепроницаемые переборки или броневые палубы. Закрытием З. достигается водонепроницаемость указанных выше переборок и палуб.

ЗАХОД

(слав.) — запад.

ЗАХОДИТЬ

(говоря о ветре) (To scant, to borrow) — становиться круче. Так, напр., если судно при ветре N идет курсом OSO, то при изменениях направления ветра по часовой стрелке (от N к O через NNO, NO, ONO и т. д.) ветер в отношении судна будет заходить, а при изменениях против часовой стрелки (от N к W через NNW, NW и т. д.) — отходить.

ЗАХОЖДЕНИЕ

– 1. Перемена направления линии строя, произведенная около одной из его оконечностей, которая остается на месте. Совершая З., корабли в каждый данный момент должны находиться на одной линии, почему и движутся при этом с различной скоростью. Корабль-уравнитель сохраняет эскадренный ход, если ему приходится описывать кривую наибольшей длины, и уменьшает ход, если описывает кривую наименьшей длины. Угол строя при З. не меняется. Этот способ, требуя значительного маневренного пространства, труден в отношении удержания равнения и скоростей. Употребляется при поворотах на новый курс в строях фронта и пеленга и в сложных строях. 2. Звуковой сигнал, исполняемый на горне или подаваемый ручным свистком как приветствие при встрече военных кораблей друг с другом и при прибытии на корабль командира корабля, его прямых начальников, лиц высшего командования и членов правительства.

ЗАХОЛЮСТОЕ

(арх.) – глубокий заливек при речных берегах.

ЗАЦВЕЛЫЙ ПАРУС

– парус, на котором образовались черные пятна. Цвель или гниль у паруса образуется от переменного действия на него атмосферных осадков и лучей солнца в то время, когда он закреплен или взят на гитовы.

ЗАШТИЛЕВАТЬ, ЗАШТИЛЕТЬ

(To be becalmed, to fall calm) – говорят о парусном судне, которое из-за прекращения ветра остается без движения и не в состоянии управляться.

ЗАЩИТА ОСНОВАНИЙ ДЫМОВЫХ ТРУБ

– см. Броня оснований дымовых труб.

ЗАЩИТА УГОЛЬНАЯ

– на боевых кораблях, имеющих угольное отопление, запасы топлива размещаются так, что служат в качестве защиты против действия снарядов или торпед, как дополнение к броневой защите или как составная часть противоторпедной подводной защиты.

ЗАЩИТНАЯ ОДЕЖДА

– одежда для защиты всего тела от боевых отравляющих веществ (БОВ), действующих на кожу (иприт, лжизит), состоящая из противогаса, костюма, сапог и перчаток.

ЗАЯМЕГОВАЛ

(сев.) – зашпиговал (шпиговать).

ЗВЕЗДА ВЕЧЕРНЯЯ

– см. Венера.

ЗВЕЗДА УТРЕННЯЯ

– см. Венера.

ЗВЕЗДАРНИЦА

(слав.) – обсерватория.

ЗВЕЗДНОЕ СКОПЛЕНИЕ

– группа звезд, сконцентрированная на небольшом участке неба. Огромное большинство З. С. видимо только в астрономическую трубу.

ЗВЕЗДНЫЕ КАРТЫ

— изображение всего или части звездного неба на плоскости в какой-либо определенной картографической проекции. Карты, изображающие половину небесного свода, называются планисферами. Чаще всего для изображения звездного неба применяется стереографическая проекция. Для изображения звездных полушарий они проектируются на плоскости, касающейся небесной сферы в полюсах, которые поэтому на планисферах находятся в центрах З. К. Стереографическая проекция относится к конформным проекциям, т. е. на ней сохраняется равенство углов, а следовательно и конфигурация созвездий. На З. К. наносится условными знаками положение звезд и дается наименование наиболее ярких звезд; условный знак указывает величину (яркость) звезды. З. К. служат для изучения созвездий, а также для выбора звезд при астрономических наблюдениях.

ЗВЕЗДОЙ, СОЕДИНЕНИЕ

(Star-connection) — способ соединения генератора и приемников трехфазного тока, при котором все три фазные обмотки имеют один конец в общей точке (нулевой точке), другие же концы выводятся наружу, от них берется в сеть получаемый от генератора трехфазный ток.

ЗВЕЗДООБРАЗНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ

— авиационный двигатель, цилиндры которого (обычно 3, 5, 7 или 9 цилиндров) расположены радиально в форме звезды в плоскости, перпендикулярной оси вращения мотора. З. Д. обеспечивает равномерное и полное охлаждение всех цилиндров при воздушном охлаждении.

ЗВЕЗДОЧКА

(Sprocket) — зубчатое колесо, зубья которого при вращении входят в цепи Галля, заставляя цепь перемещаться и тем самым перемещать связанный с цепью груз. Разновидностью З. являются блоки с гнездами в шкивах, в которые ложатся звенья обыкновенной цепи.

ЗВЕЗДЫ

(Stars) — самосветящиеся раскаленные небесные светила, подобные нашему Солнцу. Кажутся нам не изменяющими своего положения по отношению к другим звездам, чем отличаются от планет (см.). Расположены на небе неправильными группами (созвездиями). Вследствие кажущейся неизменности взаимного расположения З. названы в древности неподвижными. Ныне это название утратило точный смысл, так как в 1718 г. Галилей обнаружил собственные движения З. В зависимости от своей видимой яркости З. делятся на группы. К З. первой величины отнесены 20 наиболее ярких З. всего неба, к шестой — наиболее слабые из видимых невооруженным глазом. Современным телескопом можно наблюдать З. до 17–20 величины.

ЗВЕНО

(Link) — см. Якорные цепи.

ЗВЕРОВОЙНЫЕ СУДА

— промышленные суда, конструирующиеся в виде однопалубных судов без бака, со сдвинутой в корму рубкой. Машинное отделение помещается в корме. Характерной чертой З. является наличие металлических вкладных систем в грузовом трюме, предназначенных для хранения звериных шкур и сала. В дополнение к нормальному комплекту якорей предусматривается однолапый ледовый якорь весом 200–300 кг. На фок-мачте устанавливается наблюдательная бочка. Наряду с помещениями общесудового назначения предусматривается кладовая для боевых запасов. З. С. получают особо прочный набор. Кроме обычной наружной и внутренней обшивки, предусматривается ледовая обшивка из дубовых досок толщ. 50–60 мм, которая в

наиболее уязвимых местах заменяется более прочной обшивкой из гринхарта. На форштевне укрепляется толстая металлическая оковка. В отношении обводов З. С. отличаются от других промысловых судов подрезом носа и легким наклоном бортов у миделя. Длина их колеблется обычно в пределах 30–34 м.

ЗВУКОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

(Sound signaling) – сигнализация при помощи средств звуковой связи: парового (воздушного) свистка, сирены, ручного свистка, туманного горна, колокола, пушки. Из перечисленных средств паровой (воздушный) свисток, туманный горн и колокол применяются только для производства сигналов, предусмотренных "Правилами для предупреждения столкновения судов в море", а пушечные выстрелы лишь в особых случаях. Звуковая переговорная сигнализация применяется для связи в тех случаях, когда зрительные средства не могут быть использованы по условиям видимости (туман, падающий снег, сильный дождь) или в особых случаях, когда применение зрительной связи нежелательно, и, кроме того, для предупреждения столкновений судов в море.

ЗВУКОВАЯ ЧАСТОТА

(Audio frequency) – см. Низкая частота.

ЗВУКОГРАММА

– соотношение, передаваемое средствами звуковой сигнализации.

ЗВУКОМАСКИРОВКА

– применение специальных технических приемов для уничтожения и заглушения звуков стрельбы, шума мотора и т. п. или для подражания им с целью введения противника в заблуждение.

ЗВУКОМЕТРИЯ

– способ определения места расположения орудий противника по звуку.

ЗВУКОУЛАВЛИВАТЕЛЬ

– прибор для определения направления приходящего звука или шума. З. обычно применяется для определения направления летящего самолета или дирижабля.

"ЗЕВАТЬ НА РУЛЕ"

(Not to mind the helm) – неаккуратно править.

ЗЕЕКАРТА

(стар.) – морская карта.

ЗЕЕЛЬ, ЗЕЙЛЬ

(стар.) – парус.

ЗЕЕМАН, ЗЕЙМАН

(стар.) – от гол. *zeeman*, т. е. морской человек. Человек, знающий мореплавание, искусный в мореходстве.

ЗЕЕФАКЕЛ

(стар.) – от гол. *zeefakkel*, т. е. морской светильник. Так назывался голландский морской атлас или собрание морских карт.

ЗЕЙЛЬ-МАКЕР

(стар.) – парусный мастер.

ЗЕЙЛЬПЛАТ

– см. Платан.

ЗЕЛЕНЕЦ

(арх.) – незначительный островок, на котором не сеют и не косят траву.

ЗЕЛЕННЫЕ КРАСКИ

Ярь-медянка – основная уксусно-медная соль, получаемая при действии древесного уксуса на медь. Ярь медянка употребляется в качестве водяной и масляной краски и служит исходным материалом для приготовления других зеленых красок. Французская зелень – красивая блестящая зеленая краска, хорошо сохнущая, не страдает от света, имеет хорошую кроющую силу. Чрезвычайно ядовита. Темнеет от действия сероводородных газов. Зеленый крон – краска зеленого цвета, состоящая из смеси берлинской лазури с желтым кроном. Может иметь два оттенка: голубой и желтый. Чистый зеленый крон хорошо предохраняет железо от разъедания, но не может смешиваться с красками, содержащими серу, так как сера будет реагировать с желтым кроном, отчего зеленый цвет потемнеет.

ЗЕЛЕННЫЕ ФРУКТЫ

(Green fruit) – общее импортное название для фруктов и овощей – лимонов, апельсинов, винограда, бананов, помидоров и т. п., обычно созревающих во время перевозки.

ЗЕЛЕНЬ ЛУЧ

– оптическое явление в атмосфере, наблюдаемое иногда при восходе или заходе солнца.

ЗЕМКАРАВАН

– см. Караван дноуглубительный.

ЗЕМЛЕСОС

(Suction dredger) – землечерпательный снаряд, вычерпывающий жидкий грунт путем всасывания его по трубам с помощью насосов.

ЗЕМЛЕЧЕРПАТЕЛЬНЫЙ СНАРЯД, ЗЕМЛЕЧЕРПАЛКА, ЗЕМЛЕЧЕРПАТЕЛЬНИЦА

(Bucket dredger) – стационарное судно, снабженное землечерпательной установкой и служащее для углубления морского (речного) дна при помощи одного большого ковша (одночерпаковая) или при помощи бесконечной цепи с рядом небольших черпаков (многочерпаковая).

ЗЕМЛЯ

(Earth) – третья от Солнца планета. З. не является точным шаром, а несколько сплюснута в направлении полюсов (сфероид). Наибольший радиус З. лежит в плоскости экватора и равен 6 378,4 км. З. окружена атмосферой, высота которой доходит до 1 000 км. З. вращается около своей оси, чем вызывается смена дня и ночи. З. движется вокруг Солнца по орбите, имеющей форму эллипсиса, в фокусе которого находится Солнце. Зимой движение З. по орбите совершается немного быстрее, летом – медленнее, в среднем же равно 30 км в секунду. Ближайшую к Солнцу точку – перигелий – З. проходит ежегодно около 1 января. Движением З. вокруг солнца вызывается смена времен года и видимое движение Солнца по эклиптике.

"ЗЕМЛЯ"

— см З.

ЗЕМНОЕ ЭЛЕКТРИЧЕСТВО

(атмосферное электричество) — электрическое поле вокруг Земли, причем Земля заряжена отрицательно, а атмосфера — положительно.

ЗЕМНОЙ МАГНЕТИЗМ

(Terrestrial magnetism) — магнитное поле вблизи земли, обнаруживаемое проще всего по его влиянию на магнитную стрелку. Направление силы З. М. определяется обычно двумя углами: магнитным склонением и магнитным наклонением, а величина силы З. М. определяется горизонтальной и вертикальной составляющей напряженности поля. Все эти элементы З. М. испытывают периодические колебания с суточным и годовым ходом, а также колебания от года к году (вековые колебания). См. Магнитные бури и Магнитные аномалии.

ЗЕНИТ

(Zenith) — верхняя точка пересечения сферы небесной с отвесной линией данного места. В старину называлась Зениф.

ЗЕНИТНАЯ АРТИЛЛЕРИЯ

(Antiaircraft artillery) — особый вид артиллерии для борьбы с авиацией противника. Зенитная артиллерия бывает: мелкокалиберная 20–47 мм, среднекалиберная 76–90 мм и крупнокалиберная 100–120 мм.

ЗЕНИТНОЕ РАССТОЯНИЕ СВЕТИЛА

(Zenith distance) — дуга вертикала от зенита до места светила. Светила, расположенные в надгоризонтной части сферы небесной, имеют З. Р. меньше 90° , равные 90° минус высота светила; если же светило находится в подгоризонтной части сферы, то его З. Р. больше 90° и равно 90° плюс снижение.

ЗЕНКОВКА, ЗЕНЬКОВКА

— инструмент для обработки отверстий на конус или для рассверливания необработанных отверстий.

ЗЕРКАЛО ЗОЛОТНИКОВОЙ КОРОВКИ

(Valve-face) — см. Цилиндр.

ЗЕРНОВОЗЫ

(Grain carriers) — сухогрузные суда, служащие для перевозки зерновых грузов насыпью.

ЗЕРНОВЫЕ ПЕРЕГРУЖАТЕЛИ

(Grain elevator) — стационарные или плавучие, служащие для выгрузки из судов насыпного зерна. Они бывают пневматического или ковшевого действия.

ЗЕРНОКОН

(Zernocon) — чартер для черноморско-азовских зерновых перевозок.

ЗЕРНОСОС

— см. Пневматические перегружатели зерна.

ЗЕТОВАЯ СТАЛЬ

(Z-iron) – см. Сталь сортовая.

ЗИГЗАГ

(Zigzag) – ломаная линия. Плавание зигзагом, плавание на зигзаге, зигзагирование – маневрирование короткими переменными (ломаными) курсами; обычно применяется в целях затруднить противнику использование оружия, в частности, подводным лодкам выйти на позицию, удобную для атаки.

ЗИМСЫ, СИМСЫ

(стар.) – пазы в соединении двух досок обшивки деревянного корабля.

ЗМЕЕВИК

(Coil-pipe) – согнутая по спирали трубка, помещенная в сосуд с жидкостью для охлаждения проходящих через З. паров, для нагревания жидкости в сосуде путем пропускания через З. горячих паров и т. п.

ЗМЕЙКА

– см. Риф-штерт.

"ЗМЕЙКА"

– фигура, описываемая самолетом в горизонтальной плоскости в форме латинской буквы S. З. может быть выполнена и в вертикальной плоскости.

ЗМЕЙКОВЫЙ АЭРОСТАТ

– см. Привязной аэростат.

ЗНАКИ ДЕВИАЦИОННЫЕ

– береговые створные знаки, служащие для определения девиации компасов.

ЗНАКИ ПРЕДОСТЕРЕГАТЕЛЬНЫЕ

– сооружения, служащие для обеспечения безопасности мореплавания. Стоящие на берегу называются береговыми знаками (Landmarks), а плавающие на воде – плавучими знаками (Floating beacons).

ЗНАКИ УСЛОВНЫЕ НА СИНОПТИЧЕСКИХ КАРТАХ

– см. Метеорологические знаки.

ЗНАТЬ ВОДУ

(арх.) – знать время приливов и отливов.

ЗОДИАК

(Zodiac) – пояс неба, в пределах которого движутся Солнце, Луна и планеты. В этом поясе расположено 12 зодиакальных созвездий, обозначаемых соответствующими знаками: Овен, Телец, Близнецы, Рак, Лев, Дева, Весы, Скорпион, Стрелец, Козерог, Водолей и Рыбы. Через эти созвездия проходит эклиптика, т. е. видимый годичный путь Солнца среди звезд.

ЗОДИАКАЛЬНЫЙ СВЕТ

– слабое сияние, видимое вдоль эклиптики на ночном небе, преимущественно в тропических странах. В наших широтах наблюдается лишь в очень ясные ночи, лучше

всего весной после окончания вечерних сумерек на зап. части неба или осенью, перед утренней зарей – на восточной.

ЗОЛА

(Ash, ashes, cinder, embers) – негорючий минеральный остаток органических, главным образом растительных веществ. Высокое содержание З. уменьшает тепловую ценность топлива (угля).

ЗОЛОТНИК

(Slide valve) – парораспределительный орган у паровых машин. З. разделяются на: нормальные или без перекрышей и с перекрышами. В зависимости от форм З. разделяются на коробчатые или плоские и цилиндрические.

ЗОЛОТНИКОВАЯ КОРОБКА

(Slide box; steam chest) – коробка, в которой помещается золотник и куда поступает по паропроводу пар, идущий затем в цилиндр паровой машины.

ЗОЛОТНИКОВАЯ ТЯГА

(Valve rod or stem) – стержень, приводящий в движение золотник и в свою очередь получающий движение от вала машины.

ЗОЛОТНИКОВЫЕ ОКНА

(паровые окна) – см. Цилиндр.

ЗОЛОТНИКОВЫЙ ПРИВОД

– механизм, позволяющий золотнику совершать парораспределение как на переднем, так и на заднем ходу машины.

ЗОЛЬНИК

(Ash-pit, ash-hole, ash-box) – пространство под колосниковой решеткой, куда проваливается зола из топки при горении топлива.

ЗОЛЬНОСТЬ ТОПЛИВА

(Ash-contents in coal) – процентное содержание золы в топливе. Для высокосортного топлива – 1–5 %, для низкосортного – до 25 % и выше.

ЗОНА ВЫПОЛНЕНИЯ

– высота, на которой оболочка дирижабля или аэростата целиком заполняется газом, а баллонеты лежат пустые (без воздуха) на дне оболочки. В жестком дирижабле З. В. – высота, на которой газовые баллоны целиком заполнены газом.

ЗОНА КОМФОРТА

– совокупность сочетаний температуры, влажности и движения воздуха, при которых человек, сохраняя тепловое равновесие, чувствует себя хорошо. В отношении температуры З. К. расположена между 17,8–21,0° С.

ЗОНА РАВНОВЕСИЯ

– высота, на которой дирижабль или аэростат уравниваются, т. е. вес аппарата вместе с весом людей и всех грузов, находящихся на аппарате, становится равным подъемной силе газа. При сбрасывании балласта или при изменении температуры воздуха или газа З. Р. изменяется.

ЗОНД

— небольшой воздушный шар, не поднимающий людей, снабженный самопишущими приборами; применяется для метеорологических наблюдений в верхних слоях атмосферы (главным образом в стратосфере).

ЗОНДЕК

(стар.) — тент.

ЗОНТ

— 1. Устройство на самодвижущихся шлюпках, подобное поднимающемуся верху у открытых автомобилей; служит для защиты от брызг. 2. Палуба речного деревянного судна.

ЗОНЫ МОЛЧАНИЯ, МЕРТВЫЕ ЗОНЫ

(Dead belt, dead spaces) — зоны, в которых не обнаруживается приема от радиостанций, хотя в то же время на больших расстояниях от передатчика последние слышны хорошо. Наблюдаются главным образом на коротких волнах (примерно ниже 70 м).

ЗОРЯ

— особый сигнал, исполняемый на горне перед спуском флага (только на якоре) после подачи команды вахтенным командиром: "На флаг и гюйс, смирно".

ЗРИТЕЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

(Visual signals) — сигнализация при помощи средств зрительной связи: фонарей, ламп, прожекторов, гелиографов, цветных дымов, горящих звезд (выбрасываемых из сигнального пистолета), ракет и фальшфейеров. Сигналы фонарями, лампами, прожекторами и гелиографом передаются знаками азбуки Морзе. Сигналы остальными средствами зрительной связи передаются условными обозначениями или сочетаниями.

*ЗРИТЕЛЬНАЯ ТРУБА, ПОДЗОРНАЯ ТРУБА

(Spy-glass, telescope) — оптический прибор для рассматривания в увеличенном виде удаленных предметов.

Зрительная труба.

ЗУБ

(арх.) — 1. Трещина во льду. 2. Внешняя кромка примерзшего к морскому берегу льда, по которую оторвало лед и унесло в море. 3. Выступающий на морском побережье острый камень.

ЗУБИЛО

(Gad, hand chisel) — режущий инструмент в форме клина, употребляемый для обработки металла.

ЗУБЧАТЫЕ КОЛЕСА

(Gear-wheel, cog-wheel) — колеса для передачи вращательного движения от одного вала к другому непосредственным зацеплением зубцов. Различают 3. К. цилиндрические, конические, с наклонными или косыми зубцами и пр.

ЗУММЕР, ПИЩИК

(Buzzer) — электромагнитный прерыватель для замыкания и размыкания тока. Применяется в радиотехнике при настройке детектора и при различных измерениях (напр. длины волны), а также в военной телефонии — вместо индуктора.

ЗЫБЬ

(Swell, surge, after-tossing) – волнение без ветра, достигающее иногда крупных размеров. Наблюдается или после продолжительного ветра, когда море еще не успокоилось, или перед ветром, когда последний с силой дует по соседству и гонит перед собой волну.

ЗЮЙД

(South) – юг: название одного из главных румбов (см. Румб). От него к осту (востоку) идут промежуточные румбы: зюйд-тень-ост, зюйд-зюйд-ост, зюйд-ост-тень-зюйд, зюйд-ост, зюйд-ост-тень-ост, а к весту (западу) – зюйд-тень-вест, зюйд-зюйд-вест, зюйд-вест-тень-зюйд, зюйд-вест, зюйд-вест-тень-вест. Соответственные сокращенные обозначения перечисленных выше румбов: StO, SSO, SOtS, SO, SOtO, stw, ssw, swts, sw, swtw.

"ЗЮЙД"

– название одного из флагов военно-морского свода сигналов. Значение этого флага как сигнала: "Румб-зюйд".

ЗЮЙДВЕСТКА

(Sou'-wester) – непромокаемый головной убор (вид шляпы) с откидывающимися спереди широкими полями. Надевается моряками в непогоду.

И (Иже)

– буквенное значение одного из флагов военно-морского и международного сводов сигналов. Флаг "И" по международному своду сигналов означает: "Я изменяю свой курс налево".

ИВКОВ

– см. Прибор Ивкова.

ИВЛЕВЫЙ СУЧОК

– см. Пороки дерева.

ИГЛА

(Small fishing boat) – род рыбацкой лодки.

ИГЛА ЛИКОВАЛ

(Bolt rope needle) – игла, употребляемая для пришивания ликтроса к парусу. Называется также коленной иглой.

ИГЛА ПАРУСНАЯ

(Sail-needle) – игла, употребляемая для пошивки изделий из парусины. От обыкновенных игл парусные отличаются тем, что от острия, почти наполовину своей длины, они имеют трехгранную форму, переходящую постепенно в круглую. В зависимости от толщины парусины, из которой изготавливается нужный предмет, употребляются иглы большего или меньшего размеров.

ИГЛА ФОРСУНКИ

– см. Форсунка закрытая.

ИГОЛЬНОЕ ТЕЧЕНИЕ, или ТЕЧЕНИЕ ИГОЛЬНОГО МЫСА

—одно из самых сильных и устойчивых течений в океанах. Средняя скорость И. Т. около 50 мор. миль, а наибольшая доходит до 100–110 мор. миль (летом северного полушария). Идет от 30° южн. ш. на S вдоль вост. берега Африки. На меридиане мыса того же имени заворачивает на S и O и омывает со всех сторон своими ветвями банку Игольного мыса. Далее на O воды И. Т. смешиваются с холодными водами, идущими из Атлантического океана, и образуют холодное Поперечное течение Индийского океана.

ИДЖИКСЫ

(стар.) — чиксы.

ИЖЕ

— см. И.

ИЗАЛЛОБАРЫ

(Isallobars) — нанесенные на карту линии равного изменения атмосферного давления за определенный промежуток времени.

ИЗАЛЛОТЕРМЫ

(Isallotherms) — нанесенные на карту линии равного изменения температуры воздуха за определенный промежуток времени.

ИЗАНОМАЛЫ

— линии, соединяющие на географической карте пункты с равным отклонением от средних значений тех или иных величин.

ИЗБЕГ ВОДЫ

(арх.) — конец отлива, межень.

ИЗБИРАТЕЛЬНОСТЬ, СЕЛЕКТИВНОСТЬ

(Selectivity, selectance) — способность приемника при настройке его на принимаемую станцию отзываться лишь на радиосигналы этой станции и не отзываться на сигналы других станций, работающих на волнах, близких к принимаемой.

ИЗВЕСТЬ

(Lime) — 1. Известь гашеная (Slacked lime) — гидрат окиси кальция $\text{Ca}(\text{OH})_2$, получаемый из окиси кальция (извести негашеной) при обливании ее водой. Насухо погашенная известь называется пушонкой. 2. Известь едкая, или негашеная (Quicklime) — окись кальция CaO . Получается при обжигании известняка, который разлагается на известь едкую и углекислый газ.

ИЗВЕЩЕНИЕ

— письменное или устное служебное сообщение между неподчиненными начальниками.

ИЗВЕЩЕНИЯ МОРЕПЛАВАТЕЛЯМ

(Notices to mariners) — извещения, издаваемые учреждениями, ведающими обеспечением безопасности кораблевождения, об изменениях в навигационной обстановке.

ИЗВИЛИНА

(речн.) — пологий изгиб русла реки; отклонение русла от прямолинейного направления.

ИЗГОТОВИТЬ ЯКОРЬ К ОТДАЧЕ

(To get clear the anchor) – приготовить якорь так, чтобы его можно было отдать (бросить за борт), как только последует на то приказание.

ИЗГОТОВЛЕНИЕ КОРАБЛЯ К БОЕВЫМ ДЕЙСТВИЯМ

– см. Приготовление корабля к боевым действиям.

ИЗДЕРЖКИ

(Disbursements) – 1. Инкассирование сумм у получателя до выдачи груза, которое иногда грузоотправители поручают судовладельцу. Такие суммы заносятся в судовых документах и консоаментах, как "издержки". 2. Издержки агента судовладельца по обслуживанию судна.

"ИЗ ЛЕВОЙ (ПРАВОЙ) БУХТЫ ВОН"

(Stand clear of the cable) – команда, подававшаяся при отдаче якоря и выражавшая приказание стоящим на отдаче якоря – отойти от якорной цепи во избежание несчастного, случая. В нашем флоте заменена командой: "Прочь от левой (правой) якорь-цепи" (см.).

ИЗЛИШЕК БАГАЖА

(Excess baggage) – превышение пассажирского багажа над установленной судовладельцем нормой, разрешаемой для бесплатной перевозки. Всякие излишки оплачиваются на основании действующего тарифа.

ИЗЛОЖИНА

(арх.) – глубокая, крутобережная рытвина, промытая водою, разлог.

ИЗЛУЧЕНИЕ

лучеиспускание, радиация (Radiation, emanation) – отдача телом в пространство заключенной в нем энергии в виде электромагнитных волн.

ИЗЛУЧЕНИЕ СОЛНЦА

– см. Радиация солнечная.

ИЗЛУЧИНА

– извилина реки, т. е. отклонение русла от прямолинейного направления.

ИЗМЕНЕНИЕ ДИФФЕРЕНТА

– сумма увеличения углубления в одной оконечности и уменьшения его в другой, когда судно, сидящее на ровный киль, получило дифферент.

ИЗМЕНЯТЬ, ИЗМЕНИТЬ

– заменять, переменять. И. курс судна (To work a ship) – назначить новый курс; повернуть на другой галс, спускаться или приводить к ветру. И. нагрузку (To alter the stowage) – изменить нагрузку судна принятием на судно дополнительного груза или снятием с него части (или всего) имеющегося груза. Изменяться (To veer, to shift) – говоря о ветре, об изменении его направления.

ИЗМЕРИТЕЛЬ ВИДИМОСТИ ВИГАНДА

– см. Видимость.

ИЗМЕРИТЕЛИ РАБОТЫ ГРАЖДАНСКОГО ФЛОТА

— абсолютные величины, средние величины и относительные числа, служащие масштабом для суждения о состоянии судов и флота в целом, а также о характере и объеме его работы. Служат для планирования и анализа работы флота.

ИЗМЕРИТЕЛЬНЫЕ ТРУБКИ

— прямые вертикальные трубки диам. 25–35 мм, которыми снабжается каждая балластная систерна. И. Т. доходят до верхней или средней палубы, где их отверстия закрываются палубными втулками на резьбе. И. Т. служат для измерения глубины воды в системах.

ИЗМОРОЗЬ

(Hoar-frost) — белый рыхлый налет ледяных кристаллов, покрывающий земные предметы и в частности снасти, рангоут и выступы предметов во время тумана при сильном морозе, когда в воздухе плавают ледяные кристаллики.

ИЗМОРЬЕ

(арх.) — взморье, побережье моря.

ИЗНАНКА ПАРУСА

— изнанкой прямого паруса и лиселя называется сторона, обращенная к носу корабля. У косых парусов изнанка и лицевая сторона не различаются, а различаются правая и левая стороны.

ИЗНОС

(Wear) — потери в весе и размерах образца или детали конструкции вследствие истирания. Стойкость материала по отношению к износу (прочность против износа) — важное качество для деталей, которые работают с трением при непосредственном соприкосновении (зубчатые колеса, цапфы, шейки и др.).

ИЗОБАРА

(Constant pressure, isobar line) — 1. Кривая на диаграмме, изображающая процесс, протекающий при постоянном давлении. 2. Линия на географической карте, соединяющая места с одинаковым давлением воздуха.

ИЗОБАРИЧЕСКИЕ ПОВЕРХНОСТИ

— поверхности равного атмосферного давления.

ИЗОБАТЫ

(Fathom line) — кривые, проведенные на морской карте через точки с равными глубинами.

ИЗОБРОНТЫ

— кривые на географической карте, соединяющие пункты, в которых одновременно были слышны удары грома. Служат для определения пути гроз.

ИЗОГАЛИНЫ

— линии равных соленостей; кривые, соединяющие на карте места в океанах, имеющие на поверхности одинаковые солености воды.

ИЗОГИЕТЫ

— кривые на географической карте, соединяющие места с одинаковыми суммами атмосферных осадков.

ИЗОГИПСЫ

— см. Горизонтали.

ИЗОГОНЫ

(Isogonic line) — кривые, соединяющие на карте точки с одинаковым магнитным склонением.

ИЗОКЛИНЫ

(Isoclinal) — кривые, соединяющие на карте точки с равным магнитным наклонением.

ИЗОКОТИДАЛЬНЫЕ ЛИНИИ

— кривые, соединяющие на географической карте места одновременного наступления полных вод (см.).

ИЗОЛИНИИ

(Isoline) — кривые, соединяющие на географической карте пункты с одинаковым значением какой-нибудь величины, напр. давления (изобары), глубины моря (изобаты), равных температур (изотермы) и т. д. Дают наглядное представление о распределении данной величины на земной поверхности.

ИЗОЛИРУЮЩАЯ ЛЕНТА

(Insulating tape, insulation ribbon) — лента, применяемая для изоляции секций обмоток машин при монтажных работах. Различают: непропитанные, лакированные, клейкие, пропитанные резиновыми или битуминозными составами, покрытые micaфолием.

ИЗОЛЯТОР

(Insulator) — 1. Тело, плохо проводящее электричество (см. Диэлектрики). 2. Колоколообразные или иной более сложной формы приборы, изготавливаемые из фарфора, стекла, бакелита и др. изоляционных материалов, предназначенные для воздушного подвешивания электрических проводов, кабелей и антенн или для ввода проводов в помещение.

ИЗОЛЯЦИЯ

(Insulation) — защита тепловой, электрической или другой энергии от потерь при передаче на расстояние или при хранении. Тепловая и электрическая изоляции основаны на дурной проводимости тепла или электричества различными материалами. Хорошая И. электрических проводов и кабелей (окружение их резиной, бумагой, шелком, парафином) уменьшает потери при передаче электроэнергии на расстояние. В холодильном деле И. уменьшает количество тепла, проникающего извне внутрь холодильного помещения; материалы для И. должны обладать малым коэффициентом теплопроводности, малым удельным весом, незначительной гигроскопичностью и отсутствием запаха; употребительные изоляционные материалы: пробковые пластины, плиты из торфа и камыша, шлак, сфагнум, газо- и пенобетон. Для уменьшения потерь тепла через стенки паропровода применяются специальные изолирующие массы из плохо проводящих тепло материалов, которыми паропровод обмазывается слоем толщ. в 20–100 мм. В качестве тепловой И. применяют пробку, асбест, доменные шлаки, шерсть, шелк, древесные опилки, инфузорную землю и др. материалы.

ИЗОНЕФЫ

— кривые на географической карте, соединяющие места с одинаковой облачностью.

ИЗОПИКНЫ

— кривые на чертежах вертикальных сечений моря и географических картах, соединяющие точки с одинаковыми значениями плотности морской воды.

ИЗОПЛЕТЫ

— кривые постоянного значения какого-нибудь метеорологического элемента, нанесенные на географическую сетку, в которой по горизонталям и вертикалям отложены в масштабе значения двух других метеорологических элементов. Такой график называется картой изоплет и дает наглядное представление об изменении одного элемента в зависимости от других (см. Диаграмма).

ИЗОПОРЫ

— кривые, соединяющие на карте места с одинаковым вековым ходом магнитного склонения.

ИЗОРВАТЬ

(To split a sail) — порвать ветром парус, который нельзя убрать.

ИЗОСТЕРЫ

— кривые на географической карте, соединяющие места с равными плотностями воздуха.

ИЗОТЕРМЫ

(Isotherm, constant temperature lines) — 1. Кривые линии или поверхности, соединяющие точки тела, имеющие одинаковую температуру. 2. Кривые, изображающие какой-нибудь изотермический процесс, т. е. изменение состояния тела при постоянной температуре. 3. Линии, соединяющие на карте точки с одинаковыми значениями температуры (напр. средней температуры воды, воздуха и т. п.).

ИЗОХАЗМЫ

— кривые на географической карте, соединяющие места с одинаковым средним числом северных сияний в течение года.

"ИЗ ПРАВОЙ (ЛЕВОЙ) БУХТЫ ВОН"

— см. "Из левой (правой) бухты вон".

ИЗРАЗЦЫ, КАФЕЛИ

(Tiles) — тонкие плитки из обожженной мергельной глины, покрытые с лицевой стороны глухой глазурью или ангобом; применяются И. для облицовки стен, иногда палуб, камбузов, бань, гальюнов и пр.

ИЛ

(Mud, ooze, slime) — отложения, образующиеся на дне спокойных водоемов (рек, озер, морей и океанов) из тонких минеральных или органических частиц. Илестый грунт является лучшим для якорной стоянки судов.

*ИЛЛЮМИНАТОР

(Dead light, bull's eye) — круглое окно на судне. И. состоит из литой рамы, облицовывающей круглый вырез в наружной обшивке и прикрепленной к ней на болтах или заклепках. На эту раму на шарнире навешивается внутренняя рама, в которую вставлено толстое корабельное стекло (толщ. около 12 мм). Водонепроницаемость И. достигается резиновым кольцом на внутренней раме, которое при нажатии этой рамы на наружную раму упирается в выступ на последней. Нажатие производится задрайкой.

Иллюминатор.

Кроме того, И. имеет еще глухую крышку (для обеспечения водонепроницаемости борта и для затемнения), вращающуюся на шарнире и заdraивающуюся аналогично самому И. В зависимости от того, где установлен И. – в борту или на палубе, он получает соответствующее дополнительное наименование – бортовой (Sidelight) или палубный И. (Deck-light). В частности, у последних обычно стекло вставляется в палубную рамку наглухо, и они называются глухими И. (Fixed light).

ИЛОВАТЫЙ

(An oozy ground) – тинистый грунт.

ИЛЬМЕНЬ

– 1. Широкий разлив реки, образующий озеро, в которое река впадает и из него снова вытекает. У И. берега в камышовых, тростниковых мокрых зарослях; голое озеро – не И. (касп., астр.). 2. Остаток реки, в течение времени местами пересохший, уцелевшие плесы которого обратились в озера (астр.). 3. Низменность, ямина, залитая водой (астр.).

ИЛЛЮМИНОВАТЬСЯ

– расцветиться, украситьсь флагами, поднять на судне флаги расцветивания в честь какого-либо события или праздника; ночью зажечь специальные огни.

ИМЕТЬ.

Иметь боковую качку (To roll). Иметь все рифы взятые (To be close reefed). Иметь все паруса на гитовых (To have all the sails clewed up). Иметь ветер с кормы (To have the wind astern). Иметь ветер в лоб (To have the wind right ahead). Иметь движение (To be unsteady, to have play, to fetch way) – не сидеть плотно. Иметь достаточно места для лавировки, маневрирования, плавания (To have enough sea-room). Иметь килевую качку (To pitch). Иметь задний (передний) ход (To make head-stern-way). Иметь крыж (To have a foul hawse) – у якорных цепей. Иметь отопленные реи (To have the yards peaked, topped) – иметь реи поставленными таким образом, чтобы один нок у каждого из них был выше другого. Иметь паруса на стенге (To be laid aback) – иметь паруса так обрасопленными, чтобы передняя их сторона была против ветра, вследствие чего их прижмет ветром к стенгам, или обстенит. Иметь поместительный трюм (To have a roomy hold). Иметь порт под ветром (To have a port under the lee). Иметь полный ветер (To be going free). Иметь привычку к морю, к качке (To tread the deck like a sailor, to have sea legs). Иметь сообщение с берегом (To have intercourse with the shore or with a shore). Иметь флаг поднятым (To show one's colours). Иметь течь (To leak, to make water).

"ИМЕЮЩИЙ ПРИВЫТЬ"

(To arrive) – условие в запродажных контрактах, обозначающее, что проданный груз находится уже в пути. При таких продажах обычно указывается название судна, перевозящего груз.

ИММЕЛЬМАН

(Immelman turn) – фигура высшего пилотажа: самолет описывает половину петли, пока не оказывается в положении "полета на спине", т. е. вверх колесами, после чего выводится в нормальное полетное положение. Цель И. быстро переменить курс на 180°. Названа по имени летчика, ее предложившего.

ИМПЕЛЛЕР

– нагнетатель воздуха в высотных моторах. Представляет собой либо нагнетатель Рута, либо турбокомпрессор, подающий в мотор воздух под тем же давлением, что и на земле.

ИМПОРТ

(Importation) – ввоз товаров из другой страны. IMPORTS – товары, ввезенные из другой страны.

ИМПУЛЬС СИЛЫ

(Impulse) – произведение силы на время ее действия.

ИНВЕНТАРЬ

(Inventory) – подробная и точная опись судового имущества.

ИНВЕРСИЯ ТЕМПЕРАТУРЫ

– явление, наблюдаемое в тех случаях, когда температура возрастает с высотой, вместо того чтобы убывать, т. е. когда в атмосфере имеется отрицательный температурный градиент.

ИНВОЙС

(Invoice) – см. Фактура.

ИНГАЛДЕР

(стар.) – прежде так называли передний выстрел-брас и кливер-галс-оттяжку.

ИНГОУТЫ

(стар.) – футоксы, а на мелких судах самые шпангоуты.

ИНДЕКС

– см. Алидада, Секстан и Погрешность индекса.

ИНДИКАТОР

(Indicator) – 1. Контрольно-измерительный прибор, применяющийся для записи колебаний давления в цилиндре поршневой машины в зависимости от положения поршня. С помощью И. снимают индикаторные диаграммы (Diagrams or indicator cards), характеризующие работу газа или пара в цилиндре. 2. Прибор для сосредоточенной стрельбы.

ИНДИКАТОР КАЧКИ МАЛЛОКА

– прибор, с помощью которого определяют углы наклонов судна во время качки в море.

ИНДИКАТОР ОСТОЙЧИВОСТИ

– прибор, помощью которого по заданным величинам водоизмещения, угла крена и кренящего момента определяется метацентрическая высота судна.

ИНДИКАТОРНАЯ МОЩНОСТЬ

(Indicated horse power) – мощность, развиваемая поршнем внутри рабочего цилиндра. Определяется путем расчета по среднему индикаторному давлению в цилиндре двигателя, по числу его оборотов, по площади и ходу поршня. И. М. больше эффективной мощности двигателя на величину потерь мощности на трение поршня и подшипников кривошипно-шатунного механизма и вала.

ИНДИЦИРОВАНИЕ ДВИГАТЕЛЯ

(паровой машины, дизеля, компрессора) – снятие индикаторной диаграммы рабочих цилиндров при помощи индикатора.

ИНДОССИРОВАНИЕ, ЖИРИРОВАНИЕ

(Endorsement) – помещение передаточной надписи на оборотной стороне документа, как, напр., на коносаментх, складских закладных, векселях и на всяких иных правовых документах при уступке их другим лицам. Предъявительские коносаменты индоссироваются самим отправителем. Индоссамент – передаточная надпись на обороте правового документа, удостоверяющая переход его к другому лицу. Индоссант – лицо, делающее на обороте документа передаточную надпись. Индоссат – лицо, получающее документ по передаточной надписи.

ИНДУКТИВНАЯ СВЯЗЬ, ТРАНСФОРМАТОРНАЯ СВЯЗЬ

– связь двух или нескольких контуров при помощи общего магнитного потока. См. Индукции закон.

ИНДУКТИВНОСТЬ

– мера магнитной энергии, возникающей вокруг данной цепи, когда через нее проходит определенный электрический ток. Наличие индуктивности всегда тормозит процесс изменений тока.

ИНДУКТОР

(Inductor) – 1. Небольшая магнитоэлектрическая машина переменного тока, применяемая: а) в телефонии для посылки тока с целью вызвать абонента или станцию; б) для определения целостности данного участка цепи. 2. Электромагнит в магнитной системе динамо-машины.

ИНДУКЦИИ ЗАКОН, ЗАКОН ФАРАДЕЯ

(Induction law) – если вблизи проволоки, концы которой замкнуты (замкнутый контур), возникает изменяющееся по времени магнитное поле, то в контуре возникает электродвижущая сила и по проволоке пойдет электрический ток. И. З. гласит, что электродвижущая сила (электрическое напряжение), наводимая в замкнутом контуре, численно равна скорости изменения магнитного потока через этот контур. Если магнитный поток не уменьшается, а возрастает, то наведенный электрический ток меняет направление на обратное.

ИНДУКЦИОННАЯ КАТУШКА, КАТУШКА РУМКОРФА

(Induction coil) – прибор для преобразования первичного постоянного тока во вторичный переменный ток высокого напряжения. Состоит из железного сердечника, первичной катушки (с небольшим числом витков), вторичной катушки (с большим числом витков) и прерывателя.

ИНДУКЦИОННЫЙ ДВИГАТЕЛЬ

– то же, что асинхронный двигатель.

ИНДУКЦИЯ

(Induction) – 1. И. электромагнитная – возникновение электродвижущей силы на концах проводника при его движении относительно магнитного поля или при изменении магнитного потока, пронизывающего его контуры. Величина этой электродвижущей силы пропорциональна скорости изменения магнитного потока (см. Индукции закон). Явление электромагнитной индукции лежит в основе всей современной электротехники, так как на нем основана конструкция всех генераторов. 2. И. электростатическая (влияние) – возникновение противоположных зарядов на незаряженном теле, поднесенном к заряженному телу. 3. И. магнитная – вектор, характеризующий магнитное поле (плотность магнитного потока).

ИНДУЛЬТ

— см. Эмбарго.

ИНЕЙ

(Hoar frost) — рыхлый белый налет из снежных кристаллов, образующийся из водяного пара, в избытке находящегося в воздухе. Оседают по большей части ночью на поверхности охлажденных предметов.

ИНЕРЦИЯ СУДНА

— свойство судна сохранять поступательное движение вперед (назад), после остановки машин или после перевода их с переднего (заднего) хода на задний (передний). Определение И. С. производится обычно опытным путем.

ИНЖЕКТОР

(Injector) — пароструйный прибор, служащий для питания паровых котлов водой. В И. отсутствуют вращающиеся части, вода подается им вследствие разрежения, создаваемого движением струй пара.

ИНИЦИИРУЮЩИЕ ВЗРЫВЧАТЫЕ ВЕЩЕСТВА

— см. Взрывчатые вещества.

ИНКЛИНАТОР

— прибор для определения магнитного склонения.

ИНРОГ

— см. Единорог.

ИНСОЛЯЦИЯ

(Insolation) — см. Радиация солнечная.

ИНСПЕКЦИЯ МОРСКАЯ

— отдел дирекции морского пароходства. Главные функции И. М.: инспектирование судов, наблюдение за должным их состоянием и снабжением, подготовленностью к плаванию, за соответствием капитанов и остального экипажа своему назначению, за наличием на судах установленных книг, журналов и пр. документов. Кроме того, И. М. обследует и изучает аварии судов, наблюдает за их плаванием и разрешает вопросы судовой морской практики.

ИНСТРУКЦИЯ

(Instruction, order) — объяснение обязанностей, собрание технических правил.

ИНСТРУМЕНТАЛЬНАЯ КАМЕРА

— специальный склад штурманского имущества в базах флота, снабжающий корабли мореходными и метеорологическими инструментами, морскими картами, пособиями для мореплавания и т. п.

ИНТЕРВАЛ

(Interval) — 1. Расстояние между соседними мателотами по чистой воде; в строе кильватера и уступа — между ахтерштевнем переднего и форштевнем заднего мателота; в строе фронта — расстояние между обращенными один к другому бортами двух соседних мателотов; в строе пеленга — между мостиками соседних мателотов, считаемое по линии строя. Величины нормальных расстояний И. даны в "Правилах

совместного плавания". 2. Расстояние между самолетами в строю, измеряемое по фронту.

ИНТЕРВАЛ МЕЖДУ РЯДАМИ

— расстояние между рядами мин при постановке их в несколько рядов.

ИНТЕРВАЛ МИННЫЙ

— расстояние между самими минами при постановке нескольких рядов мин.

ИНТЕРВАЛ РАЗРЫВА

— см. Высота разрыва.

ИНТЕРКОСТЕЛЬ, ИНТЕРКОСТЕЛЬНЫЙ ЛИСТ

(Intercostal plates) — вставная часть набора судна в виде листа, нарезанная на непрерывные балки перпендикулярно последним, напр. интеркостельный стрингер — нарезной лист, поставленный между непрерывными шпангоутами.

ИНТЕРКРИСТАЛЛИЧЕСКАЯ КОРРОЗИЯ

— разъедание металла, распространяющееся по границам зерен (кристаллитов) его структуры. Очень опасный вид коррозии, нарушающий связность структуры металла и быстро делающий его негодным для практического применения.

ИНТЕРФЕРЕНЦИЯ

(Interference) — явление сложения двух волн, при котором они либо усиливают, либо ослабляют (или совсем уничтожают) друг друга, в зависимости от соотношения между фазами колебаний, с которыми приходит в данную точку каждая из волн. Взаимное уничтожение волн, напр., наблюдается, когда эти волны имеют одинаковую амплитуду и накладываются одна на другую так, что вершина одной волны совпадает с подошвой другой. И. наблюдается при всех волновых процессах (звуковых, световых, радиоволнах и др.) и объясняет множество явлений.

ИНТРЕПЕЛЬ, ВИНТРИПЕЛЬ

(Pole axe, battle axe) (ист.) — абордажное оружие. Род топора с обухом в форме четырехгранного заостренного зуба, загнутого несколько назад.

ИНТРИОМ

(Hold) — в прежнее время так называли трюм. Оба эти термина совершенно равнозначные.

ИНФРАКРАСНЫЕ ЛУЧИ

(Infrared rays) — охватывают невидимую глазом электромагнитную радиацию с длиной волн от 0,76 до 343 микрон и занимают область, лежащую между концом видимого спектра и спектра герцевых волн.

ИОЛ

(Yawl) — небольшое парусное судно с двумя мачтами — гротом и бизанью. Бизань-мачта обычно небольшого размера, только с одним парусом. Гик не выступает за гакоборт, что позволяет легко брать рифы у паруса. Парус на бизань-мачте у И. имеет большое значение, помогая делать повороты и обеспечивая остойчивость судна в свежую погоду путем противодействия очень большой нагрузке на передние паруса. При швартовке и на малых переходах обычно пользуются этим парусом и одним из стакселей, что обеспечивает легкую управляемость. Парусность И. меньше по сравнению хотя бы с куттером, что делает И. недостаточно быстроходным и не столь

распространенным, как прежде. Вооружение типа И. является очень удобным для яхт дальнего плавания. И. у нас иногда называют ялами.

ИОЛА

(сев.) — см. Ела.

ИПРИТ, ГОРЧИЧНЫЙ ГАЗ

(Mustard gas) — органическое соединение из класса эфиров. Бесцветная жидкость с запахом, напоминающим запах горчицы. Сильно ядовит. Применяется в качестве боевого отравляющего вещества.

ИРЛАНДСКОЕ ТЕЧЕНИЕ

— см. Атлантическое течение.

ИРМИНГЕРА ТЕЧЕНИЕ

— ветвь Атлантического течения, отделяющаяся от последнего на параллели Ирландии с левой его стороны и идущая к южн. берегу Исландии. И. Т. частью огибает SW берег Исландии, а главным образом уклоняется от него к SW и огибает в некотором расстоянии южн. оконечность Гренландии — м. Фэреуель. Далее это течение поднимается к N в Дэвисовом проливе, образуя в Баффиновом море теплое Западно-Гренландское течение. Между этим течением и берегом Гренландии идет холодное Восточно-Гренландское течение. Западно-Гренландское течение пересекает Баффиново море и, спустившись к S, замыкает круговорот теплой воды, существующий между Ньюфаундлендом, Гренландией и Исландией. Скорости И. Т. очень незначительны (2,5 мор. мили).

ИСАДА

(арх.) — укрепшая глинистая или песчаная отмель на реке.

ИСКРИТЬСЯ

(To sparkle) — сверкать, говоря о море.

ИСКРОВОЙ ПЕРЕДАТЧИК

(Spark transmitter) — радиопередатчик, работающий затухающими колебаниями, возбуждаемыми при помощи искрового разряда (разряда электричества в виде искры), осуществляемого в особом приборе — искровом разряднике. И. П. выходит из употребления.

ИСКРОВОЙ ПРОМЕЖУТОК

(Spark gap) — расстояние между электродами, при котором между ними при данном напряжении проскакивает искра.

ИСКРОВОЙ ТЕЛЕГРАФ

(стар.) — радиотелеграф.

ИСКУССТВЕННЫЙ МАГНИТ

(Artificial magnet) — см. Магнит.

ИСЛАНДСКОЕ ТЕЧЕНИЕ

— ветвь Восточно-Гренландского течения, идущая вдоль сев. окраины Исландии (холодное Исландское течение).

ИСПАРИТЕЛЬ

(Evaporator) – аппарат, служащий для получения котельной питательной воды. Нагревание и испарение воды в И. происходит за счет теплоты конденсирующегося в И. котельного пара (первичного пара). Необходимая производительность И. определяется, исходя из потери котельной воды, около 0,2 л на одну силу в час или около 4,8 т в сутки на каждые 1 000 л. с.

ИСПАРИТЕЛЬНАЯ СПОСОБНОСТЬ

– количество кг воды при 0°, которое может быть испарено 1 кг топлива; теоретическая И. С. топлива равна теплотворной способности топлива (см. Теплопроизводительность топлива), деленной на 637, т. е. на число калорий, необходимое для превращения 1 кг воды при 0° С в пар при 100° С. Для определения практической испарительной способности топлива его сжигают под паровым котлом и измеряют количество образовавшегося пара.

"ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ"

– 1. Особый сигнал на горне, подаваемый одновременно с командой "вольно". 2. Название одного из флагов военно-морского свода сигналов.

ИСПРАВИТЬ ПЕЛЕНГ

(To correct a bearing) – перевести компасный румб пеленга в истинный.

ИСПРАВЛЕНИЕ РУМБОВ

– переход от компасных направлений к истинным. Может быть выполнен двояко: чертежом или алгебраическим способом.

ИСПРАВЛЕННАЯ ШИРОТА, ОБСЕРВОВАННАЯ ШИРОТА

(Latitude corrected by observation) – широта, определенная из наблюдений.

ИСПЫТАНИЕ ВОДОНЕПРОНИЦАЕМОСТИ

судовых отсеков – имеет целью проверку водонепроницаемости наружной обшивки, главных переборок, основных палуб и платформ. С этой целью прежде отсеки военных кораблей наполнялись водой и держались некоторое время под известным напором. Отсеки с наружной стороны тщательно осматривались для обнаружения просачивания воды через швы, стыки и заклепки. В настоящее время испытанию наливом подвергаются лишь некоторые отсеки по выбору наблюдения. Остальные отсеки испытываются или поливом соответствующих частей отсеков из брандспойта под некоторым напором, как обычно испытываются водонепроницаемые отсеки на гражданских судах, или же обдуванием их сжатым воздухом. В последнем случае все швы, пазы и заклепки водонепроницаемых конструкций снаружи обмазываются мыльной водой. Выход воздуха через дефектные места обнаруживается наличием мыльных пузырей. Применяется также обдувание сжатым воздухом, к которому примешано какое-либо сильно пахнущее вещество, не действующее на здоровье людей. Наличие запаха в смежных помещениях показывает на недостаточную обеспеченность водонепроницаемости. Обнаруженные дефекты отмечаются мелом и затем исправляются чеканкой или переклепкой; в случае значительных дефектов отсеки по устранении последних переиспытываются.

ИСПЫТАНИЕ ПОВОРОТЛИВОСТИ СУДНА

– заключается в определена величины диаметра циркуляции и времени, необходимого на совершение полного поворота судна. Для лучшего изучения поворотливости судна делают несколько серий испытаний на различных скоростях хода и при разных положениях руля.

ИСПЫТАНИЕ СКОРОСТИ ХОДА

(Speed trial) – см. Испытание судна на мерной миле.

ИСПЫТАНИЕ СУДНА НА МЕРНОЙ МИЛЕ

(Measured mile, line trial) – производится с целью установить истинную скорость хода судна, равно и соответствующую мощность, развиваемую главными машинами.

ИСПЫТАНИЕ СУДНА ПОСЛЕ ДОСТРОЙКИ

(Ship's trial) – производится по заранее выработанной программе; разделяются на якорные, или швартовые, производящиеся на стоянке судна у верфи, и ходовые.

ИСПЫТАНИЯ КОРАБЛЯ ПРОГРЕССИВНЫЕ

– испытания при различных скоростях, от самой малой, при которой возможно правильное действие машин, до самой большой, для него возможной. И. К. П. имеют целью: 1. Определить зависимость скорости от числа оборотов гребных винтов. 2. Определить мощность механизмов, расход топлива, питательной воды, пара и пр. на различных ходах. 3. Найти наивыгоднейший режим работы механизмов и котлов для определения экономического хода.

ИСТИННАЯ ВЫСОТА СВЕТИЛА

– дуга круга высоты (вертикала) от истинного горизонта до места светила.

ИСТИННЫЙ ГОРИЗОНТ

– см. Горизонт наблюдателя истинный.

ИСТИННЫЙ ПОЛДЕНЬ

(True noon) – см. Полдень.

ИСТОК

(Source) – место, откуда река берет свое начало.

ИСТОК, ИЗТОК

(слав.) – восток.

ИСТОРИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ, ФЛАГМАНСКИЙ

– книга особо установленной формы, ведущаяся в штабах флотов (флотилий) и соединений флота. В мирное время в И. Ж. Ф. записываются случаи внутренней жизни соединения и внешние обстоятельства плавания. В военное время в журнал заносятся возможно полнее все сведения, имеющие какой-либо боевой или исторический интерес.

ИСТОРИЧЕСКИЙ ФОРМУЛЯР КОРАБЛЯ

(соединения) – "Послужной список" корабля (соединения), отражающий события, имевшие для данного корабля (соединения) историческое значение.

ИСТОЧНИК

(слав.) – восточный ветер.

ИСТРЕБИТЕЛИ

(Destroyers) – так в английском военном флоте называют большие эскадренные миноносцы (см.).

ИСТРЕБИТЕЛИ

(Fighters, fighting planes, chasers, chasing planes, scouts) – легкие одноместные или многоместные самолеты, обладающие большой скоростью, маневренностью, скороподъемностью и потолком. Вследствие своих высоких летных качеств эти самолеты, снабженные мощным вооружением, предназначаются для ведения воздушного боя с самолетами противника.

ИСХОДНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ

– положение частей перед развертыванием в бою (тактическим развертыванием).

ИТАЛЬЯНСКИЙ РЕГИСТР

– см. Классификационные общества.

ИДТИ

(To sail, to steam, to go) – передвигаться по воде. Водю или морем плавают и ходят, идут (не ездят). Идти бакштаг – идти так, чтобы угол между направлением ветра и диаметральной плоскостью судна был бы более 90 и менее 180°. Идти бейдевинд – идти так, чтобы курс с направлением ветра составлял угол менее 90°. Идти бечевой – двигаться при помощи тяги с берега. Идти вдоль берега – идти вдоль береговой черты на расстоянии, гарантирующем безопасность плавания. Идти вдоль судна – идти в непосредственной близости от судна вдоль одного из его бортов. Идти в кильватер – идти за другим судном в струе, остающейся за ним. Идти в море – говорится о судне, оставляющем порт. Идти в открытое море – удаляться от берегов. Идти в строю (ордере) – идти в составе соединения, находящегося в строю (ордере). Идти задним ходом – идти кормой вперед. Идти к берегу – идти по направлению к береговой черте, Идти контргалсом – идти галсом, противоположным тому, которым идет встречное судно. Идти к судну – идти по направлению к судну. Идти к северу (югу, западу, востоку) – идти северными курсами (южными, западными, восточными). Идти к якорному месту – следовать к месту, назначенному для стоянки на якоре. Идти на буксире – передвигаться при помощи другого судна, на которое подан буксир. Идти навстречу судну – идти встречными курсами, т. е. навстречу друг другу. Идти на дно – тонуть. Идти на посадку – снижаться, планировать на заранее выбранное место спуска самолета. Идти одним галсом с другим судном – идти одноименными галсами. Идти по ветру – идти таким образом, чтобы ветер дул по направлению курса судна. Идти по лоту – идти, бросая лот и определяя свое место по глубинам. Идти по меридиану – идти на север или юг. Идти по назначению – идти в соответствии с полученными распоряжениями. Идти по параллели – идти к востоку или западу. Идти по способности – как будет способнее, удобнее. Идти под веслами – передвигаться при помощи весел. Идти под малыми (обыкновенными, всевозможными) парусами – нести малые (обыкновенные, всевозможные) паруса. Идти под нижними парусами – иметь поставленными одни нижние паруса. Идти под одинаковыми парусами – иметь поставленными те же паруса, как и на другом (других) судне (судах). Идти под парусами – двигаться при помощи парусов. Идти под фоком – нести только фок. Идти в полветра, галфвинд – идти так, чтобы направление ветра было нормально к диаметральной плоскости судна. Идти полным ветром – идти в полный бакштаг. Идти попутным ветром (попутничком) – идти, имея ветер дующим в корму. Идти попутным ветром под одними снастями – двигаться по ветру, имея паруса убранными. Идти прежним курсом – не меняя курс. Идти против ветра – имея ветер встречным. Идти против волны – имея волну встречной. Идти столько-то узлов – идти со скоростью столько-то узлов. Идти фордевинд – имея ветер по одному направлению с курсом, сзади.

ИШЕРВУД

– см. Система набора Ишервуда.

К (Како)

– буквенное значение одного из флагов военно-морского и международного сводов сигналов. Значение этого флага как сигнала по военно-морскому своду – "Не могу

управляться". Флаг "К" по международному своду сигналов означает: "Я собираюсь сделать сообщение по семафору".

*КАБАЛЯРИНГ, КАБАЛЯР, КАБЛЯР

(Voyal, Messenger) — строп, сделанный из троса или такелажной цепи. К. применяется в тех случаях, когда якорная цепь не подходит к гнездам и кулакам шпиля и когда, следовательно, ее нельзя обнести на шпиль.

Кабаляринг.

В этом случае К. обносится на вельпсы барабана шпиля и к полученному таким образом бесконечному стропу присезнивают выбираемую якорную цепь, не обнося ее на шпиль.

Кабаляринг.

На тросовом К. делают мусинги, чтобы присоединяемая якорная цепь не скользила.

КАВАН

— стержневая конструкция над или под фюзеляжем, служащая для крепления расчалок, поддерживающих крыло.

КАБЕЛЬ

(Cable) — провод, состоящий из системы медных проволок (жил), изолированных различным образом (резиновая, бумажная, хлопчатобумажная изоляция) и заключенных в защитные оболочки (свинцовые, железные, стальные).

КАБЕЛЬГАТ, КАБЕЛГАТ

(стар.) — место под палубой в носу корабля, где укладывались канаты.

КАБЕЛЬНАЯ РАБОТА

(Cable laid rope) — выражение "трос кабельной работы" означает, что он спущен (свит) из стрендей против солнца.

КАБЕЛЬНЫЕ СУДА

(Cableships) — суда технического флота, служащие для прокладки подводных кабелей в целях осуществления телеграфной (телефонной) связи между отдельными пунктами, разделенными водным пространством.

КАБЕЛЬТОВ

(1. Cable length. 2. Hawser) — 1. Мера длины, служащая для измерения в море сравнительно небольших расстояний. Длина его равна 0,1 морской мили или 608 фут. = 87 саж. семифутовых, или 185,2 м. Принятый же т. наз. артиллерийский кабельтов равен 600 фут., или 182,88 м. Англичане округляют длину К., считая его равным 200 ярдам = 600 фут. (ярд = 3 фута), или 100 саж. шестифутовых, приравнивая длину К. к длине 8 смычек якорного каната по 12,5 саж. (25 ярдов) каждая. См. Миля морская. 2. Так называют трос кабельной работы, толщиной от 152 до 330 мм (от 6 до 13 дюймов).

КАБЕЛЬТОУ

кабелтоу (стар.) — см. Кабельтов (второе значение).

КАБЕСТАН

(Capstan) — в речном судоходстве так называют шпиль, т. е. вертикальный ворот.

КАБЕСТАННАЯ ТЯГА СУДОВ

— способ передвижения судов путем завоза якоря вперед судна и последующего перетягивания судна к якорю посредством кабестана (шпиля).

КАБЛОГРАММА

(Cablegram) — телеграмма, переданная по подводному кабелю.

КАБОЛКА

(Rope-yarn, tarred, rope-yarn) — свитая из волокон пеньки по солнцу нить; из каболок спускаются (вьются) пряжи, а из последних — тросы.

КАБОЛОЧНЫЙ СТРОП

— см. Строп.

КАБОТА ТЕЧЕНИЕ

— холодное течение, выходящее из залива Св. Лаврентия в океан вдоль западного берега пролива Кабота (между Ньюфаундлендом и Новой Шотландией). К. Т., уклоняясь вправо, идет между Гольфстримом и берегом Америки и образует так называемую "холодную стену" к западу от Гольфстрима до параллели Нью-Йорка. Разница температур в Гольфстриме и в воде холодной стены иногда достигает до 20°.

КАБОТАЖ

(Coasting trade) — 1. Сообщение между отечественными портами в отличие от заграничного сообщения. Различают большой и малый К. Большой К. — сообщение между портами, лежащими на побережье различных морей. Малый К. — сообщение между портами одного и того же моря; при этом, как одно море, рассматриваются Азовское и Черное моря, Белое море и Северный Ледовитый океан, Японское, Охотское и Берингово моря. 2. Термин К. употребляется иногда в смысле прибрежного сообщения.

"КАБОТАЖНИК"

— так называют суда прибрежного плавания.

КАБОТАЖНОЕ СУДНО

(Coaster, coasting vessel) — судно, плавающее у своих берегов без захода в заграничные порты. См. Каботаж.

КАБРИРОВАНИЕ

— "задираание" самолета в полете носом вверх.

КАВА

(волж.) — один или несколько, кустом вбитых в землю, кольев, служит для зачалки судов у берега во время стоянки.

КАВАСАКИ

— моторный бот японо-корейского типа, длиной 13–14 м, применяющийся в качестве промыслового судна в дальневосточных водах.

КАВИТАЦИЯ

(Cavitation) — явление образования движущимся телом незаполненного водой пространства в виде борозды; может иметь место при значительных скоростях хода судна, когда вода не будет успевать заполнять образующееся за кормой воздушное пространство.

КАВИТАЦИЯ ГРЕБНОГО ВИНТА

— явление образования у спинок лопастей газовых мешков, состоящих из водяного пара и воздуха, при значительных скоростях вращения винта. Газовые мешки нарушают сплошность потока жидкости и тем снижают давление в этой зоне лопасти. Вследствие К. уменьшаются осевой упор и вращающий момент. Резко понижается коэффициент полезного действия. Помимо этого при К. происходит разрушение поверхности винта. Основной мерой борьбы против К. является увеличение площади лопастей.

КАГ

(Cag) — один из типов голландских судов.

КАДЕТ

(Naval cadet) — воспитанник младших классов (рот) Морского корпуса в царском флоте.

КАДКА АРТИЛЛЕРИЙСКАЯ

— небольшая деревянная кадка, наполняемая перед стрельбой пресной водой. В нее обмакивают банник для смачивания каморы орудия водой после выстрела.

КАДКА ФИТИЛЬНАЯ

(Match tub) — кадка, в которую ставится ночник (см.) с фитилем; по форме и выделке не отличается ничем от артиллерийской кадки.

КАДМИЙ

(Cadmium) — серебристо-белый металл. Входит в состав многих легкоплавких сплавов и припоев. Покрытие (кадмирование) служит защитой стали от коррозии.

КАДМИРОВАНИЕ

(Cadmium-platina) — покрытие железных и стальных изделий кадмием в целях предохранения их от коррозии на воздухе и в морской воде. Наиболее распространено кадмирование электрическим путем (способами гальваностегии). Электрическое К. нашло широкое применение в технике и служит для замены цинкования и никелирования.

КАЗАМЫС

(арх.) — залив речной, вдающийся в луг.

*КАЗЕМАТ

(Casemate) — бронированное помещение на корабле, в котором устанавливаются орудия противоминного калибра.

Каземат (расположение).

КАЗЕМАТИРОВАННЫЙ КОРАБЛЬ

(ист.) — броненосный корабль, имевший крупные орудия установленными в специальном бронированном каземате.

КАЗЕМАТНАЯ БРОНЯ

— броня для защиты бортовых орудий противоминного калибра. К. Б. идет выше верхнего броневое пояса и имеет на концах траверзы. В ней прорезаны порта для орудий, которые прикрыты цилиндрическими броневыми щитами.

КАЗЕМАТНАЯ УСТАНОВКА

— артиллерийское орудие, установленное в каземате.

КАЗЕННАЯ ЧАСТЬ, КАЗНА

(Breech of a gun, breech) — задняя часть ствола орудия, через которую происходит зарядание.

КАЗНА

— см. Узел стопорный.

КАИК

(Caic, galley-boat) — маленькое рыболовное судно на Ближнем Востоке и в восточной части Средиземного моря, а также легкая узкая лодка для перевозки людей на Босфоре.

КАЙЕК

(Kaуас) — шлюпка, употребляемая рыбаками в Гренландии. Управляется помощью лопатообразного весла.

КАЙКА

(стар.) — самая большая шлюпка на галере. Кроме того, так назывались в русском флоте XVIII в. небольшие суда гребного флота (полугалеры и дубель-шлюпки).

"КАК РУЛЬ?"

— вопрос, задаваемый рулевому с целью узнать, в каком положении находится руль в данный момент.

"КАК ЯКОРЦЕПЬ СМОТРИТ?"

— так спрашивают при постановке корабля на якорь о направлении якорной цепи из клюза; отвечают, смотря по направлению: "Якорцепь вперед смотрит", "Якорцепь смотрит вперед и влево", "Якорцепь назад смотрит" и пр.

КАКО

— см. К.

КАЛАДА

— см. Ярусная сеть.

КАЛЕМА

— местное название прибора на северном отмеле берегу Гвинейского залива.

КАЛЕНДАРНЫЕ ЗНАКИ

— знаки, употребляемые для обозначения некоторых астрономических явлений, напр. фаз Луны, Зодиака, планет.

КАЛЕНДАРЬ

(Calendar) — система измерений значительных промежутков времени, основанная на периодических явлениях природы. Из последних резче всего выражены сутки со сменой дня и ночи. Однако измерять большие промежутки времени сутками неудобно. Поэтому у разных народов с глубокой древности применялся счет времени годами, но продолжительность года принималась различная у различных народов в различные

эпохи. Лишь при Юлии Цезаре, за 46 лет до нашей эры, была произведена коренная реформа К., заключающаяся во введении гражданского счета годов: 3 года простых по 365 суток каждый, 4-й же год – високосный в 366 дней, так что средняя продолжительность года составляла 365,25 суток. Год делился на 12 месяцев, названия коих дошли и до нашего времени, и начинался 1 марта; начало года затем было перенесено на 1 января, которое приходилось тогда за 80 дней до весеннего равноденствия.

Но так как действительная продолжительность солнечного года 365,2422 суток, то каждые 4 года получалось отставание на 0,312 средних суток. К концу XVI в. отставание составило уже 10 суток, а в XX в. юлианский, или так называемый старый, стиль, отстал на 13 суток. С целью исправить такую ошибку в 1582 г., при папе Григории XIII, вновь было произведено исправление: было вычеркнуто из календаря 10 суток, и 5 октября 1582 г. было принято за 15 октября; а для того, чтобы эта ошибка впредь не появлялась, было предписано считать простыми, а не високосными те годы, кратные 100, число сотен в номере которых не делится на четыре (напр. 1800, 1900, 2100, 2200 и т. д.).

Такое летоисчисление, называемое григорианским, или новым, стилем, было принято повсюду в Западной Европе, Россия же сохранила прежнее юлианское летоисчисление, или старый стиль, и только после Октябрьской революции декретом Совета Народных Комиссаров РСФСР от 26 января 1918 г. было предписано ввести новый стиль, а именно считать вместо 1 февраля 1918 г. – 14 февраля 1918 г.

КАЛЕНОВОЕ ЯДРО

(Red hot shot) (стар.) – ядро, которое, перед тем как зарядить им орудие, раскаливалось докрасна на огне, чтобы при попадании в неприятельский корабль вызвать на нем пожар.

КАЛИБР

(Calibre) – диаметр канала огнестрельного орудия по поля (т. е. не считая углубления нарезов). Для современных арт. орудий исчисляется в мм. Вместе с тем в артиллерии принято для характеристики длины канала орудия давать ее не в линейных мерах, а в калибрах. Так, выражение "орудие длиной в 52 калибра" означает, что длина данного орудия равна 52 диаметрам его канала.

КАЛИБРОВАНИЕ снарядов

(The measuring of the caliber of projectiles) – проверка точности калибра снарядов.

КАЛИБРОВАННАЯ ЦЕПЬ

(Calibrated chain) – см. Цепь.

КАЛИБРОМЕТР

– мерительный инструмент, состоящий из стальной пластинки с рядом отверстий или вырезов различной величины для измерения толщины (калибра) проволоки или листов металла.

КАЛИТКА

(волж.) – канифас-блок.

КАЛИФОРНСКОЕ ТЕЧЕНИЕ

– см. Японское течение.

КАЛОРИЗАТОР

калильная головка, запальный шар (Ignition chamber) – деталь, присоединенная к камере сжатия двигателя; служит для воспламенения жидкого топлива, струя которого направляется форсункой на раскаленную поверхность К. Применяется в

нефтяных и керосиновых двигателях, работающих по циклу Отто. При первоначальном пуске двигателя К. нагревается примусом или паяльной лампой.

КАЛОРИФЕР

(Calorifer, air-heater) – прибор для нагревания воздуха, применяемый в целях отопления, вентиляции и сушки.

КАЛОРИЯ

(Calorie) – единица количества теплоты. Малая калория (или грамм-калория) – количество теплоты, необходимое для нагревания одного грамма воды на один градус (а именно от 19,5° до 20,5°). Большая калория равна 1 000 малым К. и в технике называется просто калорией. Малая К. эквивалентна 4,182 джоуля, или 0,427 кт/м.

КАЛТАК

(арх.) – мелкая льдина на море.

КАЛЬШКА, КЕНЬГА

(Kink) – случайный завиток либо закрут у снасти, мешающий ей свободно проходить через блок или шкив. К. также называется небольшой завиток (в виде кольца) на тросе (или проволоке), способствующий при сильном натяжении надлому или разрыву троса. К. ослабляет рабочую крепость троса наполовину. Не смешивать с кольшкой.

КАЛЬКУЛЯЦИЯ ВАЛЮТЫ

(Arbitration of exchange) – сличение в целях выигрыша в курсовой разнице двух монетных систем через третью, причем если в результате обнаруживается выгода, то все расчеты, включая и составление векселей и перевод денежных сумм, производятся в валюте третьей системы. Для выигрыша в курсовой разнице иногда пользуются двумя и большим числом иностранных валют.

КАЛЬЦЕТ

(Head of a lateen mast, cap of a lateen mast) – топ мачты, носящей латинские паруса. На галерах так называлась наделка на топе мачты; внутри ее были врезаны шкивы, через которые проходили снасти.

КАМБУЗ

(Galley, cooking range, caboose, cook-room) – чугунная плита для приготовления пищи личному составу судна, помещавшаяся на парусных судах в носовой части (на кораблях и фрегатах – на опер-деке, на малых судах – на нижней палубе, а на торговых судах – на верхней). Само помещение, где помещался камбуз, называлось кухней. В современном понимании камбуз означает помещение на судне, в котором производится обработка и приготовление пищи. В петровские времена К. назывался поварней.

КАМБУЗНАЯ ТРУБА

– труба для отвода газообразных продуктов горения из камбузного очага в атмосферу.

КАМБУЗНЫЙ КОТЕЛ

– котел, в котором варится пища для команды.

КАМЕЛИ

(Camel) – два плоскодонных судна (понтон) с выкатом для подводки под корабль, подъема его и проводки по мелководью.

КАМЕННИК

(волж.) – бугроватое дно реки с яминами, засыпанное щебнем.

КАМЕННОУГОЛЬНАЯ СМОЛА

каменноугольный деготь, коксовый деготь (Coal tar) – побочный продукт, получаемый при газовом производстве и при коксовании угля. Представляет собой вязкую жидкость сложного состава; перегонкой получают из нее антраценовое масло, бензол, толуол, нафталин и др. продукты. К. С. служит главным источником сырья для производства искусственных красителей.

КАМЕННЫЙ БАЛЛАСТ

(Stone ballast, shingle ballast) – камень, принятый на судно в качестве балласта. Применялся во времена парусного флота. На современных самоходных судах заменяется водяным балластом.

КАМЕННЫЙ ПОДВОДНЫЙ РИФ, КАМЕННЫЙ РИФ

(Ledge of rocks, rocky reef) – см. Риф.

КАМЕННЫЙ УГОЛЬ

(Coal) – ископаемые минеральные угли, образовавшиеся в земной коре из растительных веществ под большим давлением без доступа воздуха. На практике К. У. называют уголь, по своим свойствам находящийся между антрацитом и бурым углем; плотный с матовым или жирным блеском; содержит от 75 до 92 % углерода, загорается при 350–500°; при нагревании без доступа воздуха, выделяя летучие продукты, дает кокс. Теплотворная способность от 7000 до 8000 калорий. К. У. по составу и свойствам делится на несколько видов. При лежании на воздухе некоторые виды К. У. способны самовозгораться.

КАМЕНЬ

– звено кулисного механизма, движущегося в направляющем пазу, сделанном в кулисе.

КАМЕНЬ

(бел.) – одиночная гора, ряд гор, хребет или цепь гор.

КАМЕРА

(Chamber) – 1. Часть помещения или аппарата, отделенная стенами. 2. Наименование некоторых помещений на судне, напр. холодильная камера (Cold chamber), служащая для хранения охлажденной провизии.

КАМЕРА ОКУРИВАНИЯ

– см. Газовая камера.

КАМЕРА СЖАТИЯ

камера сгорания (Combustion chamber) – часть пространства цилиндра двигателя внутреннего сгорания между его крышкой и поршнем при крайнем положении поршня. В камере сжатия поршень сжимает горючую смесь или воздух.

КАМЕРОН

– мощный нефтяной насос на нефтеналивных или перекачивающих судах; носит имя своего изобретателя.

КАМНЕЛОМ

— специальный снаряд, помощью которого выполняется механическое раздробление скалы под водой. Снаряд состоит из понтона, осадкой в 1–1,3 м, в центре которого имеется колодец; в отверстии этого колодца проходит ударная свая, подвешенная к треноге. Свая из литой стали в виде долота, длиной до 10 м и весом в 10–20 т, снабжается наваренным из тигельной стали концом. Подъем сваи совершается стальным тросом, перекинутым через шкив у вершины треноги и идущим от паровой лебедки, мощностью до 30 л. с. Ударами такой сваи, повторяющимися в одной и той же точке от 5 до 10 раз в зависимости от свойств скалы, последняя разбивается на глубину в 1–1,5 м.

КАМНЕМЕТ

— род короткого артиллерийского орудия большого калибра, появившийся почти одновременно с бомбардами в XIV в. и продержавшийся до начала XIX в., когда К. были окончательно вытеснены гладкоствольными мортирами с гранатной картечью. К. стреляли камнями, обломками железа, гвоздями; назначались для стрельбы на близкое расстояние.

КАМНЕПОДЪЕМНИЦЫ, КАРЧЕПОДЪЕМНИЦЫ

— речные суда, имеющие корпус баржевого типа и специальные приспособления (краны) для выемки карч и камней из воды.

КАМОРА

(Powder chamber) — гладкостенная часть канала артиллерийского орудия, предназначенная для помещения в ней заряда.

КАМОРНЫЙ БАННИК

(Chamber sponge) — банник на коротком древке, которым пробанивается камера орудия, если последнее не имеет продувания.

КАМПАНИЯ МОРСКАЯ

(Voyage, cruise) — период плавания и деятельности флота в мирное время. В России климат не допускал плаваний в северных морях в течение круглого года, поэтому в русском флоте выработался обычай оценивать службу личного состава соответственно времени, которое он провел на корабле во время плавания, т. е. в кампании. Так как периоды пребывания кораблей в К. в различных морях были не одинаковы, то в русском флоте К. М. называлось 6 месяцев плавания (считая месяц в 28 дней), причем плавание на корабле за границей, а в военное время и в своих водах засчитывалось полным числом дней, вне зависимости от того, находится ли корабль в море или на якоре; в мирное время полными днями считались лишь ходовые дни, а дни пребывания на якоре — вполнину. За известное число К. командному составу предоставлялись льготы и выдавались награды. К. М. (Naval campaign) как оперативный термин означает период операций флота на театре военных действий.

КАМУФЛЕТ

— подземный взрыв артиллерийского снаряда, минного заряда и т. п.

КАМУФЛЯЖ

(Camouflage, dazzle painting) — способ военной маскировки, состоящий в нанесении на маскируемый предмет разноцветных пятен, линий, полос, искажающих форму предмета и затрудняющих тем противнику распознавание маскируемых предметов.

КАМУФЛЯЖНЫЕ КОРАБЛИ

— корабли, раскрашенные в целях маскировки разноцветными пятнами и полосами, искажающими их силуэт.

КАМЬЯ, КОМЯГА

— лодка, душегубка, челн, однодревка. Камьи, камейки — два таких челна, соединенных вместе; гребец с двухлопастным веслом сидит верхом, на шшиве. Большие К. служат паромами.

КАН

— небольшое одномачтовое парусное судно с плоским днищем и бортовыми шверцами. Судами этого типа прежде пользовались большею частью на Нижнем Везере для малого и большого каботажного плавания. В настоящее время заменены обыкновенными морскими лихтерами.

КАНАДСКАЯ БАЙДАРКА

— см. Спортивные суда, гребные.

КАНАЛ

(Canal) — искусственное русло для воды. К. устраивается для судоходной связи между отдельными реками, озерами и морями, а также для проведения воды к потребителю, часто для обеих целей одновременно (напр., К. Волга — Москва). Основные данные главнейших каналов.

Каналы

Длина в мор. милях

Глубина

Ширина по дну

Ф. (м)

Ф. (М)

Беломорско-Балтийский

122,9

—

—

Кильский

61

49 (13,7)

130 (45,7)

Панамский

50,3

49 (13,7)

300 (91,4)

Суэцкий

67

31 (9,5)

108 (32,9)

КАНАЛ МОРСКОЙ

— искусственно созданный водный путь по заданным наперед подводным и надводным габаритам с предусмотренным нормальным способом передвижения судов; искусственно углубленный фарватер, ведущий в порт через береговую отмель.

КАНАЛ ОГНЕСТРЕЛЬНОГО ОРУЖИЯ

(Bore) — внутренняя полость в теле артиллерийского орудия или ствола ручного оружия, в которой движется снаряд (пуля) при выстреле. В целях придания продолговатым снарядам правильного и однообразного вращения около оси внутри К. на его цилиндрической поверхности имеются нарезы, т. е. винтовые канавки. Длина К. зависит от величины заряда: чем больше заряд, тем длиннее должен быть К., чтобы порох успел весь сгореть и сообщить снаряду наибольшую начальную скорость. Относительной длиной К., выраженной в калибрах, определяется тип орудия: пушки имеют длину К. от 30 до 60 калибров, гаубицы — 10–25 кал. и мортиры — 8–10 кал.

КАНАЛИЗАЦИЯ ЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ ЭНЕРГИИ

— распределение электроэнергии между отдельными потребителями.

КАНАРЕЙ-БЛОК

— небольшой блок на ноке гафеля, через который проходят фалы кормового флага.

КАНАРЕЙ-СТРОП

— стропка, накладываемая на стеньгу ниже салинга, охватывающая переносные бакштаги.

КАНАРСКОЕ ТЕЧЕНИЕ

— см. Атлантическое течение.

КАНАТ

(Cable) — так называется трос кабельной работы, толщиной свыше 330 мм (13 дюймов).

КАНАТ ЯКОРНЫЙ

(Chain cable) — так называют якорную цепь (якорь-цепь). В военном флоте название якорный канат сохраняется только для тросовых канатов, имеющих применение на некоторых классах морских и речных кораблей и судов. См. Якорь-цепь. Выпустить канат — отклепать якорную цепь и выпустить ее в воду, чтобы не выбирать якоря. Дагликсовый канат — якорная цепь левого станового якоря. Заложить канат на битенг — завернуть якорную цепь вокруг битенга. "Канат зацепил за шток" — обернулся вокруг штока якоря. "Канат опанер" — доклад с бака на мостик, означающий, что якорная цепь подтянута настолько, что не лежит на грунте. Класть канат бухтами — см. Бухта. "Обнести канат на шпиль" — обернуть якорную цепь вокруг баллера шпиля. Плехтовый канат — якорная цепь правого станового якоря. Положить стопора на канат — закрепить якорную цепь на палубе помощью стопоров так, чтобы она не травилась в воду. Разнести бухту каната по палубе — уложить якорную цепь рядами на верхней палубе. Распутать канат — очистить якорную цепь от якоря, если она завернулась вокруг него. Снять канат с битенга — снять якорную цепь с битенга, когда она была завернута вокруг него. "Стоп травить канат" — довольно выпускать якорную цепь в воду. "Трави канат" — выпускай якорную цепь в воду.

КАНАТИК

— медный (или другого металла) провод, свитый из нескольких тонких проволок, применяемых для устройства антенны.

КАНАТИТЬ или ОКНАЧИВАТЬ парус

— пришивать к парусу ликтрос.

КАНАТНЫЕ СТОПОРА

(Cable stopper) — см. Стопора якорных цепей.

КАНАТНЫЙ ДВОР

(Rope-house, rope-yard, ropery, rope-walk) (стар.) — место (завод), где выделывались якорные цепи.

КАНАТНЫЙ КРЮЧОК

— см. Крючок канатный.

КАНАТНЫЙ ЯЩИК

(Chain locker) – помещение на судне, в котором укладываются якорные цепи станových якорей.

КАНИФАС

(Dimity) – толстая парусина, применяющаяся для шитья нижних парусов и штормовых стакселей.

*КАНИФАС-БЛОК

(Snatch-block) – блок с особой оковкой, имеющей откидную наметку или расстегивающееся звено.

Канифас-блок.

Служит для отвода снастей при проводке их на лебедку или брашпиль. К.-Б. удобны тем, что благодаря откидной щеке снасть в них можно закладывать средней частью, без необходимости продергивать ее с конца. Термин К.-Б. искаженный, правильное название этого блока – канибакс-блок.

КАНИФОЛЬ

(Colophony) – см. Гарпиус.

КАНЛОДКА

(Gun-boat) – см. Канонерские лодки.

КАНО, КАНОЭ

(Canoe) – местное название американской шлюпки, сделанной из одного дерева. Англичане термином кано называют также шлюпку, движущуюся при помощи гребков различного вида. Обычное парусное вооружение кано: грот, бизань и фор-стаксель. На парусах часто имеются вшитые поперечные рейки как для того, чтобы держать их растянутыми, так и для уменьшения площади парусности.

КАНОНАДА

(Cannonade) – частая оружейная стрельба.

КАНОНЕРКА

– см. Канонерские лодки.

КАНОНЕРСКИЕ ЛОДКИ

(Gun-boat) – относительно небольшие надводные артиллерийские корабли. Их назначение: боевые действия в прибрежных районах, сводящиеся в основном к обстрелу береговых целей. Разделяются на мореходные (до 2000–3000 т) и речные (от 200 до 600 т).

КАНОНИР

(стар.) – рядовой боец артиллерийской специальности в парусном флоте.

КАНОТ

(стар.) – лодка.

КАНТОВАТЬ

(To cant) – передвигать тяжелую вещь, вращая ее с одной стороны на другую.

КАНТОНИСТЫ

(Soldier's son liable to serve) – так назывались в России с 1805 по 1886 г. малолетние и несовершеннолетние сыновья военнослужащих рядового и младшего начальствующего состава, принадлежавшие к военному сословию с самого рождения. Слово К. заимствовано из Пруссии, где так назывались все подлежащие поступлению в военную службу из полковых округов (кантонов). Начало К. положено Петром I, основавшим так называемые школы солдатских детей.

КАНФОРИТЬ

(To check, to surge) – подколачивать мушкетом шлаг на барабане шпиля или лебедки во время выбора для того, чтобы снасть не сползала.

КАНФОРИТЬ

(волж.) – спустить ниже снасть, навертываемую на шпиль; травить снасть. "Снасть канфорится" – снасть травится.

КАНЦЕЛЛИНГ

(Cancelling date) – обусловленная цертепартией крайняя дата прибытия зафрахтованного судна в порт за погрузкой. Если к этому сроку судно не прибыло, то фрахтователь вправе канцеллировать (аннулировать) цертепартию.

КАП

(Cape) – 1. Мыс. 2. Ляк с задвигающейся крышкой на яхтах. 3. Наплыв на стволах деревьев, особенно берез и грецких орехов, вызываемый паразитами, поранениями и т. п. Древесина К. очень прочна, пронизана множеством темных прожилок. Ценится в столярном деле.

КАПБАЛКА

– бревно размером от 14 до 30 футов (4,3–9,1 м) и от 9 до 20 дюймов (0,2–0,5 м) в диаметре. Товар еловый, сосновый или лиственница. Мерой для капбалок служит тульт. Вывозится в Голландию.

КАПЕЛЬНИЦЫ

– небольшие резервуарчики, устанавливаемые у иллюминаторов и окон (внизу), куда через небольшую трубу стекает вода с отпотевающих стекол.

КАПЕР

(Privateer) – частное лицо, снаряжающее с разрешения правительства воюющей державы вооруженное судно для задержания и захвата в море неприятельских торговых судов, а равно и нейтральных, везущих военную контрабанду, т. е. для крейсерской войны. Возникнув в средние века, каперство достигло особого развития в 17–18 вв., когда создались целые капиталистические компании для эксплуатации этого выгодного промысла. Каперство воспрещено Парижским международным конгрессом 1856 г.

КАПЕРСКОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО

(Letter of mart and counter mart) – разрешение, выдававшееся ранее правительствами на право нападения и захвата неприятельских торговых судов.

КАПИАРМУС

(Grenade bag, budge-barrel) (стар.) – дубовый бочонок со сборчатым кожаным рукавом, затягивающимся ремешком. Употреблялся в период гладкоствольной артиллерии для содержания небольшого количества пороха с целью изменения величин зарядов при навесной стрельбе.

КАПИЛЛЯРНОСТЬ, ВОЛОСНОСТЬ

(Capillarity) – совокупность явлений, обусловленных силами взаимодействия молекул жидкости на границе ее с другим телом, а именно: подъем и опускание жидкости в очень узких трубках, образование менисков, смачивание жидкостями твердых тел, явление поверхностного натяжения и др.

КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ СУДНА

– ремонт, при котором заменяются части палубной настилки, подводной обшивки и переборок, а также обновляются механизмы и устройства. Обычно производится при получении судном значительных повреждений или при устарелости. После капитального ремонта обязательно производятся приемные испытания судна.

КАПИТАН

(Master) – командир торгового судна (см. Судоводительские звания). В дореволюционном военном флоте командиры судов до 1853 года также назывались капитанами (captain), а неофициально называются и до сего времени.

КАПИТАН-ЛЕЙТЕНАНТ

– 1 Военное звание в РКВМФ. 2. Штаб-офицерский чин (первый), существовавший периодически в старом флоте. К.-Л. назначались на должности командиров судов 3 ранга. Чин К.-Л. существовал в царском флоте до 1884 года, а затем с 1907 по 1911 г.

КАПИТАН НАД ПОРТОМ

(Superintendent of a dock yard) – в дореволюционное время непосредственный помощник главного командира портов по кораблестроению, ремонту, снабжению и снаряжению кораблей, управлению хозяйственными делами порта, охранению порядка и благоустройства в адмиралтействах, гаванях и на рейдах. В отношении своих подчиненных К. над портом пользовался правами флагмана. Его непосредственными помощниками были главные: корабельный инженер, инженер-механик, артиллерист, минер и инженер-строитель порта, а органом управления – контора порта.

КАПИТАН 1-ГО РАНГА

– 1. Военное звание в РКВМФ. 2. Второй штаб-офицерский чин в старом флоте. По действовавшим в то время законам капитаны 1-го ранга могли быть назначаемы на должности командиров судов 1-го ранга.

КАПИТАН 2-ГО РАНГА

– 1. Военное звание в РКВМФ. 2. Первый штаб-офицерский чин в старом флоте. Капитаны 2-го ранга могли быть назначаемы на должности командиров судов 2-го ранга.

КАПИТАН 3-ГО РАНГА

– военное звание в РКВМФ. Существовало в русском флоте в петровские времена в 1720–1724 г. г. и в 20-х – 30-х гг. XIX в.

КАПИТАНСКАЯ КАЮТА

(Captain's cabin) – каюта, в которой помещается командир корабля.

КАПИТАНСКИЙ КАТЕР

(Captain's launch) – катер, предназначенный для поездок командира корабля.

КАПИТАНСКИЙ МОСТИК

(Captain's bridge) – палубная надстройка, на которой находятся все необходимые устройства и приборы для управления судном. При выполнении судном маневров на К. М. находится командир судна, а на походе – вахтенный помощник капитана.

КАПИТАНСКИЙ ПОГРЕБ

(Captain's cave) – помещение на судне, в котором хранится провизия (вина) для стола капитана.

КАПКОВЫЙ БУШЛАТ

– индивидуальное спасательное средство, бывшее на снабжении малых кораблей русского флота (миноносцев, тральщиков, сторожевых кораблей); представляло особую стеганную на капоке куртку. Люди, попавшие в воду в капковых бушлатах, удерживались на поверхности до 18 часов; при обычной носке капковые бушлаты вполне заменяли теплые куртки.

КАПОК

– растительная шерсть, волоски из внутренности плода семейства баобабовых, нескольких видов крупных тропических деревьев. К. служит не гниющей набивкой подушек, матрацев, спасательных поясов, бушлатов и т. п.

КАПОТ

– 1. Чехол, придающий двигателю самолета обтекаемую форму. 2. "Капотом" также называют перевертывание самолета через нос. См. Капотирование самолета.

КАПОТАЖ

– см. Капотирование самолета.

КАПОТИРОВАНИЕ САМОЛЕТА

(капотаж) – перевертывание самолета через головную часть на спину при посадке или взлете. Капотирование самолета является следствием неудачной посадки (взлета), при встрече препятствия колесами и пр.

КАПРАЛ, КОРПОРАЛЬ

(Corporal) – воинское звание в некоторых иностранных армиях, стоящее между званием рядового и унтер-офицера. В русской армии звание К. сохранялось до времен Николая I и по своему значению ближе подходило к должности взводного унтер-офицера. В солдатском разговорном языке капрал назывался "правящим". В старом флоте звания К. не существовало, если не считать К. так называемых бомбардирских рот (XVIII в.), но матросы между собой звали своих унтер-офицеров "капралами", как бы указывая на то, что они больше занимаются "солдатским делом", т. е. строевым, чем морским.

КАПСЮЛЬ

(Capsule, percussion cap) – приспособление для сообщения огня заряду в виде небольшого медного колпачка, на дне которого впрессован зажигательный состав, воспламеняемый ударом или наколом.

КАПСЮЛЬНАЯ ВТУЛКА

– помещается в дне гильзы патрона для артиллерийских орудий и предназначается для воспламенения заряда бойком ударника, бьющего или непосредственно по капсюлю втулки, или в середину тонкого ее дна, передающего удар капсюлю.

КАРА

(сев.) – чердак на шняке, где помещаются сети.

КАРАБИН

— огнестрельное оружие облегченного веса; имеющиеся в большинстве государств К. отличаются от винтовок лишь укороченным стволом и устройством прицела, т. к. при винтовочных патронах дальности при стрельбе получаются меньшие.

КАРАВАН

— несколько судов, идущих на буксире. Иногда караваном называют несколько судов, идущих совместно и выполняющих общую задачу.

КАРАВАН ЗЕМЛЕЧЕРПАТЕЛЬНЫЙ или ДНОУГЛУБИТЕЛЬНЫЙ

— землечерпательный снаряд со всеми своими вспомогательными судами. Состав землечерпательного каравана (земкаравана) зависит от его конструкции, местных условий и способа удаления грунта. Нормально в состав земкаравана входят: а) дноуглубительный снаряд; б) судно для жилья рабочих (брандвахта); в) грунтоотвозные приспособления; г) плавучие склады топлива; д) небольшой плавучий склад для запасных частей и материалов; е) большие лодки (завозни) для завозки якорей; ж) боты или понтоны для поддержания становой цепи снаряда; з) разъездные лодки; и) прикрепленный к данной организации пароход, баркас или моторный катер для обслуживания ее производственных и хозяйственных нужд.

КАРАВАН РЕЧНОЙ

— груженые баржи, следующие одна за другой на буксире или самостоятельно.

КАРАВАННОЕ СУДОХОДСТВО

— способ сплава судов по реке (мелководной) путем пропусков большого количества воды в реку из пруда или другого водохранилища, вследствие чего получается скатывающаяся вниз по реке волна (паводок), с которой сплывает предварительно подготовленный ряд судов (караван).

КАРАВЕЛЛА

(Caravel) — морское парусное судно XIII—XVII в. в. сначала у итальянцев, затем у испанцев и португальцев (водоизмещение около 20 т). Высокобортное с высокими надстройками на носу и корме, трех- или четырехмачтовое судно со сложной системой парусов, облегчавшей маневрирование. С XV в. К. (водоизмещением 150 т) были приспособлены для океанских плаваний. На них Колумб переплыл Атлантический океан, а Васко да Гама достиг Индии. Не следует смешивать с карвеллами (Carvelles) — небольшими французскими морскими промысловыми судами.

КАРАИБСКОЕ ТЕЧЕНИЕ

— создается из Гвианского и части Северного Экваториального течения, которые проходят через проливы между Малыми Антильскими островами в Караибское море, где и занимают всю его поверхность. Вода К. Т. отличается высокой температурой 27° — 28°, а в августе даже и выше. Скорости течения в разных местах моря доходят до 35–50 мор. миль, устойчивость течения велика. Подойдя к Юкатанскому проливу, течение суживается, и скорость его, естественно, увеличивается, доходя иногда до 70 мор. миль, а в среднем до 50 миль. Выйдя к северу через пролив в обширное пространство Мексиканского залива, главная часть течения сейчас же уклоняется вправо вдоль берега Кубы, ко входу во Флоридский пролив.

КАРАКА, КАРАККА

— португальское грузовое парусное судно XIV—XVII в. в. К. применялись с XVI в. в Англии и Франции как для перевозки грузов, так и для боевых надобностей. В XVIII в. К. исчезли.

КАРАКАЛОЙ

— судно Зондского пролива; имеет острые оконечности и фальшивую выпуклую палубу; с одной мачтой и парусом, подобным тому, какой ставится на каракоре. Для остойчивости имеются особого рода брусья, установленные поперек судна и загибающиеся вниз, к концам которых прикрепляются деревянные плавучести. Управляется на ходу гребками.

КАРАКОРЫ

— легкие суда, употребляемые жителями Борнео и прилегающих островов, с короткими веслами или гребками. Вместо мачты имеют тройные козлы из тростника, поддерживаемые вантами; на этих козлах поднимается продолговатый парус, привязанный сверху к тростниковому рею. Спереди и сзади судна имеются флагштоки, на которых поднимают множество лоскутков из тонкой коры (род вымпелов).

КАРАНТИН

(Quarantine) — срок, в течение которого судно находится в изоляции впредь до удаления с него лиц, больных инфекционными болезнями, как из состава экипажа, так и из числа пассажиров. Место стоянки судна во время К. также называется карантинном.

КАРАНТИННЫЕ СИГНАЛЫ

— сигналы, которые производятся судном для указания своего карантинного состояния. Днем делаются флагами, а ночью — красный огонь над белым огнем. Сигналы эти производятся только в границах порта.

КАРАНТИННЫЙ ЛИСТ, КАРАНТИННОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО

— см. Карантинный патент.

КАРАНТИННЫЙ ПАТЕНТ

(Bill of health) — удостоверение о благополучном состоянии страны и порта в отношении эпидемических заболеваний, выдаваемое всякому судну, отправляющемуся за границу. Иногда на К. П. требуется виза консула той страны, куда судно отправляется. В случае заболеваний эпидемического характера в порту отправления в К. П. делаются соответствующие пометки. "Clean bill of health" — чистый К. П., наличие которого освобождает судно от необходимости пребывания в карантине в порту прибытия.

КАРАПАСНАЯ ПАЛУБА

(Turtleback deck, whale-back deck) — толстая, покатаая, в виде спины черепахи, броневая палуба, идущая от броневого траверза к оконечности корабля. Иногда называют черепаховой палубой.

КАРАУЛ

(Guard, watch) — вооруженная часть экипажа корабля, назначаемая на больших кораблях для охраны корабля и отдания почестей.

"КАРАУЛ ВНИЗ"

— особый сигнал на горне, которым вызванному караулу разрешается спуститься с верхней палубы в караульное помещение.

"КАРАУЛ НАВЕРХ"

— особый сигнал на горне, которым вызывается караул из караульного помещения на верхнюю палубу.

КАРБАС

– небольшое ловецкое судно, встречающееся в Белом море и у Мурманского побережья. Ходит на веслах и парусах. Грузоподъемность от 3 до 120 т. Тип заимствован от норвежских ел; обладает хорошими морскими качествами.

КАРБАСНИКИ

(сев.) – члены карбасной артели, занимающиеся ловлей рыбы.

КАРВОЛИТ

– смолоподобное вещество из группы пластических масс.

КАРБОРУНД

карбид кремния (Carborundum) – соединение кремния с углеродом, получающееся при сплавлении в электропечи кремнезема с углем. Очень твердое кристаллическое тело зеленоватого оттенка. Применяется для шлифовки стали, для изготовления точильных брусков и пр.

КАРБЮРАТОР

(Carburettor) – прибор, служащий для получения из горючего (напр. бензина) и воздуха горючей смеси.

КАРБЮРАЦИЯ

(Carburation) – процесс образования горючей смеси из жидкого топлива (горючего) и воздуха.

КАРВИЛЬ-НАГЕЛЬ

(Single deck-nail) (стар.) – кофель-нагель.

КАРГА

– 1. Каменная гряда, вдающаяся в русло реки клином с загнутым по течению концом (речн.). 2. Отлогий берег (байкал.). 3. Стопор для якорной цепи (волж.).

КАРГИ

(речн.) – пни и деревья, попавшие в воду, благодаря подмыванию лесистого берега. Они бывают плавучими и неподвижными, засевшими в дно реки. Как те, так и другие очень опасны для судов.

КАРГОВАНТ

(галер.) – снасть, служившая для удержания в наклонном положении галерного рея.

КАРГОВЫЙ ПОЯС

– ватервейс у деревянных речных судов.

КАРДАН

(Gimbals) – приспособление для подвески, допускающее качание опор при сохранении неподвижности тела. Применяется, в частности, для установки компасов на судах. Состоит из двух concentрических колец, внутри которых подвешено тело. Точки подвеса расположены на диаметрах, пересекающихся под углом в 90°.

КАРДЕЛЬ

– см. Гардель.

КАРДИНАЛЬНАЯ СИСТЕМА

— система ограждения опасности плавучими знаками, при которой отдельные опасности или фарватеры ограждаются относительно стран горизонта (N, O, S, W). Эта система принята в водах СССР, в прибалтийских странах: Эстонии, Латвии, Финляндии и отчасти в Швеции, Дании и Германии.

КАРДИФ

кардифский (уэльский) уголь — лучший сорт английского каменного угля.

КАРЕЛЬДУК

— парусина, из которой шьются бизань, триселя и апсель.

КАРКАС

(Carcass, framework) — металлический или деревянный остов (скелет) какой-либо детали или сооружения. К. в дирижаблестроении обычно называют остов корпуса жесткого дирижабля, обтягиваемого снаружи материей или обшиваемого тонкими металлическими листами.

КАРКАС, КАРКАЗ

(стар.) — зажигательный снаряд, употреблявшийся с XVII в. в парусном флоте; содержал начинку из пороха, зажигательного состава с добавлением иногда пуль или картечи.

КАРЛЕНГС, КАРЛИНГС, КАРЛЕНС

(Carling) — подпалубные балки продольного направления, поддерживающие поперечные бимсы палуб.

КАРНАЛИ

(стар.) — большие тали (гини), закладывавшиеся на топе мачты на галерах.

КАРНО

— тали на галерах, которыми поднимался тент. Во Франции этим термином называют нижний нок парусного рейка, а также нижний угол верхней шкаторины паруса, привязанного к рейку.

КАРПЕНТЕР

(Carpenter) — плотник.

КАРРО

(стар.) — передняя нижняя часть рея на галерах.

КАРОНАДЫ

(Carronade) — короткие чугунные пушки большого калибра, стрелявшие небольшим зарядом на близкие дистанции; впервые были изготовлены в Англии в 1779 г. литейным заводом Каррон в Шотландии. Каронады предназначались исключительно для флота; благодаря малому весу их можно было устанавливать на юте и баке корабля в дополнение к обычной артиллерии того времени. Вследствие уменьшенной скорости снаряды (ядра) этого орудия производили очень большие пробоины, сильно расшатывали корпус, делая большое количество опасных трещин в деревянной обшивке кораблей.

КАРТА

(Chart) – изображение на плоскости поверхности земного шара или его части в какой-либо выбранной проекции.

КАРТА СИНОПТИЧЕСКАЯ

(Synoptic chart) – географическая карта, на которой с помощью цифровых и условных знаков наносятся данные метеорологических наблюдений, наглядно представляющие состояние погоды на площади значительной территории. Составляются в целях изучения и предсказания погоды.

КАРТЫ ВЕТРОВ

– специальные карты, впервые построенные в середине XIX в. основоположником морской метеорологии американским моряком Мори. На этих картах поверхность океана делят на прямоугольники (в меркаторской проекции), составленные меридианами и параллелями, проведенными через 2° или через 5° (в зависимости от общего числа наблюдений и степени подробности составляемой К.). Все наблюдения, относящиеся к одному месяцу или к одному времени года, разнесены по своим прямоугольникам и внутри каждого построена тем или другим способом роза ветров (см.).

КАРТЫ ГНОМОНИЧЕСКИЕ

– карты, составленные в гномонической, или центральной, проекции. К. Г. представляет собой изображение на бумаге части поверхности земного шара в том виде, в каком она представляется глазу, помещенному в центре земли. Избранная часть поверхности земли проектируется из ее центра на плоскость, касательную к поверхности земли в выбранной точке. В зависимости от положения касательной плоскости получается та или иная К. Г. или центральная проекция. Если касательная плоскость касается земли у полюса, то получается нормальная (полярная) центральная проекция; при расположении касательной плоскости в какой-нибудь точке экватора имеем поперечную (экваториальную) центральную проекцию, а если точка касания лежит где-нибудь между полюсами и экватором – косую (горизонтную) центральную проекцию. Место глаза наблюдателя называется точкой зрения, а касательная плоскость, на которую проектируется данный участок поверхности земли, получает название картинной плоскости. Центральная проекция употребляется в навигации в следующих случаях: а) для прокладки дуг больших кругов, которые, представляя собой кратчайшие расстояния между отшедшими и пришедшими пунктами, изображаются на меркаторской карте кривыми линиями, в то время как на центральной проекции всякая дуга большого круга изображается прямой линией; б) для прокладки радиопеленгов, которые также, будучи на сфере дугами больших кругов, на центральной проекции прокладываются прямыми линиями.

КАРТЫ ЗВЕЗДНЫЕ

– см. Звездные карты.

КАРТЫ ИМПРЕЯ

– морские карты, издаваемые английским частным издательством (Imray); по техническому выполнению схожи с английскими адмиралтейскими картами (см.), но имеют свои особенности. К. И. захватывают обширные районы и достигают иногда очень больших размеров. Имеют подкладку из плотной синей бумаги и обшиты по краям тесьмой.

КАРТЫ КВАДРАТОВ

– обыкновенные морские карты с нанесенными на них сетками (линиями, параллельными меридианам и параллелям). К. К. применяются для приближенного указания местоположения противника или своих частей.

КАРТЫ КОТИДАЛЬНЫЕ

– карты, на которых нанесены котидальные линии. Котидальную карту для островов Великобритании и Северного моря можно найти в книге (Tides and Tidal Streams of the British Islands).

КАРТЫ МЕРКАТОРСКИЕ

– карты составлены в меркаторской проекции. См. Меркаторская проекция.

КАРТЫ МОРСКИЕ

(Nautical charts or sea-charts) – изображения на листе бумаги различных участков водной поверхности земли: океанов или их частей, морей, заливов, бухт, портов и т. п. Чтобы уметь читать К. М., нужно знать условные обозначения, принятые на ней. По своему назначению К. М. могут быть разделены на следующие три группы: справочные, навигационные и планы.

1. Справочные карты служат для различных справок во время плавания. На них изображается значительная часть земной поверхности: отдельные моря, океан, полушарие или почти весь земной шар без особых подробностей, главным образом для сообщения мореплавателям тех сведений, для которых данная карта строится.

2. Навигационные карты служат для прокладки на них пути корабля во время плавания и нанесения мест корабля. Они в свою очередь подразделяются на: генеральные, или общие, карты, изображающие целые заливы, моря, океаны или их части; путевые карты, представляющие собой изображение меньших частей поверхности и по возможности охватывающие определенные районы (на этих картах ведется прокладка пути корабля во время плавания и производится периодическое определение его места); частные карты (Coast charts), предназначенные для плавания вблизи берегов различных морей и заливов.

3. Планы представляют собою уменьшенные изображения небольших участков земной поверхности на плоскости. На планах изображаются со всеми подробностями бухты, гавани, рейды, порты, якорные места, отдельные острова и т. п. Планы составляются в крупных масштабах. Кроме указанных категорий карт, исключительно для военных судов составляются морские карты специального назначения.

КАРТЫ ПОГОДЫ

– см. Карты синоптические.

КАРТАУН, КАРТАУЛ

(ист.) – 48-фунтовое орудие; картаунная (картаульная) пушка – пушка, стреляющая 48-фунтовым ядром. Картаунный (картаульный) единорог – 48-фунтовый единорог.

КАРТЕР

– металлическая коробка, ограждающая тот или иной механизм. К. бывают различной формы и величины и состоят из одной или нескольких частей. К. служит обычно опорной частью механизмов; защищает их от грязи и попадания посторонних предметов, могущих вызвать поломки, а также является резервуаром для смазочного материала.

КАРТЕЧЬ

(Grape-shot, case-shot, canister-shot) – артиллерийский снаряд ближнего действия; состоял из сферических пуль или небольших ядер, помещенных в легкой оболочке. Разрывного заряда и трубки не имел. Назначение – поражать живые цели на ближних расстояниях. В настоящее время картечь не применяется, но термин К. употребляется при стрельбе шрапнелью с установкой дистанционной трубки снаряда "на картечь"; при этом разрыв снаряда происходит всего в нескольких десятках метров от дула орудия.

КАРТИЕ-ДЕ-РЕДЮКСИОН

(стар.) – построение, по которому счисление пути определялось графически.

КАРТОДЕРЖАТЕЛЬ

— специальный ящик, применяющийся для удобства пользования морской картой на малых судах, где нет возможности установить специальный стол для прокладки.

КАРТУЗ ЗАРЯДНЫЙ, КАРТУШ

(Bag) — мешочек цилиндрической формы, сшитый из сырцового шелка, в котором помещается заряд пороха. Применяется в орудиях (картузных), где заряд не имеет гильзы.

КАРТУЗ МАНАТЕЙНОЙ

(стар.) — картуз из шерстяной материи.

КАРТУЗНИК

(Cartridge box) — см. Кокор.

КАРТУЗНЫЕ ОРУДИЯ

(Bag guns) — артиллерийские орудия, у которых пороховой заряд вкладывается в камору без гильзы.

КАРТУЗНЫЙ КОКОР

(Cartridge case) — см. Кокор.

КАРТУШ

(стар.) — картуз.

*КАРТУШКА

(Card, face, fly of the compass) — главная составная часть магнитного компаса, указывающая страны света. К. представляет собой диск с делениями, разделенный на 360° , на котором, кроме того, имеются надписи главных и четвертных румбов. Диск о делениями несет на себе систему магнитов, называемых стрелками, причем магнитная ось этой системы должна совпадать с линией N — S ($0^\circ - 180^\circ$) диска картушки.

Картушка компаса.

В центре К. укреплен топка — маленький твердый камешек (сапфир или агат) в металлической оправе. Выемкой, сделанной в нижней части топки, К. накладывается на острие шпильки.

КАРТУШКА ШТЕМПЕЛЯ

— картушка с наклонными стрелками.

КАРЧА, КАРША

— каряга, затонувшее, подмытое с берега дерево, очень опасное для судов. Карши обыкновенно лежат корнями на дне реки, а вершиною — под углом, по течению у поверхности воды. Бывают надводные и более опасные — подводные.

КАРЧЕПОДЪЕМНИЦЫ

— см. Камнеподъемницы.

КАРЯГА

— кривое, суковатое бревно в русле реки, в озере или болоте.

КАРЯЖНИК

— места в реке, озере, болоте, где много каряг.

КАСКАД УСИЛЕНИЯ

(Cascade) — степень усиления, напр. в двухкаскадном усилителе имеются две ступени последовательного усиления.

КАСКАДНЫЙ ПРЕОБРАЗОВАТЕЛЬ

(Cascade converter) — преобразователь, состоящий из нескольких сидящих на одном валу машин.

КАС-КАМЕРА

(стар.) — место вблизи грот-мачты, где хранился сыр на голландских судах.

КАСТЕЛЬ-ДЕК

(стар.) — шканцы.

КАСТОР

(Castor) — вторая по яркости звезда в созвездии Близнецов.

КАТ, или ШАТ

(Cat) — род судна, применявшегося в Дании и на севере. Имел три мачты и бушприт. Оснащался подобно кораблю и имел бизань с гафелем.

КАТ (род таля)

(Cat) — тали или шкентель, служащие для поднятия якоря из воды. Закладываются за скобу якоря. Кат заложить (Hook the cat) — приказание завести гак кат-блока за скобу якоря, когда последний поднят из воды и подтянут к клюзу.

*КАТ-БАЛКА

(Cat-head, cat davit) — поворотная балка, служащая для поднятия якоря от клюза до верхней палубы с помощью кат-талей, заложенных за скобу якоря.

Кат-балка.

КАТ-БЛОКИ

(Cat-block) — трехшквивные блоки, обычно железные, между которыми основывается кат. Верхний кат-блок обухом надевается на крюк на конце крамбола (кат-балки); нижний блок, имеющий вертлюжный гак, закладывается последним в скобу якоря.

КАТ-ГАК

(Cat hook or painter hook) — гак, которым оканчивается кат и который закладывается за скобу якоря.

КАТ-ЛОПАРЬ

(Cat-fall) — ходовой конец у ката.

КАТ-ШТЕРТ

— снасть, помощью которой закладывается кат-гак в скобу якоря.

КАТАЛАН

(Spanish fishing boat) – испанское рыбацье судно.

КАТАЛОГИ КАРТ

(Catalogue of charts) – печатные пособия, служащие для подбора карт, необходимых для плавания. В каталогах карты перечислены в географическом порядке по морям – в русском и по коллекциям (секциям) – в английском.

КАТАМАРАН

(Catamaran) – род парусного плота, применяемого в Ост-Вест-Индии. В передней и задней оконечности катамарана опускаются сквозь него две доски. При помощи их управляют катамараном с исключительной точностью, ходят под парусом, лавируют и производят повороты, совсем как на шлюпках.

КАТАПУЛЬТА

(Catapult) – 1. Механизм, служащий для придания самолету взлетной скорости за счет внешней силы на коротком участке разгона. К. состоит из фермы или балки на палубе корабля, которая может быть повернута на любой заданный угол. На ферме имеется рельсовый путь, а на последнем тележка, на которую ставится самолет, специально приспособленный для взлета с К. Тележка получает ускоренное движение с таким расчетом, чтобы в конце К. скорость самолета была равна его взлетной скорости. Сброшенный с К. самолет уже может самостоятельно держаться в воздухе и продолжать полет на собственном двигателе. 2. См. Метательное оружие.

КАТАСТРОМА

(ист.) – платформа на военных триремах, расположенная на некоторой высоте над палубой и поддерживаемая бимсами и пиллерсами. На ней располагались воины – "гоплиты". К. увеличивала продольную крепость судна, служила хорошою защитою гребцам от стрел и давала возможность расположить большое число гоплитов на палубе триремы. На ней же ставили камнеметы и др. метательные орудия.

КАТАСТРОФА

(Aircraft) – гибель самолета на земле или воде, сопровождающаяся смертью части или всего экипажа самолета.

КАТАТЬ ЯКОРЬ

(сев.) – выбирать якорь.

КАТАТЬСЯ НА РУЛЕ

– то же, что "вилять" (см.).

КАТВАТЕР

– водорез (см.).

КАТЕР ГРЕБНОЙ

(Cutter, pinnace, barge) – гребная шлюпка средних размеров, имеющая острые обводы и хороший ход. К. делятся на рабочие (10–18-весельные) и легкие (10–14-весельные). Служат для посылок и различных корабельных надобностей. Некоторые К. снабжаются воздушными ящиками, служащими поплавками и обеспечивающими достаточную плавучесть, если шлюпка почему-либо наполнится водой. Такие К. употребляются в качестве спасательных шлюпок. Рабочие К. обычно обшиваются вгладь, легкие – кромка на кромку. Десятивесельные К. называются десятками.

КАТЕРА МИННЫЕ

(Torpedo boat) – паровые суда, снабженные торпедным (по старой терминологии – минным) аппаратом, водоизмещением 14–16 т, длиной до 20 м, со скоростью хода до 13 узлов. В современных флотах этот класс кораблей не встречается, хотя торпедные катера можно считать некоторым возрождением их. К. М. являются прообразом современных миноносцев.

КАТЕРА МОТОРНЫЕ

(Motor boat) – суда небольших размеров, приводящиеся в движение посредством двигателей внутреннего сгорания. К. М. снабжаются большинство военных кораблей, которые принимают их на борт. Служат для целей связи и сообщения с берегом и другими судами и пр. нужд.

*КАТЕРА ПАРОВЫЕ

(Steam pinnace) – суда небольшого водоизмещения, приводящиеся в движение посредством паровых машин (обычно поршневых).

Катер паровой.

Применяются на больших кораблях. Служат для целей связи и сообщения с берегом и прочих нужд.

КАТЕРА СТОРОЖЕВЫЕ

(Patrol boat, patrol craft) – являются некоторой разновидностью сторожевых кораблей (см.) и могут в ограниченных районах морского театра с успехом заменять их, в особенности для выслушивания и обнаружения подводных лодок.

КАТИТЬСЯ

– говоря о судне: уклоняться носом в сторону под действием парусов или руля для изменения курса или производства поворота.

КАТИТЬСЯ ПОД ВЕТЕР

(To cast to leeward) – говорят о судне, когда оно уклоняется под ветер.

КАТИЩЕ

(арх.) – место на берегу реки, куда зимой свозят бревна и откуда весной скатывают их на воду для сплава.

КАТОВАТЬ

(стар.) – рубить мачту.

КАТОД

(Cathode) – отрицательный полюс источника электрического тока (гальванического элемента, аккумулятора).

КАТОД ЭЛЕКТРОННОЙ ЛАМПЫ

– электрод, испускающий в накаливаемом состоянии электроны. В обычных лампах катодом электронной лампы служит нить накала, непосредственно накаливаемая пропускаемым по ней током.

КАТОДИОПТРИЧЕСКАЯ СИСТЕМА

– см. Освещение маяков.

КАТОДНАЯ ЛАМПА

(Vacuum-tube) – см. Электронная лампа.

КАТОДНОЕ ТЕЛЕВИДЕНИЕ

— см. Телевидение.

КАТОДНЫЕ ЛУЧИ

(Cathode rays) — поток очень быстро летящих электронов, наблюдающийся при электрическом разряде в трубке с разреженным газом.

КАТОК

(Swivel, roller, winch) — 1. Роульс (см.) 2. Круглое бревно или круглый кусок дерева различных размеров, употребляемый на подкладку под тяжести для облегчения их передвижения.

КАТОПТРИЧЕСКАЯ СИСТЕМА

— см. Освещение маяков.

КАТОРГА

(ист.) — первоначальное название комплекта гребцов галеры, галиота, галеаса или всякого гребного или парусно-гребного судна. В древние века К. составляли свободные наемники. Впоследствии К. стали пополнять осужденными, затем военнопленными, а в XV–XVI вв. в европейских флотах появились рабы. В России при Петре I К. комплектовалась солдатами, матросами, военнопленными и осужденными.

КАТТЕНДАУН

(Cutting-down line) — линия, определяющая высоту флортимберсов при середине.

КАТУШКА САМОИНДУКЦИИ

(Inductor coil) — катушка из провода, наматываемая различными способами. Вследствие того, что отдельные витки провода лежат близко друг к другу, К. С. имеют большую индуктивность (коэффициент самоиндукции); применяются главным образом для постройки колебательных контуров.

КАТУШКИ СВЯЗИ

(Coupling coil) — две катушки самоиндукции, применяемые для осуществления индуктивной связи между цепями.

КАУС

(Kaus) — местный (SO) ветер, дующий в Персидском заливе с декабря по апрель. В продолжение этих месяцев чередуется с шамалем.

КАУСТИЧЕСКАЯ СОДА

(Caustic soda) — едкий натр.

КАУЧУК

(Caoutchouc, India rubber, rubber) — смола сложного химического состава в виде упругой твердой массы, извлекаемая из млечного сока (латекса) некоторых растений или получаемая химическим путем (синтетический К.). Служит основным сырьем для резиновых изделий.

КАЧЕНИЕ СУДНА

— размах судна с левого борта на правый или обратно.

КАЧЕСТВА СУДНА

(Ship's capabilities) – условия, обеспечивающие судну надлежащую плавучесть на воде, остойчивость (способность возвращаться в прежнее прямое положение после прекращения действия кренящего момента), поворотливость при отклонении руля, плавность качки, а также ходкость в смысле достижения надлежащей скорости хода с наименьшей затратой мощности двигателя.

КАЧЕСТВО КРЫЛА

– отношение подъемной силы крыла при данном угле атаки к его лобовому сопротивлению.

КАЧЕСТВО САМОЛЕТА

– отношение величины подъемной силы к величине вредного сопротивления. Если подъемная сила в десять раз больше сопротивления, то самолет имеет лучшие аэродинамические качества, чем самолет, имеющий отношение подъемной силы к сопротивлению равное восьми.

КАЧЕЯ

(арх.) – морская болезнь.

КАЧКА

(Rolling, rolling motion of the ship) – колебание судна около продольной или поперечной оси, при этом колебания около продольной оси наз. боковой или бортовой качкой (Rolling), а около поперечной – килевой качкой (Pitching). Возможны также перемещения центра тяжести судна в вертикальной плоскости вверх и вниз – так наз. вертикальная К. См. Период качки.

КАЧОК

– деталь водоотливной помпы на деревянных судах, посредством которой приводится в движение поршень помпы.

КАЮК

(сев.) – большая тупоносая речная лодка.

КАЮТА

(Cabin, stateroom) – помещение на судне, предназначенное для жилья обслуживающего персонала и пассажиров. Кроме того, иногда К. называют и отдельные служебные помещения, служащие для тех или иных целей; так, напр., шкиперская каюта, парусная каюта и т. д.

КАЮТ-КОМПАНИЯ

(Ward-room, mess-room, saloon) – помещение на корабле для коллективного отдыха, занятий, совещаний и общего стола начальствующего состава.

КАЮТ-ЮНГА

– юнга, обслуживающий каюты.

КАЮЧКА

– род лодки или небольшого судна, встречающегося в Сибири. Служит для прохода по притокам больших рек. В случаях надобности К. перетаскиваются волоком.

КАЯКА

– см. Спортивные суда гребные.

КВАДРАНТ

(Quadrant) – 1. Четверть круга. 2. Прибор для измерения углов с градусной шкалой, составляющей дугу в 30 и более градусов; квадрант применяется главным образом на пулеметах и орудиях устаревших систем. 3. Инструмент для измерения высот солнца (стар.).

КВАДРАТУРА

(Quadrature) – такое взаиморасположение Солнца, Луны и Земли, при котором направление на Солнце составляет угол 90° с направлением на Луну. Квадратуры Луны наблюдаются два раза в течение лунного месяца; при квадратурах Луна находится в первой или в последней четверти. Обозначается знаком \perp . См. Элонгация.

КВАДРИРЕМА

– боевой корабль флота Рима с четырьмя рядами весел.

КВАЗИ-СТАЦИОНАРНЫЕ БАРИЧЕСКИЕ ОБРАЗОВАНИЯ И ФРОНТЫ

– барические образования и фронты, представляющиеся как бы неподвижными; неподвижность эта кажущаяся, обусловленная малой скоростью их движения.

КВАРТЕРДЕК

(Quarter-deck) – 1. Приподнятая на 0,8–1 м кормовая часть верхней палубы. 2. См. Палубы парусного военного корабля.

КВАРТЕРДЕК-ТРАНЕЦ

(Quarterdeck transom) – см. Транец.

КВАРТИРМЕЙСТЕР

(Quarter-master) – первый унтер-офицерский чин в царском флоте (младший унтер-офицер).

КВИНКВИРЕМА

(кенкерема, квинкирема) – боевой корабль флота Рима с пятью рядами весел.

КВИНТАЛ

(метрический и двойной центнер) – мера веса, равная 0,1 т.

КВИНТАН

– морской угломерный инструмент, служащий для измерения больших углов. Дуга К. составляет $1/6$ окружности, или 72° , и, следовательно, им можно измерить угол между предметами до 144° . Радиус дуги лимба К. больше, чему секстана, и достигает 200–250 мм, что в свою очередь позволяет нанести на лимбе более крупные деления, чем на секстане. У К. каждый градус лимба делится на 6 частей, т. е. через $10'$, реже на 4 части. В устройстве своих деталей К. в общем схож с секстаном.

КЕДР

– дерево, часто применяющееся для постройки легких спортивных гребных лодок, особенно гоночных, а также парусных и легких яликов; очень прочен и устойчив против атмосферных влияний, но легко впитывает в себя воду и потому должен сохраняться под лаком.

КЕДР БЕЛЫЙ

— превосходное дерево для судостроения. Он прочен, как дуб, почти не имеет сучков и легок в обработке.

КЕЙЗЕР-ФЛАГ, КЕЙЗЕРС-ФЛАГ

(ист.) — это название при Петре I и в XVIII в. присваивалось гюйсу (см.), когда он в виде особого пожалования поднимался на мачте как флаг генерал-адмирала или главнокомандующего флотом.

КЕКУР

(Pinnacle rock) (бел.) — отдельная столообразная гора.

КЕЛЛЕК

— род плота, употребляемого турками на р. Тигр; грузоподъемность до 13 т.

КЕНГИ

— калоши, теплая обувь, валяная, меховая или кожаная, с теплым подбоям, но без голенищ.

КЕНЕЛЛИ-ХИВИСАЙДА

— см. Хивисайда слой.

КЕНКЕТ

— лампа, у которой горелка расположена отдельно от резервуара. В настоящее время К. называют арматуру для свечей, пиронафтовых ламп и нередко для электрических ламп, имеющую Карданов подвес; во время качки К. сохраняет вертикальное положение.

КЕНОТРОН

(Kenotron) — двухэлектродная лампа, применяемая для выпрямления переменных токов.

КЕНТЕР

— см. Соединительная скоба Кентера.

КЕНЬГА

(стар.) — см. Кальшка.

КЕНЬГИ

— кожаные башмаки с суконной подкладкой, предназначенные для ношения часовыми на посту в холодную погоду.

КЕПЛЕР

— известный ученый, один из основателей современной астрономии; вывел законы движения планет вокруг Солнца.

КЕПСТОН

(стар.) — шпиль.

КЕРН

— инструмент в виде заостренного стержня из твердой стали. Служит для наметки точек при разметке деталей, подлежащих механической обработке. К. также называют точки, которые этим инструментом намечаются.

КЕРНЕР

— см. Керн.

КЕССОН

(Caisson, cofferdam) — 1. Приспособление в виде лекального ящика для ремонта или осмотра подводной части судна. К. вплотную подводят открытой боковой стороной к борту судна, затем уплотняют место соприкосновения борта с К. и выкачивают из него воду. 2. Сооружение для возведения фундаментов под водой или в водоносных грунтах.

КЕССОННАЯ БОЛЕЗНЬ

— специфические болезненные явления, наступающие при быстром переходе человека из шлюза кессона с повышенным давлением (2–3 атм.) в камеру с нормальным давлением или при слишком быстром возвращении водолаза на поверхность после продолжительного нахождения под абсолютным давлением больше 2 атм.

КЕТЕНС-ПОМПА, КЕТЕЛЬС-ПОМПА

(Chain-pump) (стар.) — наиболее мощная помпа на судне, приводившаяся в действие цепной передачей; устанавливалась сзади грот-мачты.

КЕЧ

(Ketch) — небольшое парусное судно с двумя мачтами — гротом и бизанью. Обе эти мачты имеют косое вооружение. Бизань бывает с топселем и без него. На грот-мачте часто бывает дополнительный прямой нижний парус. Однако К. можно встретить с самым разнообразным вооружением, что является характерной для него чертой. К. может иметь один, два и даже три прямых паруса на грот-мачте; до четырех косых парусов впереди грот-мачты и один или два стакселя между мачтами. Это разнообразие в вооружении отличает К. от иола. Одно время К. стал исчезать, но в последние годы вновь возродился, и суда этого типа были построены в большом количестве в Англии, особенно на восточном ее берегу. Вооружение К. было обычным для яхт, однако в настоящее время такое вооружение яхт встречается редко.

КЕЧКАРА, КЕЧКАРЬ, КЕЧКОР

(арх.) — 1. Ровный, низкий морской берег без растительности и без камней, заливаемый иногда водой. 2. Жидкий ил.

КИКА, КИЧКА

(волж.) — 1. Перекладина, укрепляющая палубу расшивы в носу. 2. Нос судна.

КИЛГАСА

(сев.) — решетчатые люки.

КИЛЕВАНИЕ

(1. Careening. 2, Keel hauling) — 1. Наклонение судна набок настолько, чтобы киль его вышел из воды. Делается это в целях осмотра, окраски и ремонта подводной части судна. Операция К. производится у приглубого берега помощью специального оборудования. В настоящее время К. производится в редких случаях, только при отсутствии сухих и плавучих доков, как это, напр., имело место в Порт-Артуре во время русско-японской войны (заделка подводной пробоины на минном транспорте "Амур"). Следует отметить, что современные большие корабли

подвергнуть К. невозможно. 2. Особый вид наказания, применявшийся главным образом в голландском флоте до XVIII в. Заключилось это наказание в следующем: наказуемый привязывался к решетчатому люку и затем помощью подкильных концов протягивался под судном с одного борта на другой. Разновидностями К. были так называемые К. с выдержкой под килем и без выдержки. Такого рода истязания часто приводили к смерти подверженных наказанию. В русском флоте применялось на довольно коротком отрезке времени — в ранний период петровского времени, в период действия так называемых "Крюйсовских статей".

КИЛЕВАТОСТЬ

— особая форма днища лодки или поплавка гидроаэроплана в виде двугранного угла по всей длине судна. Наличие К. хотя и повышает сопротивление воды движению лодки гидроаэроплана, но зато значительно ослабляет силу посадочного удара лодки о воду.

КИЛЕВАТЬ судно

(To keel-haul, to careen) — наклонить судно набок настолько, чтобы киль вышел из воды. См. Килевание.

КИЛЕВАЯ ВАЛКА

— так называется на судах большого водоизмещения балка коробчатого сечения, заменяющая внутренний вертикальный киль. Высота К. В. обычно превышает высоту двойного дна раза в полтора-два.

КИЛЕВАЯ КАЧКА

(Pitching) — продольная качка судна. См. Качка.

КИЛЕВАЯ ПОЛОСА

— железная планка, которой обивается киль гребной шлюпки для предохранения его от повреждений при вытаскивании шлюпки на берег и т. п.

КИЛЕВАЯ ФЕРМА

— подвесная металлическая пространственная ферма, устраиваемая вдоль всей нижней части полужесткого дирижабля от носа до кормы и являющаяся его характерной особенностью.

КИЛЕВОЙ ЗАМОК

(Scarf of the keel) — соединение двух штук деревянного составного кия.

КИЛЕКТОР

(Hulk) — портовое судно, специально приспособленное для постановки и уборки мертвых якорей и бочек, для подъема со дна тяжелых предметов и т. п. работ. К. снабжается мощными шпилями и крамболом в носовой части; на конце крамбола имеется один или несколько шкивов, через которые проходят подъемные лопари от шпилей. Верхняя палуба К. делается свободной от всяких надстроек.

КИЛЕНБАНКА

киленбанк (Careening wharf, careening place) — участок приглубого берега с необходимым оборудованием для килевания судов.

КИЛЕН-БУХТА

— название одной из бухт в южной части Севастопольского рейда. Во времена парусного флота в этой бухте происходило килевание судов, откуда и произошло ее название.

КИЛО

(Kilo) – 1. Приставка к названиям единиц, обозначающая в метрической системе увеличение в 1000 раз (напр. 1 километр = 1000 м). 2. Иногда применяется как сокращенное обозначение килограмма (с ударением на последнем слоге: "кило").

КИЛОВАТТ

(Kilowatt) – единица мощности, равная 1000 ватт. Сокращенное обозначение – кВт или kW.

КИЛОВАТТ-ЧАС

(Kilowatt-hour) – единица для измерения энергии, равная 1000 ватт-часам. Сокращенное обозначение kWh или квтч.

КИЛОГРАММ

(Kilogram) – единица измерения массы в метрической системе. Определяется как масса образца (эталона), хранящегося в Международном бюро мер и весов вблизи Парижа. С большей точностью К. равен массе 1 куб. дециметра чистой воды при 4° С. Стандартное обозначение – кг. Часто встречающиеся сокращенные обозначения "кгр", "ккг" противоречат стандарту и потому неправильны. В технической системе мер К. – единица силы. 1 кг = 2,442 русских фунта.

КИЛОГРАММОМЕТР

(Kilogram-meter) – работа, производимая силой в 1 килограмм при перемещении точки ее приложения на 1 м по направлению этой силы. Работа в 1 кгм = 9,8 джоулей.

КИЛОМЕТР

(Kilometer) – единица длины, равная 1000 м = 0,540 мор. миль. (Ударение следует делать на последнем слоге). Обозначается: км.

КИЛОЦИКЛ

килогерц (Kilocycle) – единица числа колебаний: 1000 циклов в 1 сек.

КИЛЬ

(Keel) – 1. Продольная связь, устраиваемая в диаметральной плоскости при днище судна и простирающаяся до штевней. Служит для обеспечения продольной прочности судна. 2. Мера веса, применяемая в Англии обычно в отношении каменного угля. Киль – 21,2 англ. т или 20,86 метр. т.

КИЛЬ БОКОВОЙ

(Bilge keel, side keel) – особое устройство на судах, служащее для уменьшения размахов боковой качки. Боковые кили состоят из выступающего ребра, укрепленного на скуле нормально к наружной обшивке судна. Они располагаются в средней части судна на 1/2 – 2/3 всей длины его. Высота боковых килей – 0,3–0,75 м. На судах с полным образованием миделя надобности в установке боковых килей нет.

*КИЛЬ БРУСКОВЫЙ

(Bar keel) – киль, состоящий из толстых стальных полос, соединяющихся в замок. Употребляется только для судов малого тоннажа. В настоящее время эта конструкция является устаревшей.

Киль брусковый.

КИЛЬ ВЕРТИКАЛЬНЫЙ

(Centre girder, vertical keel) – 1. Киль, состоящий из непрерывных вертикальных листов, поставленных на горизонтальный киль и склепанных между собой; идет по всей длине судна. 2. У самолетов – неподвижная вертикальная поверхность, составляющая вместе с горизонтальным стабилизатором и рулями высоты и поворота хвостовое оперение. К. В. вместе с горизонтальным стабилизатором, находясь в струе воздуха, действует как перо в стреле, пускаемой из лука, т. е. способствует сохранению самолетом его направления без воздействия рулями; иначе говоря, им обеспечивается устойчивость пути самолета.

КИЛЬ ВЫДВИЖНОЙ, КИЛЬ ОПУСКНОЙ

(Sliding keel) – деревянная или металлическая пластина, выдвигаемая под дном парусной шлюпки или парусного судна для увеличения их остойчивости и улучшения их мореходных качеств. Часто называется швертом.

КИЛЬ ГОРИЗОНТАЛЬНЫЙ, или ПЛОСКИЙ

(Flat plate-keel) – киль, состоящий, в зависимости от величины судна, из одного или двух слоев листовой стали (внутреннего и наружного).

КИЛЬ ДЕРЕВЯННЫЙ

– дубовый четырехгранный брус, находящийся в основании деревянного судна. По длине киль составляется из нескольких отдельных брусьев, соединяемых между собой в замок. Киль с боков имеет выемки (шпунты), к которым прилегают первые пояся (шпунтовые) деревянной обшивки. Снизу к килю иногда прибивается гвоздями тонкая доска, называемая фальшкилем, служащая для предохранения киля от повреждения при соприкосновении с грунтом.

КИЛЬ ДОКОВЫЙ

– специальный киль, обеспечивающий возможность постановки судна в док. В частности на К. Д. устанавливаются в доке подводные лодки.

КИЛЬ ОПУСКНОЙ

(Sliding keel) – см. Киль выдвижной.

КИЛЬ СЛОЙЧАТЫЙ

(Side bar keel) – киль, состоящий из трех стальных полос, средняя из которых образует внутри судна вертикальную продольную связь. В современном судостроении не применяется.

КИЛЬ ТУННЕЛЬНЫЙ

– киль в виде коробки, предназначенный для проводки трюмных трубопроводов.

КИЛЬ ШЛЮПОЧНЫЙ

(Keel) – продольный брус прямоугольного сечения, идущий по всей длине шлюпки. На киль ставятся шпангоуты. Служит для обеспечения продольной прочности шлюпки.

КИЛЬ-БЛОКИ

(Keel block) – см. Блоки доковые и Блоки шлюпочные.

КИЛЬВАТЕРНАЯ СТРУЯ, КИЛЬВАТЕР

(Ship's wake) – струя, остающаяся за кормой идущего судна; отсюда строит кильватера, когда корабли следуют один за другим в кильватерной струе. Идти в кильватер – идти в струе впереди идущего корабля.

КИЛЬВАТЕРНЫЕ ОГНИ

— служат для правильного держания ночью в кильватер впереди идущему кораблю. Верхний К. О. устанавливается на грот-мачте или же специальной стойке, а нижний — над такобортным огнем. К. О. дают сектор освещения до 10° . Расстояние между огнями по вертикали для кораблей в 1000 т и выше 9,8 м, а для кораблей меньшего водоизмещения — 4,9 м. Огни имеют три степени яркости.

КИЛЬСОН

(Keelson) — продольная связь на судах с ординарным дном, соединяющая днищевые части шпангоутов. В зависимости от своего расположения по ширине судна различают — средние, боковые и скуловые кильсоны. На деревянных судах К. называют продольный брус, накладываемый поверх шпангоутов и обеспечивающий не только увеличение продольной крепости, но и связь между шпангоутами.

КИЛЬСОН БОКОВОЙ

(Side-keelson) — кильсон, идущий вдоль судна между средним и скуловым кильсоном.

КИЛЬСОН СКУЛОВОЙ

(Bilge-keelson) — кильсон, идущий вдоль судна по его скуле или несколько ниже ее.

КИЛЬСОН СРЕДНИЙ

(Middle-line keelson) — кильсон, установленный на середине ширины судна и соединяющий середины флор. На деревянных судах баржевой конструкции К. С. называют два или три наложенные один на другой бруса, установленные в диаметральной плоскости на копани и врезанные в них.

КИЛЬСОН ШЛЮПОЧНЫЙ

(Keelson) — продольный брус прямоугольного сечения, идущий по всей длине шлюпки; кладется поверх шпангоутов. Скрепляется со шпангоутами и килем болтами. К. Ш. принимает на себя всю тяжесть мачт и сидящих на банках людей (через стойки). В кильсон вделываются ступы мачт.

КИНГСТОН

(Kingston valve) — всякий клапан в подводной части, служащий для доступа забортной воды внутрь судна.

КИНЕМАТИКА МЕХАНИЗМОВ

(Engineering kinematics) — часть прикладной механики, изучающая движение механизмов независимо от действующих сил.

КИНЕТИЧЕСКАЯ ЭНЕРГИЯ

(энергия движения) — запас энергии движущегося тела, превращающийся в другой вид энергии при прекращении движения. Напр. К. Э. пули, попадающей в мишень, превращается в теплоту. При поступательном движении тела его К. Э. равна половине произведения массы этого тела на квадрат его скорости. Часто для обозначения К. Э. пользуются термином "живая сила".

КИНОВАРЬ

(Cinnabar, vermillion) — см. Красные краски:

КИНСВАК-БЛОК

(стар.) – одношкивный блок у бизань-мачты, в котором проходили фиш-тали, служившие для поднятия якорных лап к русленю.

КИОСК

(Kiosk) – судно, применяющееся в Турции для увеселительных прогулок.

КИП

(Score) – 1. Желоб на щеках деревянного блока или юферса для стропа или вантины. 2. Желоб по окружности шкива у блока. 3. См. Киповая планка.

КИПА

(Bale) – тук, место груза, обернутое холстом, брезентом, рогожей и т. п. и обычно обтянутое металлическими обручами или проволокой.

КИПАКА

(арх.) – 1. Каменистый, невысокий, осушной берег. 2. Гладкий, выходящий из воды камень.

КИПАКИ

(сев.) – утесистые, неровные берега.

КИПАРИС

– дерево, высоко ценящееся в судостроении, т. к. К. не подвержен гниению и долговечен. Применяется главным образом для постройки судов, которые находятся то в воде, то на воздухе, как, напр., шлюпки военных кораблей.

КИПЕНИЕ

(Boiling, bubbling) – образование пара внутри жидкости, сопровождаемое выделением на поверхности лопающихся пузырьков и бурлением. К. происходит при такой температуре, при которой упругость насыщенного пара жидкости равна атмосферному (наружному) давлению. Поэтому если давление понижено, то жидкость закипает при меньшей температуре.

*КИПОВАЯ ПЛАНКА

(Chock, fairleader, fairlead) – специальная отливка, заменяющая собой швартовные или буксирные клюзы в тех местах, где не имеется фальшборта.

Киповая планка.

В целях уменьшения трения тросов, пропускаемых через К. П., иногда на последней делается один или два вертикальных вращающихся роульса. Иногда вместо К. П. говорят сокращенно кип, что неверно, т. к. кип есть желоб и имеет к тому же особое значение; в дельной вещи, о которой идет речь, основную часть составляет планка, роульсы и т. п. Киповая планка с двумя полуклюзами (Plain open chocks), т. е. с двумя рогами и без роульсов. Киповая планка с двумя роульсами (Open roller chock).

КИПОР

– специалист по ремонту тары.

КИПРЕТЕЛЬ

– инструмент, употребляемый при углоначертательной съемке. Состоит из линейки и колонки, к которой прикреплена труба для визирования. Последняя обычно снабжается дальномером и вертикальным кругом для определения углов наклона. См. Мензула.

КИПЯТИЛЬНИК

— то же самое, что и испаритель (см.). Термин, выходящий из употребления.

КИРЖИМ, КИРДЖИМ

— небольшое плоскодонное судно, встречающееся в южной части Каспийского моря. Применяется для сообщения с берегом на открытых рейдах и перевозки грузов с кораблей на берег.

КИСА

(Bag) — парусиновый мешок. На шлюпках служит для хранения шкотов, запасных уключин и нагелей.

КИСТИ

(Paint-brush) — являются главным инструментом в малярном деле. К. изготавливаются преимущественно из лучшей хребтовой свиной щетины (щетинные кисти) и из волоса барсучьего, хорькового, беличьего и др. (волосяные кисти). Наиболее употребительные в судовом обиходе К. следующие: ручники, маховые, флейцы, отводные, разделочные, лакировочные и торцовки.

КИСТЬ КРАСНОЙ ВЯЗКИ

— см. Ручник.

КИСТЬ СЕРОЙ ВЯЗКИ

— см. Ручник.

КИТОВОЙ

(Whaler) — см. Китобойцы.

КИТОВОЙНЫЕ МАТКИ

— в современном их выполнении представляют собой двухпалубные наливные суда с обычным для последних подразделением на отсеки. Междупалубное пространство делается высотой выше 5 м для установки в нем всех производственных устройств без перерезания палуб. В кормовой оконечности устраивается слип для подъема кита на верхнюю палубу. Средняя надстройка конструируется в виде двух отдельных рубок, с широким проходом между ними, позволяющим перетаскивать кита с кормовой части рабочей (верхней) палубы в носовую. На средней надстройке устанавливаются две мощные лебедки для втаскивания кита на рабочую палубу. Две менее мощные лебедки на баке служат для перетаскивания туши после съемки жира в носовую часть рабочей палубы, где заканчивается разделка кита. В верхней палубе предусматриваются многочисленные лючки для погрузки сала, мяса и костей в соответствующую аппаратуру, находящуюся в междупалубном пространстве. В качестве главных двигателей на китобойных матках устанавливаются паровые машины. В зависимости от размеров судна и производительности перерабатываемых установок штат команды китобойных маток колеблется в пределах 150—350 чел. К. М. стали применяться в мировом промысле лишь с 1903 г. До последнего времени все суда этого типа переделывались из старых нефтеналивных, грузовых и товаро-пассажирских пароходов. В 1929 г. вступили в эксплуатацию пароходы "Cosmos", "Vicingen", являющиеся первыми китобойными матками, специально построенными для промысла.

КИТОВОЙНЫЕ СУДА

(Whalers) — см. Китобойцы.

КИТОВОЙЦЫ, КИТОВОИ

(Whalers) – небольшие однопалубные паровые суда длиной до 40 м, с которых производится бой китов. Бака не имеют, что компенсируется очень большой седловатостью. В носовой оконечности предусматривается платформа, на которой устанавливается гарпунная пушка. Кроме кнехтов общесудового назначения, устанавливаются кнехты для швартовки китов. Снабжаются машинами мощностью до 900 л. с.

*КИЯНКА

– такелажный инструмент в виде деревянного молотка, употребляемый при работах с проволочными тросами.

Киянка.

КЛАВЕРДУК

– парусина, из которой шьются стень-стакселя и ундер-лиселя.

КЛАДНАЯ

– речное волжское парусное судно. Главные размерения: L = 11–27 м, В = 4–7 м, Н = 1,5–2,3 м. Грузоподъемность 30–40 т.

КЛАДОВЫЕ СУДОВЫЕ

(Pantry) – вспомогательные помещения, оборудованные полками и стеллажами, для хранения запасных частей снабжения и различных материалов. Кладовые обычно бывают следующие: 1. аккумуляторная, 2. малярная, 3. минно-артиллерийская, 4. строительных материалов, 5. такелажная и тентовая, 6. текстильная и вещевая, 7. хозяйственные и расходные, 8. электротехническая и др.

КЛАЙТОН

– см. Аппарат Клайтона.

КЛАМКИ, КЛАМПЫ

– костыли, лапки, прибитые к борту для крепления снастей.

КЛАПАН

(Palm) – полоса парусины, пришитая у места соединения двух частей тента или чехла. Служит для прикрытия просвета в месте шнуровки, образующегося при соединении этих частей.

*КЛАПАН

(Valve) – арматура трубопровода, состоящая из корпуса, разделенного внутри перегородкой с отверстием для прохождения пара, газа или жидкости, диска, закрывающего это отверстие (тарелки клапана), штока для управления диском, крышки, сальника и др. частей. В береговых установках, а также коммерческом флоте К. часто носит название "вентиль". Если в одном корпусе сосредоточено несколько клапанов, то такое сочетание носит название клапанной коробки.

Клапан предохранительный.

По своей форме, конструкции и назначению К. различаются: 1. Прямые и угловые, применяемые в зависимости от того, требуется сохранить или изменить направление проходящей через них среды. 2. Паровые, водяные, воздушные, отработавшего пара, нефтяные и т. д. 3. Приемные и отливные, смотря по тому, подводится ли через них рабочая среда к механизму или отводится от него. 4. Высокого давления или низкого. 5. Стопорные обыкновенные и самодействующие, служащие для сообщения котла с главной паровой магистралью. 6. Специального назначения: регуляторные, служащие для регулирования хода механизмов; предохранительные, ставящиеся на

котлах, паровых цилиндрах машин, турбинах и везде, где можно опасаться внезапного повышения рабочего давления выше допустимого; детандеры, или редуционные, служащие для автоматического понижения рабочего давления вещества в трубопроводах; сигнальные, предупреждающие о наступившей ненормальности работы какой-либо установки; автоматического питания котлов, подобные сигнальным; дыхательные, ставящиеся для предупреждения увеличения числа оборотов механизмов. 7. Спускные, перепускные, сточные предназначаются для спуска воды с одной палубы на другую или в трюм, из одного отсека в другой и т. д.

КЛАПАН ЗАТОПЛЕНИЯ

— см. Система затопления.

КЛАПАН МАНЕВРИРУЮЩИЙ

(Manoeuvring valve) — двойной клапан, устанавливаемый для пуска турбины переднего и заднего хода. Вращая маховик клапана в ту или иную сторону, можно дать пар в турбину переднего или заднего хода. В среднем положении клапана пар закрыт в обе турбины.

КЛАПАННАЯ КОРОБКА

(Valve-box, valve-chest) — см. Клапан.

КЛАРК

— см. Баржа Кларка.

КЛАССИФИКАЦИОННЫЕ ОБЩЕСТВА, РЕГИСТРАЦИОННЫЕ ОБЩЕСТВА

— учреждения, занимающиеся регистрацией судов и оценкой их качеств при помощи института сюрваеров на основе разрабатываемых обществами правил постройки судов разных типов. Эта оценка выражается в том, что классификационные общества присваивают судам тот или иной так называемый технический класс, причем для судов, которые строятся по правилам этих обществ и под наблюдением их агентов, присвоение этого класса является значительно более простым делом, чем присвоение технического класса судам, конструкция которых отстает от этих правил. Технический класс присваивается судам на определенный срок, обычно 4-годовалый, по истечении которого каждое судно для сохранения своего класса должно подвергнуться со стороны классификационного учреждения освидетельствованию. На основе этих освидетельствований решаются вопросы, может ли быть сохранен присвоенный ранее судну класс, какой ремонт необходим для сохранения судном класса и т. п. При всяких более или менее крупных авариях судно автоматически теряет свой класс, который может быть восстановлен только на основе специального освидетельствования судна по решению и на условиях, зависящих от классификационного общества.

К. О. являются техническими организациями, действующими на коммерческих началах, так как они взимают плату за освидетельствование судов и присвоение им технического класса, в то же время они являются и как бы частными организациями, наблюдающими за безопасностью плавания судов.

Кроме советского классификационного учреждения, именуемого Регистром СССР, отличного по своей структуре от иностранных К. О., в настоящее время существуют следующие: 1. Регистр Ллойда (Lloyd's Register of Shipping), основанный в 1760 г. и реорганизованный в 1834 г. (Лондон). 2. Германский Ллойд (Germanischer Lloyd), основанный в 1867 г. (Берлин). 3. Бюро Веритас (Bureau veritas), основанное во Франции в 1828 г. (Париж). 4. Британская корпорация (The British corporation of shipping and aircraft), основанная в 1890 г. (Глазго). 5. Норвежский Веритас (Det Norske veritas), основанный в 1864 г. (Осло). 6. Итальянский регистр (Registro italiano, navale ed aeronautico), основанный в 1861 г. (Генуя). 7. Американское бюро судоходства (The American bureau of shipping), основанное в 1862 г. (Нью-Йорк). 8. Японская морская корпорация (Tei kokukaij i kyо kai), основанная в 1899 г. Эти общества опубликовывают для общего пользования правила постройки судов и таблицы для нахождения размеров составных

частей корпуса их. Самыми распространенными являются правила двух старейших обществ: английского Lloyd's Register и французского Bureau Veritas. Ежегодно регистрационные общества выпускают регистровые книги, в которых сообщают сведения о техническом состоянии зарегистрированных у них судов. Самой полной регистровой книгой является книга английского Ллойда, в которой даются сведения о морских судах всего мира, обладающих валовой вместимостью в 100 и более регистровых т.

КЛАССИФИКАЦИЯ СУДОВ

(Classification of ships) – см. Суда морские, торговые, Суда речные торговые.

КЛАСС ТОРГОВОГО СУДНА

(технический) – разряд, присваиваемый классификационным обществом судну и характеризующий его систему постройки и прочность. В зависимости от класса судна устанавливается и размер страховой премии как на судно, так и на перевозимый на нем груз.

КЛАССЫ ВОЕННЫХ КОРАБЛЕЙ

– см. Суда военные.

КЛАСТЬ

– полагать, помещать вещь лежа, укладывать, метить, клеймить. Класть вулинги (To woold) – см. Вулинги. Класть клетень (To serve, to keckle) – клетневать, т. е. обматывать с помощью лопаточки или полумушкеля трос линем против солнца. Класть корабль. Класть руля (To shift the helm) – переключать руль в ту или другую сторону. Класть сарвень – см. Сарвень. Класть трень (To worm, to keckle) – тренцевать.

КЛАУЗЕН

– см. Глубомер Клаузена.

КЛЕВАНТ

(Toggle) – 1. Небольшой деревянный брусочек цилиндрической формы с круглой выточкой (кипом) посередине. Употребляется для соединения флагов с фалами, на которых они поднимаются. 2. Кусок конусообразного обрубка дерева, вставляемого иногда в узел, чтобы он не затягивался.

"КЛЕВАТЬ НОСОМ"

– так говорят про судно, когда оно на килевой качке начинает принимать воду на нос.

КЛЕВКА

(волж.) – пеньковый стопор. "Клюй" – клади стопор.

КЛЕВОК

– разрыв шрапнели, получающийся при ударе ее (во время падения) о воду или о землю.

КЛЕЙЦМЕСТЕР

– см. Крейцмейсель.

КЛЕММА

– см. Зажим.

КЛЕПАЛЬНАЯ МАШИНА

(Riveting machine) – машина для заклепывания заклепок. Гидравлическая К. М. приводится в действие водой под давлением; пневматическая – сжатым воздухом.

КЛЕПЕР, КЛЕПЕРОК

(сев.) – мореходное судно по размерам меньше шхуны, с одним реем на мачтах.

КЛЕПКА

(1. Staves. 2. Riveting) – 1. Деревянные пластины около 67 см длиной, разной ширины и толщины, служащие для изготовления бочек. 2. Соединение двух частей сортового или листового материала в одно целое посредством заклепок. Различают К. холодную и горячую.

КЛЕР

– открытый, передаваемый по буквам текст переговоров, ведущихся при помощи средств связи.

КЛЕРК

(ист.) – старший корабельный писарь.

КЛЕРК СУДОВОЙ

(Ship's clerk) – представитель морского агентства, руководящий выгрузкой судна и сдачей груза.

КЛЕТЕНЬ, КЛЕТИНГ, КЛЕДИНГ

(Parcel, serving, service) – см. Клетневание.

КЛЕТИ

– см. Стойло.

КЛЕТКА

– пространство двойного дна, заключенное между стрингерами и шпангоутами, с одной стороны, и наружной и внутренней обшивкой – с другой.

*КЛЕТНЕВАНИЕ

– особый вид такелажной работы, заключающийся в следующем: на стренцованный (см. Тренцевание) и намоленный трос кладут клетневину по спуску троса так, чтобы каждый ее шлаг перекрывал следующий.

Клетневание.

Покрыв таким образом весь трос клетневинной и укрепив ее концы, приступают к наложению клетня (шкимушгар, тонкий льня или проволока) вокруг троса, против его спуска, помощью полумушкеля.

КЛЕТНЕВАТЬ

(To serve, to keckle) – накладывать клетень.

КЛЕТНЕВИНА

(Parcelling canvas) – куски старой парусины, нарезанные длинными, узкими лентами шириной на 0,5–1,0 дм. (10–25 мм) меньше окружности клетняемого троса.

КЛЕТОЧНИК

— куски дерева, составляющие клетки, на которые устанавливается на ремонт деревянное судно или строится после закладки.

КЛЕТЧАТКА

(Cellulose) — см. Целлюлоза.

КЛИВЕР, КЛЮФОК

(Jib) — косой треугольный парус, ставящийся впереди фок-мачты; от стень-такелажа на нок утлегаря проводится леер, по которому кливер поднимается и опускается. Если леера нет, то кливер называется летучим. "Кливер забрал" — означает, что кливер, вынесенный при повороте на ветер, надулся. "Кливер-шкот прихватить" (Gather aft the jib-sheet) — команда, во исполнение которой тянется подветренный кливер-шкот.

КЛИВЕР-ГАЛС

— см. Кливер-леер.

КЛИВЕР-ЛЕЕР

(Jib-stay) — леер, по которому подымается и спускается кливер. К.-Л. состоит из двух частей: собственно кливер-леера и кливер-галса. К.-Л. вплеснивается в скобу ракс-бугеля на утлегаре, поднимается вверх на фор-салинг и идет двумя лапками по сторонам стеньги в железные блоки. В концы кливер-леерных лапок ввязаны на бензелях коуши; каждая лапка спускается по фордуну и тянется к борту гинцами. Кливер-галс вводится в обух ракс-бугеля, проходит затем в шкив на ноке утлегаря, оттуда в шкив мартын-гика и тянется к обуху, вбитому в борт, или таями, или талрепом.

КЛИВЕР ЛЕТУЧИЙ

(Flying jib) — кливер, поднимающийся не по лееру, а прямо фалом, заложенным в фаловый угол.

КЛИВЕР-НИРАЛ

(Jib down-hauler) — см. Нирал.

КЛИВЕР-ТАЛИ

— тали, которыми вытягивают кливер вдоль по утлегарю.

КЛИВЕР-ФАЛ

(Jib-halyard) — снасть, помощью которой поднимается кливер.

КЛИВЕР-ШКОТ

(Jib-sheet) — см. Шкот.

КЛИМАТ

данного района или пункта (Climate) — совокупность типичных для него атмосферных процессов и как результат этого — типичных для него метеорологических характеристик и явлений в их взаимозависимости и типичной последовательности. В качестве климатических характеристик какого-либо пункта сейчас принимают многолетние средние значения метеорологических элементов, полученные из наблюдения за тридцатилетний период.

КЛИМАТОЛОГИЯ

(Climatology) – отдел метеорологии, занимающийся изучением климатов.

КЛИН

(Wedge) – 1. Тело, имеющее две наклонные друг к другу рабочие поверхности. К. в машиностроении служит для соединения двух деталей. 2. См. Барические отроги. 3. Подводная каменная банка или риф.

КЛИНКЕР

(Clinker) – 1. Род обшивки деревянного судна из досок, перекрывающих друг друга кромкой на кромку и скрепленных медными заклепками. 2. См. Спортивные суда гребные.

КЛИНКЕТ

(Sluice valve, sluice scuttle) – см. Задвижка.

КЛИНКЕТ СПУСКНОЙ

– водонепроницаемая вертикальная дверь,двигающаяся вверх и вниз в плотно пригнанной раме при помощи специального механического привода. Служит для закрывания отверстий в водонепроницаемых переборках.

КЛИНОВОЕ СОЕДИНЕНИЕ

(Wedge closing) – разъемное соединение деталей при помощи клиньев, допускающее быструю разборку и сборку.

КЛИНОК

(Blade) – колющая или рубящая часть холодного (белого) оружия – сабли, палаша, шашки, кортика.

КЛИНОМЕТР

(Clinometer) – прибор, построенный на принципе уровня с жидкостью и служащий для измерения угла между вертикальной плоскостью и диаметральной плоскостью судна (угла крена). См. Кренометр и Дифференциометр.

КЛИНЬЯ ГРУЗОВЫХ ЛЮКОВ

– см. Брезентовка.

КЛИП

– 1. Подводный камень в море (арх.). 2. Подводный камень, оголяющийся иногда при малой воде; каменные мели или банки. Иначе клипенги, клипни (стар.).

КЛИПЕР

(Clipper) – военный корабль парусного флота, отличавшийся острым образованием корпуса и относительно большим ходом при сравнительно небольшом водоизмещении (от 600 до 1500 т). К. предназначались для несения дозорной, разведочной и посыльной службы. Их ранее других кораблей начали снабжать паровыми двигателями. Артиллерийское вооружение К. состояло из 20–24 орудий, расположенных на верхней палубе, парусное – из трех мачт (задняя сухая). Клипера получили свое название от быстроходных парусных американских судов, появившихся в половине XIX в. и отличавшихся острыми обводами, большими размерами рангоута, значительной парусностью и исключительной скоростью для парусных судов. Часто на К. можно встретить до пяти реев на мачте. Чайными клиперами называются парусные К., занимающиеся исключительно транспортировкой чая из Китая и о-ва Цейлона в Европу.

КЛИТОМЕТР

— см. Ватерпас.

КЛОТ, КЛОТИК

(Truck, acorn-button) — точеный, обычно деревянный кружок, надеваемый на флагшток или топ-мачты. Он имеет несколько шкивов (иногда кипов) для фалов.

КЛОТИК

— см. Клотиковый фонарь.

КЛОТИКОВЫЙ ФОНАРЬ

(клотиковая лампа) — сигнальный прибор для световой сигнализации. Состоит из двух или трех ламп, из которых одна красная, а остальные белые. Передача сигналов К. Ф. производится по азбуке Морзе, путем включения лампы ключом. К. Ф. устанавливается обычно на клоте мачты. Сокращенно этот фонарь называют просто — клотик.

КЛОЦ

(Head of a sponge) — деревянная колодка, цилиндрическая или в виде усеченного конуса. На нее насаживается щетина. Представляет собой часть банника.

КЛЮЗ

(Hawse) — в узком смысле: труба для пропуска каната (цепи). На парусных судах К. называли сквозные продолговатые или круглые отверстия, служащие для проводки кабельтов и якорных цепей. По месту расположения и назначения К. назывались: в носу — канатными, на середине судна — буксирными, в корме — кормовыми, или шпринговыми.

КЛЮЗ ПАЛУБНЫЙ

(Chain pipe) — отверстие в палубе с чугунной или стальной литой рамой, служащее для пропуска якорной цепи (каната) с верхней палубы или полубака в цепной ящик.

КЛЮЗ ШВАРТОВЫЙ

(Mooring pipe) — клюз, служащий для пропуска троса; устанавливается на борту судна, напр. в фальшборте.

*КЛЮЗ ЯКОРНЫЙ

(Hawse hole) — стальная или чугунная литая труба особой формы, пропущенная через палубу сквозь борт судна; служит для пропуска якорной цепи (каната).

Клюз якорный.

КЛЮЗ-БАК

(Manger of a ship) — часть бака от форштевня до волноотвода.

КЛЮЗ-САК

(Hawse-bag, hawse-plug) — парусный мешок, набитый щипаной ворсой, которым затыкаются клюзы чтобы через них не попадала вода на палубу. К.-С. также называют деревянные втулки или же особые крышки, которыми с той же целью закрывают отверстия клюзов. Раньше назывался хлюзак.

КЛЮЗОВЫЕ КРЫШКИ

(Bucklers) – крышки на петлях, закрывающие клюзы с верхней палубы.

КЛЮКА

(волж.) – крутой изгиб реки.

КЛЮФОК

(стар.) – кливер. Точнее – второй, меньший кливер.

КЛЮЧ

(волж.) – место глубокое и удобное для судоходства, находящееся преимущественно на фарватере.

КЛЮЧИК

(арх.) – пузырьки воздуха на воде.

КЛЯМСЫ

клямпы (Clamps) – толстые поясы, укрепляемые с внутренней стороны борта деревянного судна. На них кладутся концами бимсы. К. пришиты ко всем шпангоутам сквозными болтами. Толщина их равна половине толщины той части шпангоутов, к которой они пришиваются. От прочности К. зависит в значительной мере прочность бортов судна.

КЛЯПУШЕК

(Рег) – затычка, колок.

КЛЯПЫШ

– застежка, завертка.

КЛЯСТЦЫ

(астр.) – деревянные клинья, наполняющие пространство между последним поворотным шпангоутом и штевнем; гасписы.

КНЕВЕЛЬС, КНЕВЕНС

(Toggle) – 1. То же, что и клевант. 2. В старину так назывался на топе мачты шкентель с блоком, в который проходили топенанты.

КНЕВЕНЬ

(стар.) – то же, что и клевант.

КНЕКИ

(волж.) – кнехты.

*КНЕХТЫ, КНЕГТЫ

(Bits) – парные литые, чугунные или стальные клепаные тумбы, укрепленные болтами к палубе судна и служащие для закрепления швартовых или буксирных концов, в соответствии с чем они и получают дополнительное наименование – швартовых К. (Mooring bits) или буксирных К. (Towing bits).

Кнехты.

В некоторых случаях К. делаются пустотельными и иногда дополнительно используются в качестве вентиляционных труб. На парусных судах К. представляют собой короткие

стойки со шкивами, оканчивающиеся сверху головками для крепления снастей, проведенных через шкивы. Устанавливаются в тех местах, где проходят и крепятся снасти, напр. у мачт, у бортов. По своему назначению называются: мачтовыми К., марсофальными К., буксирными К. и пр.

КНИГА ГРУЗОВАЯ

(Cargo book) – ведется на судне и содержит данные о перевозимом грузе. В малом каботаже такая книга заменяет грузовой манифест.

КНИГА РЕЙСОВАЯ

(Voyage book) – ведется судовладельцем для записи всех расходов по рейсу данного судна.

КНИПЕЛЬ

(Bar-shot) (стар.) – артиллерийский снаряд, состоявший из двух чугунных цилиндров, ядер или полуядер, насаженных на концах железного четырехгранного стержня. Применялся для разрушения мачт, реев, вант, снастей и пр.

КНИЦА, КНИСА, КНИССА

(Knee) – косынка из листовой стали, служащая для соединения двух частей из сортовой стали, расположенных под углом друг к другу.

На шлюпках К. (Thwart knee) является добавочной связью банки со шпангоутом. Ставится под банкой и обычно представляет собой кусок дерева, обделанный широким угольником. Иногда делается железной.

На деревянных судах – штука дерева, имеющая две ветви, которые составляют между собой более или менее тупой угол. К. соединяют бимсы со шпангоутами. К. даны частные названия от палуб или дерев, которые посредством их связываются с корпусом судна, как то: тарн-книсы, трансом-книсы и пр.

В самолетостроении К. называют металлическую или деревянную пластинку соединяющую несколько сходящихся в одном угле стержней в ферме.

КНИЦА БИМСОВАЯ

(Beam knee) – кница, крепящая бимс к шпангоуту.

КНИЦА ГОРИЗОНТАЛЬНАЯ

(Gussets) – кница, крепящая холостые (трюмные) бимсы к листу трюмного стрингера.

КНИЦА КНОПОВАЯ, или ДЕЙДВУДНАЯ

(Deadwood knee) – в деревянных шлюпках идет между кильсоном и фалстемом в носу и между кильсоном и фалетарнпостом в корме и служит для крепления кия со стемом (форштевнем), и кия со старнпостом (ахтерштевнем).

КНИЦА СКУЛОВАЯ

(Tank side bracket, frame bracket) – кница в наливных судах, крепящая подпалубную ветвь поперечной рамы к бортовой ветви той же рамы.

КНОП (астр.)

– кокор, связывающий штевни с килем и заменяющий носовой дейдвуд и старн-кницу.

*КНОП (узел)

(Knot or crowning) – узел в виде утолщения на конце троса для удержания или укрепления его коренного конца. По способу выделки и по месту приложения К. подразделяются на следующие наиболее употребительные образцы: простой, или

стопорный, кноп, талрепный кноп, кноп без пробивки, сдвижной, или вантовый, кноп (вант-кноп) и т. д.

Кноп.

Кноп.

Прежде чем делать К., нужно положить марку на трос в том месте, до которого будут распущены пряди; далее, распустив трос на пряди, кладут марки на концы прядей. Когда это проделано, пряди обносят одну под другой против часовой стрелки и обтягивают их. От этого образуется завивка кнопа, или полуколесо. Если пряди сложить крестом, то получится репка. Колесо кнопа образуется сверх полуколеса; для этого пряди пробивают еще раз рядом прядями полуколеса так, чтобы составилось шесть шлагов.

КНОП БЕЗ ПРОБИВКИ

— очень красивый кноп, но непрочный. Употребляется у фалрепов, в тросовых ручках ведер и т. п. Способ выделки указан на рисунке.

КНОП БУЙРЕПНЫЙ

(Buoy-rope knot) — кноп на концах буйрепов кабельной работы. Делается для того, чтобы прядь, которую буйреп прихватывает к веретену якоря, не могла соскочить с буйрепа. К. Б. делают следующим образом: распускают конец буйрепа на стренди и, отделив от каждой стренди по одной пряди, свивают оставшиеся части стрендей опять вместе. Выделенными прядями делают около коренной части троса колесо, после чего оставшимися ходовыми прядями кладут на свитую часть буйрепа трень, которую крепят бензелом со змейкой или конец оплетают оплеткой.

*КНОП СДВИЖНОЙ (ВАНТОВЫЙ И АНГЛИЙСКИЙ ВАНТОВЫЙ)

(Shroud knot) — кноп, употребляющийся для сращивания лопнувшего стоячего такелажа. Заменяя собою короткие сплесни, он имеет то преимущество перед последними, что требует более коротких концов, благодаря чему трос менее укорачивается и от тяги такелажа не только не ослабевает, но, наоборот, еще более затягивается.

Кноп сдвижной (вантовый).

К. С. делается следующим образом: распускают два конца троса и складывают как для короткого сплесня, потом концами прядей делают по полуколесу около нераспущенной части встречного троса. Заканчивают К. С. так: пряди распускают на волосы и кладут тренью, а трос с обеих сторон заклетневывают вплотную до кнопа. На проволочном тросе К. С. покрывают голландской оплеткой.

КНОП С ДВОЙНОЙ РЕПКОЙ

— см. Кноп стопорный.

КНОП СТОПОРНЫЙ, КНОП С ДВОЙНОЙ РЕПКОЙ

(Single wall knot) — кноп, выделка которого производится следующим образом: сначала делают завивку и крест, потом удваивают их, получают большой круглый кноп, который называют также кнопом с двойной репкой. Пряди обрезаются после того, как вздвоена репка, или они пробиваются под шлагги колеса вниз так, чтобы вышли у шейки кнопа, а потом их обрезают вплотную у троса. Стопорные кнопы для красоты могут обшиваться парусиной. Для этого обшивается каждая прядь особо, как только конец троса распущен на пряди, причем швы поворачиваются так, чтобы их не было видно.

*КНОП ТАЛРЕПНЫЙ, КНОП ДВОЙНОЙ ПРОБИВОЧНЫЙ

(Mathew walker's knot) — кноп, состоящий из завивки и двух пробивок; завивка делается не так, как у стопорного кнопа: каждая прядь завивается не под соседнюю, а через одну.

Кноп талрепный.

Пробивки делают; первую вниз по прядям завивки, а вторую вверх. Так как в талрепном кнопе две пробивки, то его называют также двойным пробивочным.

КНОП ФАЛРЕПНЫЙ

(Diamond knot) — отличается от стопорного кнопа лишь тем, что обшивается красным сукном и делается на фалрепах.

КНЯВДИГЕД, КНЯВДЕГЕД

(Knee of the head) — верхняя часть водореза (см.).

КОБЛЬ

(Coble) — открытая шлюпка; К. хорошо ходит как под веслами, так и под парусами, удобен для выбрасывания на берег; хорошо держится на волне и является, пожалуй, наиболее безопасным из всех существующих образцов и типов шлюпок. Нос у К. острый, высокий, достаточно глубоко сидящий, с большим развалом. Корма с транцем плоская и мелко сидящая. Киль, начинающийся у самого форштевня, доходит до середины шлюпки, а далее в корму идут уже два киля по обеим сторонам ее плоского (в этой части) дна. Углубление руля значительно больше углубления кормы. К. очень послушны рулю, быстроходны и отлично ходят в крутой бейдевинд. В тех случаях, когда на них необходимо бывает выброситься на берег, поворачивают носом в море, снимают руль и направляются кормой к намеченному месту. Маневр этот на них выполняется отлично. Парусное вооружение К. обычно состоит из рейкового паруса. Применяются К. также на реках, озерах и на побережье Уэльса.

КОВЯКА

(сев.) — большая волна.

КОВКА

(Forging) — операция горячей обработки металлов давлением или ударом. К. широко применяется в металлообработке для предварительного придания формы изделиям при одновременном улучшении качества материала.

КОВКИЙ ЧУГУН

(Malleable castiron) — вязкий, легкообрабатываемый чугун, получаемый путем длительного нагрева отливок из белого чугуна (твердого). Позволяет дешево получать отливки сложной формы с относительно прочными тонкими стенками.

КОВЧЕГ

(Noah's ark) — ироническое название, даваемое ветхим и странного вида судам.

КОВШ

(Water area) — небольшая гавань, бассейн, специально предназначенный для стоянки мелких судов и шлюпок.

КОГВА, КОГМА

(арх.) — 1. Наледь, наслюдь, второй слой льда, намерзающий от морских приливов сверх коренного. Обледеневший сверху после оттепели снег. 2. Когма — образующаяся во время оттепелей поверх льда вода от дождя или подтаявшего снега.

КОГЕРЕП

(Coherer) — трубки Бранли, фриттер — устройство, применявшееся в качестве детектора в первых по времени радиоприемниках. Состоит из трубки, заполненной

металлическими опилками и представляющей большое сопротивление току. Если до К. доходят электрические колебания, то благодаря искрам, проскакивающим между опилками, сопротивление К. падает, и он начинает пропускать ток.

КОГМА

— см. Когва.

КОД

(Signal-book, code) — система условных обозначений слов и фраз несколькими буквами, цифрами и пр., употребляемых, главным образом, для передачи по телеграфу (радио) разного рода сообщений.

КОД МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЙ

— см. Метеорологические коды.

КОЕЧНЫЕ СЕТКИ

— помещения для хранения коек. Устраиваются по бортам, вокруг башен (между палубами) и в других местах.

КОЕЧНЫЕ ЧЕХЛЫ

(Hammock-clothes) — чехлы у коечных сеток.

КОЕЧНЫЙ КАНИФАС

— см. Канифас и Парусина.

КОЕЧНЫЙ ЛЕЕР

(Clothes-line) — см. Леер.

КОЖИ

(Hides) — всякие недубленые и невыделанные шкуры, являющиеся предметом экспорта (импорта) и известные под общим названием Raw hides — кожсырье. Кожсырье вывозится в сухом — Dry, сухосоленом — Dry salted и в мокросоленом — Wet salted — виде.

КОЖУХ

(Casing) — покрытие из тонкого листового железа механизмов и устройств или их частей в целях предохранения от повреждений, а также иногда в целях безопасности их обслуживания.

КОЖУХ ГРЕБНОГО ВАЛА

— коническая труба из тонкой листовой стали, присоединяемая одним концом к кронштейну, а другим — к наружной обшивке. Служит для предохранения наружной части гребного вала от повреждений.

КОЖУХОВЫЕ ОГНИ

(волж.) — отличительные огни.

"КОЗЕЛ"

— см. Барс.

КОЗЕРОГ

(Capricorn) – южное зодиакальное созвездие. Дало название тропику Козерога. В знак Козерога Солнце вступает 22 декабря.

КОЗЛЫ

(Sheers) – сооружение из толстых деревянных брусьев, служащее для подъема тяжестей.

*КОЙКА

(Hammock) – краснофлотская постель в виде гамака, представляющая собой парусиновый прямоугольник длиной 1 м 86,6 см, шириной 1 м 6,7 см, сшитый из двух полотнищ коевого канифаса; вдоль К., отступив от продольных краев на 17,8 см, пришиваются банты из двойного канифаса, один с внутренней стороны К., другой – с наружной.

Койка.

В бантах делается по 7 отверстий со вставленными люверсами. Такие же люверсы имеются и в краях самой К. В люверсы поперечных краев ввязываются тонкие пеньковые концы (шкентросы), соединяющиеся затем в одном общем кольце, которое подтягивается тросом (штертом) к гаку или лееру под бимсы палубы, а в крайние люверсы вставляются деревянные палки – распорки. Принадлежностями всякой К. являются пробковый матрац, подушка, одеяло и простыни; все эти вещи закатываются на день в К., последняя шнуруется через люверсы продольного края и соответствующего банта и укладывается до следующей ночи в специальные хранилища на верхней палубе, называемые коечными сетками. В силу плавучести пробкового матраца К. служит спасательным средством, а раньше еще служила и защитой от пуль и осколков во время боя. Кроме того, на военных кораблях К. называют и местные кровати.

"КОЙКИ НАВЕРХ"

(Up all hammocks) – команда, подающаяся дудкой через 10 минут после сигнала "Побудка". По этой команде койки в связанном виде выносятся наверх, где укладчики укладывают их в коечные сетки.

КОК

(1. Cook of a ship. 2. Сок) – 1. Повар на судне. В петровские времена повар так и назывался поваром. 2. Судно, близкое по своей конструкции к нефу, но более поворотливое и легкое на ходу.

КОК-БОТ

(Cock-boat) – маленький бот, употреблявшийся в Англии на реках или на тихой воде.

КОКПИТ

(Cock-pit) – 1. Петушиная яма. На парусных военных кораблях так называлась кормовая часть самой нижней палубы, где помещались гардемарины. 2. На яхтах, парусных ботах, паровых и моторных катерах – открытая часть, обычно в корме катера.

КОКАРДА

(Cockade) – небольшая бляха (первоначально бант) круглой или овальной формы, окрашенная в различные цвета и укреплявшаяся на головных уборах военнослужащих в царской армии и флоте.

КОКОР

(Cartridge-box) – цилиндрический мешок или сосуд, служащий для подачи вручную к орудиям зарядов из погреба. Выдвигались К. из резины, кожи и меди.

КОКОРА

— кница на деревянных судах.

КОКОРНИК

(арх.) — пни и деревья на дне реки.

КОКОРНЫЕ РАСКОСЫ

— см. Диаметральное крепление.

КОКОРНЫЕ СТОЙКИ

— см. Диаметральное крепление.

КОКС

(Coke) — твердый, спекшийся, пористый продукт, получаемый из каменного угля или торфа после удаления из них летучих веществ путем прокаливании их без доступа воздуха (коксование). Различают кокс доменный, литейный, газовый (побочный продукт газового производства). Теплотворная способность К. — 1 000 калорий; загорается трудно (температура воспламенения 700°), горит без пламени и дыма.

КОКСОВАНИЕ

— см. Кокс.

КОКСЫ

— небольшие деревянные цилиндрики, предохраняющие части составных деревянных балок от скольжения друг относительно друга.

КОЛДУНЧИК

(Dog-vane) — флюгарка для определения направления ветра. Шьется в виде конуса со вставленным в основание обручем. Раньше К. называли флюгарку из перьев на штоке, выставляемую на наветренной стороне судна для определения направления ветра.

КОЛЕБАНИЯ

(Oscillations) — в самом общем смысле всякий периодический (повторяющийся) процесс, напр. периодическое движение точки под влиянием силы, притягивающей ее к положению равновесия (механические К.), или периодическое изменение электромагнитного поля (электрические К.). Каждое К. характеризуется своим периодом, т. е. временем между двумя последовательными возвращениями к начальному состоянию, и амплитудой. Величина, обратная периоду ($F = 1/T$), называется числом колебаний в секунду, или частотой. Механическое К. называется гармоническим, если сила, притягивающая точку к положению равновесия, пропорциональна ее расстоянию от этого положения.

КОЛЕБАТЕЛЬНАЯ НАГРУЗКА

— нагрузка, которая периодически изменяется, принимая различные значения — положительные и отрицательные.

КОЛЕБАТЕЛЬНЫЙ КОНТУР

(Oscillatory circuit) — электрическая цепь, состоящая из элементов, обладающих емкостью С (конденсатор), самоиндукцией L (катушка) и не слишком большим активным сопротивлением (r), напр. антенна, контур приемника и др. В К. К. могут происходить собственные электрические колебания при нарушении в нем электрического равновесия, напр. при разряде конденсатора через К. К. При

достижении сопротивлением τ К. К. достаточно большой величины, он из колебательного превратится в апериодический контур.

КОЛЕДУХА, КОЛЕДУХО
(арх.) — гладкий лед.

КОЛЕНО
— 1. Крутой, короткий изгиб русла реки, К. получают главным образом там, где имеются широкие поймы. 2. Деталь трубопровода, служащая для соединения труб, расположенных под углом друг к другу.

КОЛЕЧНАЯ ИГЛА
— см. Игла ликовая.

КОЛЛИМАЦИОННАЯ ПЛОСКОСТЬ
— см. Визирная плоскость.

КОЛОВОРОТ
(Whimble, wimble) — 1. Столярный инструмент для сверления круглых отверстий, состоящий из скобы, снабженной на одном конце ручкой, а на другом четырехгранной втулкой с винтом для зажима сверл или других инструментов. 2. Водоворот.

КОЛОДЕЗНЫЕ СУДА
(Well-deck vessels) — морские грузовые суда, имеющие сравнительно короткое пространство верхней палубы между полубаком и средней надстройкой (или между нею и полукотом), огражденное высоким прочным фальшбортом; это позволяет перевозить в указанных пространствах палубные грузы обычно без зачисления их в регистровый тоннаж.

КОЛОДЕЗЬ РАСШИРИТЕЛЬНЫЙ
(Expansion trunk) — специальный колодезь, устраиваемый над систернами нефтеналивного судна и служащий для свободного расширения нефти при изменении ее температуры. Объем К. Р. должен быть не менее 6 % от объема нефтяных систем.

КОЛЕСНОЕ СУДНО
— судно, имеющее движителем гребные колеса. См. Суда самоходные.

КОЛЕСО АВИАЦИОННОЕ
— 1. Металлическое колесо автомобильного типа со стальными проволочными спицами, но значительно облегченное. Часто К. А. отливаются из электрона. 2. Тормозное К. А. — колесо, снабженное тормозом, служащее для уменьшения пробега после посадки. В качестве передатчика тормозного усилия выбирается обыкновенно сжатый воздух или масло. 3. Хвостовое авиационное колесо — малого размера, устанавливаемое вместо костыля.

КОЛЕСО КНОПА
— см. Кноп.

КОЛОК
— 1. Камышовый островок (астр.). 2. Пучок камыша, показывающийся из воды на отмели, почему и самые отмели наз. колками (касп.).

КОЛОКОЛ

— верхняя часть виндзейля.

КОЛОКОЛ ВОДОЛАЗНЫЙ

(Diving-bell) — открытый снизу, погружаемый в воду на дно прочный и водонепроницаемый ящик, в котором рабочие имеют возможность производить подводные работы.

КОЛОКОЛ СУДОВОЙ

(Bell) — небольшой колокол, служащий для подачи туманных сигналов и для битья склянок. Устанавливается на открытом месте палубы для лучшего распространения звука. Диаметр раструба не менее 305 мм (12 дм.), а для небольших судов (менее 46 м длины) допускается иметь К. с диаметром раструба 203 мм (8 дм.).

КОЛОКОЛА ГРОМКОГО БОЯ

— электрические звонки весьма больших размеров; размещались в различных частях корабля; служили только для подачи сигнала "водяная тревога".

КОЛОМЕНКА

— деревянное речное беспалубное грузовое судно легкой конструкции, строящееся с большим применением круглого леса. Имеет длину до 53 м и грузоподъемность от 400 до 750 т. Служит для перевозки хлеба и изделий металлургических заводов.

КОЛОНА

(гал.) — шкентель наверху мачты.

КОЛОНКИ

(речн.) — пиллерсы.

КОЛОННА

(Column of ships) — построение флота в несколько линий, каждая из которых называется К. К. может быть наветренной, подветренной, правой, левой, средней.

КОЛОННЫ

(Cylinder-columns) — станины, металлические стойки, на которых устанавливаются цилиндры поршневых машин и доска параллели.

КОЛОСНИКИ

(Fire bars) — чугунные бруски, из которых составляется колосниковая решетка.

КОЛОСНИКОВАЯ РЕШЕТКА

(Fire grate) — решетка, предназначенная для сжигания в котле твердого топлива. Состоит из установленных в топке отдельных колосников, между которыми имеются прозоры для доступа воздуха, необходимого для горения топлива.

КОЛОТУШКА

— см. Бросательный конец.

КОЛПАК для брам-такелажа

— медный цилиндр, на который надевается брам-такелаж. Сам колпак надевается на топ брам-стенги, на его заплечики.

КОЛТУЖНИК

(бел.) — обмерзшие комки снега, льдинки, носящиеся в море.

КОЛУМБИАДА

— пятнадцатидюймовое гладкоствольное артиллерийское орудие с ядром, весившим 190 кг. К. были в свое время пределом, до которого дошла мощность гладкоствольной артиллерии, и все же эти пушки не могли пробить сравнительно тонкой железной брони.

КОЛЬШЕНЬ

(арх.) — мертвая зыбь.

*КОЛЬШКА

(Gring, kink) — род узла, служащий для укорочения снасти. К. делаются у стеньга-бакштагов и фордунов или брам-штагов и фордунов, когда стеньга или брам-стеньга спущены для того, чтобы укоротить эти снасти. Не смешивать с калышкой.

Кольшка.

КОЛЬ

— литье, свитый вручную.

КОЛЬЦЕВАЯ МАГИСТРАЛЬ

— см. Пожарная система.

КОЛЬЦЕВАЯ СМАЗКА

(Ring-lubrication) — смазка шеек валов при помощи колец, свободно сидящих на шейках и при вращении вала захватывающих масло из нижней части подшипника.

КОЛЬЧУГАЛЮМИНИЙ

— см. Алюминиевые сплавы.

КОЛЮРА СОЛНЦЕСТОЯНИЙ

— большой круг сферы небесной, проходящий через полюсы мира и эклиптики, а в то же время и через точки солнцестояний.

КОМАНДА

(Ship's company, crew, ship's people) — 1. Экипаж корабля, исключая средний и вышестоящий начальствующий состав. 2. Организационная единица служб корабля. См. Отделение.

КОМАНДИР КОРАБЛЯ

(Captain of the ship, commanding officer) — лицо начальствующего состава, возглавляющее управление кораблем как боевым организмом и объединяющее деятельность боевых частей и служб корабля. К. вместе с военным комиссаром несет полную ответственность за состояние и боеспособность корабля.

КОМАНДНЫЕ СЛОВА

(Executive words of command) — отдельные слова и фразы, утвержденные высшим командованием для подачи команд в различных случаях жизни и деятельности корабля.

КОМАНДНЫЙ ПУНКТ

(Command post) – место, откуда командир (корабля, боевой части, подразделения) во время боя руководит действиями подчиненных ему частей (подразделений), осуществляет взаимодействие с соседними частями (подразделениями) и поддерживает связь со старшим командиром. К. П., из которого командир корабля управляет во время боя своим кораблем, называется главным командным пунктом.

КОМБАЙНЫ

– см. Траулеры-дрифтеры.

КОМБИНИРОВАННАЯ ТУРБИНА

турбина смешанного типа, активно-реактивная турбина (Combination-turbine) – паровая турбина, у которой существует часть высокого давления, действующая как активная турбина, и часть низкого давления, действующая как реактивная турбина.

КОМБИНИРОВАННЫЙ СНАРЯД

– снаряд, предназначенный одновременно для землечерпания и регулирования грунта и установленный в одном корпусе судна.

КОМЕЛЬ

(End) – 1. Конец троса стоячего такелажа, оставшийся свободным, после того как в него введен юферс. Выражения: комелем вверх, комелем вниз – показывают, что свободный конец убран или вверх по тросу, или вниз по юферсу. 2. Более толстый конец срубленной дерева, ближайший к пню.

*КОМЕЛЬ-БЛОК

(Rack-block) – круглый точеный блок с толстыми щеками, имеющий два шкива, расположенных в одной плоскости, один над другим. Служит для проводки марса-топенантов на парусных судах и других снастей под салингом.

Комель-блок.

КОМЕНДОР

(Gunlayer) – краснофлотец-специалист, обслуживающий артиллерийские установки на кораблях и в частях военно-морского флота.

КОМЕТЫ

(Comet) – небесные тела, имеющие форму туманного пятна с более или менее ярким ядром в середине; большинство их сопровождается, кроме того, довольно светлой туманной полосой, носящей название хвоста кометы. Некоторые из них появляются на своде небесном через равные, вполне определенные промежутки времени и называются вследствие этого периодическими К.; другие же, появившись в какой-либо части свода небесного, исчезают совсем и более не бывают наблюдаемы. Из периодических К. известны: комета Галлея, появляющаяся через каждые 76 лет (последний раз была видна в апреле 1910 года), комета Биелы – с периодом в 61/2 лет; комета Энке – с периодом в 31/2 года и др.

КОМИНГС ЛЮКА

(Coaming of the hatch) – вертикальные листы, окаймляющие люк по периметру над палубой. К. крепится к настилке палубы посредством угольников.

КОМИССАР

(Purser) – 1. См. Военный комиссар. 2. В дореволюционное время такое звание имели в морском ведомстве чиновники, ведавшие на кораблях и в береговых частях

вопросами пищевого довольствия. На кораблях они находились в подчинении у ревизоров.

КОМИССИОННОЕ ВОЗНАГРАЖДЕНИЕ

— выплачивается агенту за привлечение на линейные суда небольших сравнительно партий груза. Размер этого вознаграждения меньше брокерского. Наименьший известный его предел — 11/2 % от суммы фрахта.

КОМИТ, АРГУЗИН

— непосредственный начальник галерной команды, за исключением военной ее части. Одновременно исполнял обязанности палача. В помощь ему давались подкомиты. К. носили на груди серебряную дудку, откуда пошли употребляемые до сего времени на всех флотах боцманские дудки.

КОММЕРЧЕСКИЕ СУДА

(Merchant vessels, merchant-men) — см. Транспортные суда.

КОММЕРЧЕСКИЙ ФЛОТ, ТОРГОВЫЙ ФЛОТ

(Merchant navy) — совокупность транспортных, промысловых и пр. судов какого-либо государства. Более правильный термин — гражданский флот.

КОММОДОР

(Commodore) — командир соединения в некоторых иностранных флотах, не имеющий адмиральского чина.

КОММУНИКАЦИИ, КОММУНИКАЦИОННЫЕ ЛИНИИ

(Communications; lines of communication) — 1. Пути, соединяющие оперирующие части флота на театре военных действий с их базами и последние между собой и тылом. 2. Пути сообщения; обычные пути следования грузов и пассажиров, определяемые совокупностью экономических условий.

КОММУТАТОР

переключатель (Commutator) — прибор для изменения направления тока в электрических цепях.

КОММУТАТОР ТЕЛЕФОННЫЙ

(Telephone switchboard) — прибор, устанавливаемый на центральной телефонной станции и служащий для соединения телефонных аппаратов абонентов друг с другом. В зависимости от емкости станции К. Т. бывают различных размеров и конструкций.

КОММУТАЦИЯ

(коммутирование) — выпрямление тока в динамо-машине постоянного тока при помощи коллектора.

*КОМПАС

(Compass) — мореходный инструмент, служащий для непрерывного указания в море компасного курса корабля и для определения в случае надобности направлений на различные видимые с корабля земные предметы или небесные светила. К. для мореплавателя является наиболее важным мореходным инструментом. Существующие в настоящее время К. по принципам их устройства можно разделить на три категории: магнитные, электромеханические или гироскопические и особого устройства.

Компас магнитный,

При устройстве магнитных К. пользуются общеизвестным свойством магнитной стрелки, свободно вращающейся на вертикальной оси, устанавливаться в каждом месте земной поверхности по направлению магнитного меридиана и таким образом указывать вполне определенное направление в горизонтальной плоскости. Относительно этого указываемого магнитной стрелкою направления и можно определять как курсы корабля, так и пеленги различных предметов. Устройство электромеханического, или гироскопического, К. основано на принципах механики. Здесь используются те особые свойства, которые обнаруживает гироскоп — быстро вращающийся ротор. В гирокомпасе на подвешенный специальным образом гироскоп влияет факт суточного вращения Земли, благодаря чему прибор сам собою устанавливается в плоскости истинного меридиана. Преимущество гироскопического К. перед магнитным в том, что на первый не действуют ни намагниченные массы судового железа и стали, ни электрические токи различных судовых установок. Недостаток — сложность устройства гирокомпаса и потому отсутствие уверенности в исправности его действия в случае нарушения регулировки отдельных его частей. Загрязнение контактов или других нежных частей механизма, высокая стоимость всей установки и необходимость наличия хорошо обученных специалистов для ухода за прибором значительно затрудняют его широкое использование. К. особого устройства применяется в тех случаях, когда почему-либо нельзя пользоваться ни магнитным, ни гироскопическим К. Так, напр., для полета Р. Амундсена к Северному полюсу, т. е. в ту область, где не может работать ни магнитный, ни гироскопический К., фирмой Герца был построен специальный "солнечный компас", дававший возможность путешественникам держаться определенного направления, ориентируясь по солнцу, которое в полярной области в течение полугода остается, как известно, почти круглые сутки над горизонтом.

КОМПАС БОЕВОЙ

— компас, установленный в боевой рубке корабля. Во время боя К. Б, служит одновременно и главным, если главные К. для сохранности убраны вниз за прикрытие или сбиты огнем противника.

КОМПАС ГИРОСКОПИЧЕСКИЙ

(Gyroscopic compass) — см. Компас.

КОМПАС ГЛАВНЫЙ

(Standard compass) — компас, по которому назначается курс судна и производится определение его места. На больших судах обычно устанавливают два главных К. — главный носовой и главный кормовой — на переднем и заднем мостиках.

КОМПАС МАГНИТНЫЙ

(Magnetic compass) — см. Компас.

КОМПАС ОСНОВНОЙ

— см. Матка.

КОМПАС ПУТЕВОЙ

(Steering-compass) — компас, по которому правит рулевой, т. е. удерживает судно на заданном курсе. К. П. на корабле устанавливается столько, сколько имеется постов управления.

КОМПАС СОЛНЕЧНЫЙ

— см. Компас.

КОМПАС-УКАЗАТЕЛЬ

— см. Репитеры.

КОМПАС ШЛЮПОЧНЫЙ

(Boat's compass) — специальный тип маленького К. с картушкой в жидкости. Применяется на гребных и самодвижущихся шлюпках.

КОМПАС ЭЛЕКТРОМЕХАНИЧЕСКИЙ

— то же, что гироскопический. См. Компас.

КОМПАСНАЯ КАРТУШКА

(Compass card) — см. Картушка.

КОМПАСНАЯ ШПИЛЬКА

(Compass pin) — см. Котелок.

КОМПАСНЫЕ РУМБЫ

(Compass point) — см. Румбы.

КОМПАСНЫЙ ЯЩИК

(Compass box) — ящик, в котором хранится магнитный компас, когда он снят с нактоуза, а также служащий для перевозки компасов с корабля на берег и обратно.

КОМПАУНД броня

сталежелезная броня (Compound) — неоднородная броня, изготовленная впервые по способу Вильсона в 1880 г. У этой брони внутренний слой был железный, а наружный — стальной, толщиной около 1/3 толщины всей плиты; опыты показали, что сопротивление ее возросло на 30 % по сравнению с броней железной.

КОМПАУНД-МАШИНА

(Compound dynamo) — генератор или двигатель постоянного тока со смешанным возбуждением, у которого часть обмотки возбуждения соединена последовательно с якорем, а часть параллельно ему.

КОМПАУНД, ПАРОВАЯ МАШИНА

(Compound engine) — см. Паровая машина.

КОМПЕНСАТОР

— 1. Деталь трубопроводов, позволяющая последним изменять свою длину при колебаниях температуры и предохраняющая их от возникновения опасных напряжений. К. включается в трубопровод при наличии длинных прямых участков. 2. Дополнительная площадь руля самолета, расположенная относительно основной площади по другую сторону оси вращения руля. При вращении руля образуются две силы, компенсирующие друг друга и уменьшающие давление на ручку у пилота, не нарушая общей эффективности руля.

КОМПЛЕКТ

(Complement) — 1. Полное число людей, предметов снабжения или вооружения, положенное по штатам, табелям, положениям. 2. Экипаж судна (касп.).

КОМПОЗИТНЫЕ СУДА

(Composite ships) — суда, для постройки которых применяется комбинирование различных материалов, как, напр., стали и дерева, железобетона и дерева. К. С. появились впервые в переходное время от деревянного судостроения к железному и строились как железо-деревянные суда. В настоящее время К. С. имеют некоторые

предпосылки для своего развития в виде железо-бетоно-деревянных судов, у которых намечается устройство самого каркаса корпуса из железобетона, а его обшивки из дерева.

КОМПОЗИЦИЯ

— ядовитая краска особого состава, которой покрывается подводная часть судна во избежание обрастания ее ракушками. Часто называется просто патентом.

КОМПРЕССОР

(Air compressor) — машина для получения сжатого воздуха. Состоит из цилиндра, внутри которого движется поршень. При переменном-возвратном движении поршня воздух то засасывается через впускные клапаны, то сжимается и выталкивается через выпускные клапаны.

КОМПРЕССОР ОРУДИЙНЫЙ

(Compressor) — часть артиллерийского орудия для замедления и остановки отката ствола при выстреле и плавности наката. Состоит обычно из стального цилиндра, внутри которого находится гидравлический тормоз.

КОМПРЕССОРНЫЙ ДИЗЕЛЬ

— устаревшая, но еще очень распространенная конструкция двигателя дизеля. В К. Д. распыливание топлива осуществляется сжатым воздухом с давлением до 70 атм. Для получения сжатого воздуха К. Д. имеет компрессоры, приводимые в действие самим двигателем.

КОНВЕКЦИЯ ТЕПЛОВАЯ

(Convection) — распространение теплоты путем передвижения нагретых частиц вещества. Нагревание жидкостей и газов происходит главным образом путем К. При нагревании жидкости снизу нижние слои, нагреваясь, делаются легче и потому всплывают, а холодные тяжелые верхние слои опускаются. Таким образом, возникают конвекционные токи. Днем конвекционные токи образуются в атмосфере: почва сильно нагревается, прогревает нижние слои воздуха, и он поднимается вверх.

КОНВЕРГЕНЦИЯ

(Convergence) — см. Точка сходимости.

КОНВОИР

(Convoying-ship) — корабль, сопровождающий другие суда или судно.

КОНВОИРОВАНИЕ

(Convoying) — сопровождение.

КОНВОИРОВАТЬ

(To convoy, to escort) — сопровождать, охранять.

КОНВОЙ

(Convoy, escort) — отряд кораблей, сопровождающих одно или несколько судов. В ряде иностранных государств К. называют не сопровождающие суда, а сопровождаемые.

КОНДЕНСАТ

(Condensation water) — вода, получающаяся из водяного пара при его охлаждении ниже температуры парообразования, соответствующей данному давлению. В

теплосиловых установках К. получается в конденсаторах паровых турбин или машин и используется для питания паровых котлов.

КОНДЕНСАТОР

(Condenser, condensator) – 1. Аппарат, в котором пар, выходящий из паровой поршневой машины или турбины, охлаждается и обращается в воду (конденсируется) посредством охлаждающей воды; т. к. при конденсации пара уменьшается противодавление, то мощность машин увеличивается. 2. Часть холодильной машины, служащая для превращения в жидкое состояние сжатых и нагретых паров хладагента. 3. Электрический прибор, могущий вместить большой электрический заряд. Состоит обычно из двух проводящих пластинок, так называемых обкладок К., заряжаемых противоположным электричеством. Пластины изолированы, т. е. отделены друг от друга слоем диэлектрика. Емкость конденсатора прямо пропорциональна величине поверхности пластинок, обратно пропорциональна расстоянию между ними и зависит от свойств диэлектрика. Постоянный электрический ток через К. пройти не может; наоборот, переменный ток проходит, и тем легче, чем больше его частота.

КОНДЕНСАЦИОННЫЙ ГОРШОК

– арматура, устанавливаемая на трубах конденсационной воды парового отопления и устроенная так, чтобы, пропуская воду, вместе с тем не пропускать пара, который еще не конденсировался в грелках.

КОНДЕНСАЦИОННЫЙ НАСОС

– насос, с помощью которого откачивается конденсат пара из конденсатора.

КОНДЕНСАЦИЯ

(Condensation) – процесс перехода газа или пара в жидкость вследствие его охлаждения или уменьшения занимаемого им объема. В паровых машинах пар конденсируется, охлаждаясь в холодильниках, называемых конденсаторами.

КОНДУКТОРЫ

(Warrant officers) – 1. В дореволюционном флоте – ближайшие помощники офицеров-специалистов. Комплектовались по экзамену из унтер-офицеров, окончивших обязательный срок службы и зачисленных в кандидаты на звание кондуктора. К. были: сигнальные, рулевые, артиллерийские, гальванерные, электрики, минные, минно-машинные, машинные, кочегарные, трюмные и водолазные. Кондукторское звание имели: старший боцман, старший машинный содержатель, минно-артиллерийский содержатель, шхипер и баталер. 2. В более отдаленные времена К. назывались воспитанники высшего класса Технического училища Морского ведомства.

КОНЕЦ

(Rope's end) – снасть небольшой длины. Коренным концом всякой судовой снасти называется К., закрепленный неподвижно. Ходовым концом, или лопарем, называется К., за который снасть "выбирают" или "травят". Подать К. – перебросить К. на стенку, другое судно или шлюпку. Выбрать К. – принять его обратно.

КОНИ

– продольные брусья, проходящие под бимсами палубы над кильсонами по всей длине деревянного судна баржевой конструкции. К., скрепляясь с кильсоном схватами, струнами, пиллерсами и уклонами, составляют продольное крепление. Средний К. состоит из двух рядов сосновых брусьев, опирающихся на штевни, для соединения с которыми К. имеет коры (кницы) с потайными шипами. Боковые (третние) К. состоят из однорядных бревен и крепятся кокорами к подбалочным брусьям. К. присоединяются к бимсам на болтах.

КОНИЧЕСКОЕ ЗУБЧАТОЕ КОЛЕСО

(Bevel pinion) – зубчатое колесо, зубья которого нарезаны на усеченном конусе. Вершины конусов пары К. З. К. должны совпадать с точкой пересечения их осей. Применяются для передачи вращения под углом между пересекающимися валами.

КОННО-МАШИННОЕ СУДНО

или махина – судно, встречавшееся в бассейнах Волги; передвигалось с помощью завоза якорей, которые выбирались лошадьми, вращавшими ворот, расположенный на судне. Главные размерения судна: длина 30–55 м; ширина 10,7–12,8 м; осадка 3,0–3,6 м. Грузоподъемность до 400–500 т.

КОНОВОДНЫЕ СУДА

– см. Суда самоходные.

КОНОПАТИТЬ

(To caulk) – см. Конопачение.

КОНОПАТКА

(Caulking chisel; caulker's iron) – 1. То же, что и лебеза (см.). – 2. См. Конопачение.

КОНОПАТНЫЙ ИНСТРУМЕНТ

(Caulker's tools) – инструменты для конопачения, состоящие из лебезы, осадки, мушкаря и кулака.

КОНОПАТЬ

(Oakum) – пенька или другое мягкое вещество, которым наполняют пазы и стыки деревянной настилки палуб или обшивки корпуса деревянного судна.

КОНОПАЧЕНИЕ

(Caulking) – наполнение пенькою пазов и стыков деревянной настилки палуб или соединений брусьев обшивки деревянного судна. Проконопаченные пазы и стыки заливаются смолой или особым составом (смесь гарпиуса, сала и серы) для того, чтобы избежать просачивания воды через швы.

КОНОСАМЕНТ

(Bill of lading) – документ, свидетельствующий наличие фрахтового договора, и одновременно товарораспорядительный документ. Выдается капитаном судна или агентом судовладельца отправителю после погрузки товара на судно. К. содержит: название судна, наименование отправителя и получателя или указание, что груз должен быть выдан предъявителю, наименование портов погрузки, выгрузки, указание всех данных о грузе и его маркировке, условия расчета фрахта, а равно все прочие условия, на которых груз принят к перевозке. К. составляются в числе экземпляров по требованию отправителя, причем все они считаются подлинными. Во избежание задержки судна и возникновения лишних расходов К. и прочие товарные документы должны направляться в порт выгрузки без промедления. Под залог К. грузоотправители часто получают ссуду в банках.

КОНОСАМЕНТЫ ДОЛЕВЫЕ

(Delivery order) – см. Деливери ордер.

КОНОСАМЕНТЫ ИМЕННЫЕ

– составленные на имя определенного лица (получателя груза).

КОНОСАМЕНТЫ ЛИНЕЙНЫЕ

— отличие этих К. от К. трампов заключается в том, что в них на оборотной стороне излагается целый ряд условий и оговорок, направленных к ограничению ответственности судовладельца. В капиталистических странах оговорка о сложении ответственности судовладельца настолько многочисленна, что фактически он почти не несет никакой ответственности перед грузовладельцем за срочную и исправную доставку груза. В СССР согласно кодекса торгового мореплавания количество оговорок о сложении ответственности судовладельца ограничен узким кругом.

КОНОСАМЕНТЫ ОРДЕРНЫЕ

— К., составленные по приказу отправителя или получателя.

КОНОСАМЕНТЫ ПРЕДЪЯВИТЕЛЬСКИЕ

— К., составленные на предъявителя.

КОНОСАМЕНТЫ СКВОЗНЫЕ, или ПРЯМЫЕ

(Through bills of lading) — К., выданные на груз от места отправления до конечного пункта назначения груза с тем, что в пути груз перегружается на другие суда или перевозится по железным дорогам или по внутренним водным путям. Ответственность по сквозным К. лежит на лице, выдавшем их, независимо от участия его в дальнейшей перевозке.

КОНСИГНАЦИЯ

(Consignment) — незапроданный груз, отправленный для свободной продажи.

КОНСИЛИЯ, КОНСИЛИУМ

— совещательное учреждение по делам флота в петровские времена, предшествовавшее учреждению Адмиралтейств-коллегии.

КОНСКИЕ ШИРОТЫ

(Horse latitudes) — так называют широты 30–35° N в северной половине Атлантического океана, где расположена полоса повышенного давления с частыми штилями и неустойчивыми ветрами. Названы так потому, что в XVII и XVIII вв. суда, пересекавшие океан, были вынуждены часто выбрасывать здесь за борт перевозившихся лошадей из-за недостатка корма, происходившего вследствие задержки перехода штилями. По аналогии "конскими широтами" называют широты 30–35° сев. и южн. полушарий во всех океанах.

*КОНСКИЙ СТРОП

— особый парусиновый строп, употребляющийся для погрузки лошадей.

Конский строп.

КОНСОЛЬНАЯ ЧАСТЬ КРЫЛА

(консоль) — часть крыла самолета, расположенная вне последней опоры и свободно держащаяся в пространстве без поддержки тросами или подкосами.

КОНСТАПЕЛЬ, КОНОНСТАПЕЛЬ

— первый офицерский чин в морской артиллерии до 1830 г., когда он был заменен чином прапорщика.

КОНСТАПЕЛЬСКАЯ

(Gunroom) (стар.) – кормовая каюта в гон-деке. Простиралась от кормы до бизань-мачты. Свое название эта каюта получила от того, что в ней хранились многие из артиллерийских припасов, находившихся в ведении констапеля.

КОНСТРУКЦИОННЫЕ СТАЛИ

– стали, которые в отличие от инструментальных применяются для изготовления частей машин и сооружений.

КОНСУЛ

(Consul) – сотрудник ведомства иностранных дел за границей, подчиненный дипломатической миссии своего государства и выполняющий в пределах определенной территории функции информационного и административного порядка. Ведет наблюдение за выполнением торговых договоров и защищает интересы своих сограждан.

КОНСУЛЬСКАЯ ФАКТУРА

(Consular invoice) – фактура на особом бланке, выданная и визированная консулом страны, куда ввозится данный груз. Ряд стран считает обязательным наличие таких фактур, и без них ввоз груза не разрешается. Консульские фактуры составляются обычно в четырех экземплярах, причем за выдачу взимается особый консульский сбор. Эти фактуры требуют тщательной проверки, т. к. при несоответствии наименования или описания груза в порту назначения может быть взыскан высокий таможенный тариф или наложен штраф.

КОНТАКТ

(Contact) – место соприкосновения двух проводников, через которое может проходить электрический ток.

КОНТАКТНЫЕ КОЛЬЦА

– металлические кольца (медные или стальные) со скользящими по ним щетками, насаженные на ось электрической машины.

КОНТАКТНЫЙ ДЕТЕКТОР

(Contact detector) – см. Детектор.

КОНТАКТОР, ЗАМЫКАТЕЛЬ

(Contactor) – аппарат для управления электродвигателем в особо тяжелых условиях работы последнего (частые пуски в ход с регулированием скорости вращения), когда обычно выключатели вследствие обгорания контактов не дают надежного действия (напр. в портовых кранах, электровозах и т. п.). К. приводится в действие от контроллера.

КОНТИНЕНТ

(Continent) – в морской коммерческой терминологии, особенно у англичан, под этим общим названием обычно подразумеваются все порты Европы – от Гамбурга до Бордо включительно.

КОНТИНЕНТЫ, МАТЕРИКИ

(Continents) – основные, самые крупные части суши, окруженные со всех сторон морями и океанами. Всех континентов 6: Евразия, Африка, Сев. Америка, Южн. Америка, Антарктида, Австралия.

КОНТОКОРРЕНТ

(Account current) – выписка со счета, подробно отражающая торговые операции между двумя предприятиями.

КОНТОРА

(сев.) – см. контр-тимберсы.

КОНТРАБАНДА

(Contraband) – тайный провоз или перенос через государственные границы товаров, ценностей и других предметов помимо таможенных пунктов или через них, но с сокрытием от таможенного досмотра.

КОНТРАБАНДА ВОЕННАЯ

– предметы, которые воюющее государство требует под угрозой конфискации изъять из торговли нейтральных государств с его противником. До мировой войны различали (Лондонская декларация 1909) абсолютную контрабанду, т. е. предметы, непосредственно служащие для целей войны (оружие, военное обмундирование и т. п.), условную контрабанду – предметы, могущие служить как для военных, так и для мирных целей (продовольствие, одежда, топливо), и свободный список – предметы, ни в коем случае не считающиеся за К.

КОНТР-АДМИРАЛ

(Rear-admiral) – см. Адмирал.

КОНТРАТАКА

(Counter attack) – встречная атака, т. е. переход в наступление против атакующего. Контратака является средством так называемой активной обороны.

КОНТР-БИЗАНЬ-ШКОТ

– см. Контра-бизань и Шкоты.

КОНТРВИНТ

– см. Контрпропеллер.

КОНТРГАЙКА

(Gam-nut) – гайка, накрученная сверх другой гайки, воспринимающей нагрузку, с целью предохранения последней от самоотвинчивания во время толчков и сотрясений.

КОНТРГАЛС

(Opposite tack) – курс корабля относительно ветра, противоположный данному курсу.

КОНТРКИЛЬ

(галлер) – см. дейдвуд.

КОНТРКУРС

(Opposite course) – противоположный курс, встречный.

КОНТРАМАРШ, КОНТРАМАРШ

(Counter-march) (стар.) – эволюционный термин, означавший последовательный поворот в строю кильватера.

КОНТРИНА

(Counter-mine) – обыкновенная мина, но более значительных размеров и с весьма большим количеством взрывчатого вещества. Применялась как средство борьбы с минами: от взрыва К.-М., установленной среди мин, последние детонировали и взрывались, чем и достигалась очистка района от мин.

КОНТРМИНОНОСЕЦ

(Torpedo-boat destroyer) – в период 1900-х гг. так называли в русском флоте увеличенных размеров миноносцев с усиленным вооружением.

КОНТРПОКРОЙ

паруса – покрой в противоположную сторону от целого покроя паруса, сделанного на одном или нескольких полотнах у одной из шкаторин, имеющей кривизну (дугу). К.-П. может быть положительный или отрицательный, смотря по тому, положителен или отрицателен целый покрой.

</FONTaaaa

КОНТРПРОПЕЛЛЕР

– специальное устройство, устанавливаемое на судах с целью повышения эффективности действия гребного винта. Сущность этого устройства и его действия заключается в следующем: позади или впереди гребного винта устраиваются неподвижные направляющие винтовые лопасти соответствующего диаметра, сечения и шага. Отбрасываемый винтом поток воды вместо спирального движения, на поддержание которого требуется расход мощности машины, выпрямляется и идет в направлении, параллельном движению судна, тем самым увеличивая полезное действие гребного винта. К.-П., установленный на одном из германских миноносцев, дал выигрыш работы в 12 %.

КОНТРРУЛЬ

– наделка обтекаемой формы у рудерпоста, способствующая лучшей обтекаемости руля и увеличивающая эффективность его действия.

КОНТРСТАЛИЙНЫЕ ДНИ

– количество дней, затраченных на погрузку или выгрузку судна сверх обусловленных по чартеру. За каждый излишний день задержки фрахтователь уплачивает судовладельцу определенную чартером сумму, известную под названием демередж (Demurrage).

КОНРТИМБЕРСЫ

(Counter timbers) – наборные деревья, служащие окончанием кормы в надводной части деревянного судна, начиная от винтранца (верхнего транца) до гака-борта, причем боковые из этих деревьев называются собственно К.-Т., а средние – старн-тимберсами; они составляют так называемый подзор кормы.

КОНТРАБИЗАНЬ

(Driver, spanker) – см. Бизань.

КОНТРАБРАСЫ

(Preventer braces) – дополнительные брасы, расположенные впереди рея (напр. у грота-рея). Проводятся в помощь задним брасам, чтобы было легче брасопить реи.

КОНТРАФОРС

(Counterforce, bar) – 1. У звена якорной цепи – чугунная распорка, не позволяющая звену растягиваться и увеличивающая его прочность. 2. Распорки у стоек фальшборта или леерных стоек.

КОНТРАШТАГ

— снасть, заводящаяся сзади мачты во время свежего попутного ветра.

КОНТРИБУЦИОННЫЙ КАПИТАЛ

— см. Диспаша.

КОНТРОЛЛЕР

(Controller) — регулирующий, реверсирующий и пусковой аппарат для электродвигателей.

КОНТРОЛЬНЫЕ ПРИБОРЫ

— см. Приборы управления артиллерийским огнем.

КОНТРСТАЛИЯ

— см. Контрсталийные дни.

КОНТУР

— электрическая цепь. См. Колебательный контур и Аперидический контур.

КОНУС

(Cone) — конус, поднимаемый на мачте в качестве сигнала вершиной вверх (одновременно ряд коротких сирен или пушечный выстрел). Этот сигнал может быть поднят каждым кораблем соединения и обозначает требование, чтобы все корабли, дав полный ход назад, остановились и держались на месте.

КОНУТВАХТ

(стар.) — см. Шкун-вахт.

КОНЦЫ, ЭНДСЫ или ДИЛЕНЬ

(Ends) — обрезки досок длиной от 1,9 до 2,5 м, получающиеся в результате распиловки при сортировке; употребляются для заполнения пустот при загрузке трюмов. Концы обычно перевозятся за 2/3 основной фрахтовой ставки, как штивочный материал. В целях ограничения грузоотправителей в отношении использования льготных фрахтов, в цертепартиях обычно делается оговорка "за К. свыше 3 % — полный фрахт".

КОНЬ

(волж.) — См. Кони. Поставить руль "на конь" значит поставить руль прямо.

КООРДИНАТЫ ГОРИЗОНТНЫЕ

— см. Система координат горизонтная.

КООРДИНАТЫ СВЕТИЛ НА СФЕРЕ НЕБЕСНОЙ

— см. Система координат горизонтная и Система координат экваториальная.

КООРДИНАТЫ ЭКВАТОРИАЛЬНЫЕ

— см. Система координат экваториальная.

КООРДОНАТ

— уклонение корабля или соединения в сторону от прежнего пути с целью избежать опасности или приблизиться к чему-нибудь; делается в обе стороны — вправо и влево. При описании К. вправо корабль поворачивает вправо на некоторое число

румбов и, пройдя положенное расстояние, вращает влево на тот же угол и таким образом ложится на курс, параллельный прежнему.

КОПАНИ

— шпангоуты из бревен квадратного сечения, уложенные поперек днищевых досок на деревянных судах баржевой конструкции.

КОПЕР

(Pile-driver) — 1. Устройство для забивания свай, состоящее из вертикальной стойки, вдоль которой поднимается груз, назыв. баба. После поднятия на определенную высоту баба падает и, ударяя о конец сваи, забивает ее в грунт. 2. Машина для производства испытаний материалов на удар, действующая по тому же принципу, что и для забивания свай.

КОПЕРНИК Николай

(1473–1543) — гениальный польский астроном, дал учение об истинной системе устройства мира (система Коперника), справедливость которого была окончательно доказана его последователями.

КОПРА

(Copra) — мясистая часть кокосового ореха в сушеном виде. Перевозится большими партиями преимущественно из Индии; идет на приготовление маргарина, жиров и мыла.

КОПЫЛЯ

(Shores used to block up a ship's cradle) — ряд вертикальных или слегка наклонных стоек, которые одним концом упираются в обшивку судна, а другим в полозья, передавая на последние вес судна. Устанавливаются в оконечностях судна, т. к. вследствие остроты судовых обводов в оконечностях полозья в этих местах отстоят далеко от обшивки и крепления в виде горизонтальных брусков (подбрюшников) являются здесь непригодными. К. с боков соединяются длинными продольными бревнами, называемыми оглоблями, и прижимаются к судну пеньковыми канатами, называемыми грунтовыми.

КОРАБЕЛЬНАЯ АРХИТЕКТУРА

(Naval architecture) — см. Кораблестроение.

КОРАБЕЛЬНАЯ СЛУЖБА

— деятельность личного состава (экипажа) корабля по его обслуживанию и управлению им как в боевых, так и в повседневных условиях.

КОРАБЕЛЬНОЕ РАСПИСАНИЕ

(Station bill) — одно из главных звеньев корабельной организации; в основном представляет собой распределение личного состава для выполнения различных обязанностей в различных условиях жизни и деятельности корабля. Тщательно составленными и согласованными между собой К. Р. обеспечивается четкость и стройность боевой и повседневной жизни и деятельности корабля. Боевое расписание (см.) является основой всех расписаний повседневной службы. Перечень К. Р. приводится в Корабельном уставе РКВМФ. Командирам соединений и отдельно плавающих кораблей тем же уставом предоставлено право устанавливать и другие расписания, исходя из правила, что всякая систематически повторяющаяся деятельность личного состава по обслуживанию корабля должна быть фиксирована специальным расписанием. Постоянная работа над расписанием входит в круг основных обязанностей командира корабля и его помощников.

КОРАБЕЛЬНЫЙ ВОЖДЬ

— см. Лоцман.

КОРАБЕЛЬНЫЙ ГАРДЕМАРИН

— переходное звание, которое получали с 1906 года в России гардемарины, выпускаемые из Морского корпуса с тем, чтобы до производства в офицеры они могли практически путем пополнить свои познания в продолжение годичного заграничного плавания на боевых судах. По возвращении из плавания корабельные гардемарины подвергались практическим испытаниям и производились в мичманы. Для воспитанников Морского инженерного училища было одновременно установлено звание корабельных гардемарин кораблестроителей и механиков.

КОРАБЕЛЬНЫЙ ИНЖЕНЕР

(Ship constructor, naval architector) — инженер по специальности проектирования и постройки военных кораблей.

КОРАБЕЛЬНЫЙ КУРСАНТ

— переходное звание, которое носили в 1926—1928 гг. в СССР курсанты, выпускаемые из Морского училища, до получения звания командира РКВМФ. Институт корабельных курсантов в основном имел те же задачи, что и институт корабельных гардемарин (см.).

КОРАБЕЛЬНЫЙ ЛЕС

— лес, употребляемый на постройку деревянных судов.

КОРАБЕЛЬНЫЙ СЕКРЕТАРЬ

(стар.) — офицер, ведавший административно-хозяйственной службой на корабле.

КОРАБЛЕВОЖДЕНИЕ

— прикладная наука, в которой излагаются способы определения места корабля в море, а также выбор безопасного и кратчайшего пути для судна при переходе из одного порта в другой. К. состоит из следующих разделов: лоция, теория девиации компасов, мореходные приборы, навигация, мореходная астрономия, морская метеорология, океанография.

КОРАБЛЕКРУШЕНИЕ

(Shipwreck) — авария корабля (судна), сопровождаемая его гибелью.

КОРАБЛЕСТРОЕНИЕ, СУДОСТРОЕНИЕ

(Shipbuilding) — прикладная наука, основывающаяся на законах математики, физики и механики. С момента своего начала наука кораблестроения разделялась на следующие части: теорию корабля и корабельную архитектуру. В настоящее время нужно добавить еще третью часть — строительную механику. Теория корабля рассматривает судно как неизменяемое твердое тело и дает возможность судить о различных его качествах. Эта наука является приложением законов теоретической механики к судну, находящемуся в равновесии или в движении под влиянием действующих на него сил. Корабельная архитектура занимается изучением конструкции судна и способов его постройки. Опираясь на выводы строительной механики корабля, корабельная архитектура дает наиболее рациональные конструкции отдельных частей корабля и их соединений между собой, обеспечивающие службу корабля как в мирной, так и в боевой обстановке. Строительная механика рассматривает корабль как деформируемое тело под влиянием действующих на него внешних сил и устанавливает принципы для создания прочных конструкций корабля как в целом, так и в его частях.

КОРАБЛИ-МАКЕТЫ

— фальшивые суда, по внешнему виду точно воспроизводящие боевые суда флота. Обычно для этого используются суда гражданского флота, которым придается посредством простейших деревянных, парусиновых и т. п. конструкций наружный вид, вполне идентичный с теми или иными боевыми кораблями. Это делается в целях маскировки.

КОРАБЛЬ

(Ship) — термин, употребляющийся преимущественно по отношению военного корабля (суда военного флота), говорят — военные К. Кроме того, термин К. сохранился в наименованиях теоретических и научных дисциплин: теория К., корабельная архитектура, кораблевождение и т. д. Корабль, корабль с полным вооружением, фрегат (Ship, full-rigged ship, frigate) — трехмачтовое судно с полным комплектом парусов, или, иными словами, — судно, имеющее бом-брам-стенги. До появления трехмачтовых парусных судов К. имел все мачты, паруса, реи и т. д., которые могли быть установлены на судне. К. адмиральский (Admiral's ship, flag-ship) — К., на котором адмирал держит присвоенный ему флаг. К. головной (Headmost ship, leading ship) — К., идущий в строю (кильватера, пеленга и уступа) передним. К. концевой (Sternmost ship) — К., идущий в строю (кильватера, пеленга и уступа) последним. К. левофланговый — К., расположенный крайним на левой стороне строя фронта (по направлению движения). К. правофланговый — К., расположенный крайним на правой стороне строя фронта (по направлению движения). К. уравниватель (Regulator) — К., по которому держат равнение в строю остальные К. или относительно которого производится маневрирование. К. флагманский (Flag-ship) — К., на котором имеет пребывание флагман или, иначе говоря, на котором флагман держит свой флаг.

КОРАКЛ

(Coracle) — в глубокой древности для постройки судов употребляли тростниковые стволы или кору папируса; они переплетались между собой и составляли остов судна, который затем смазывали смолой или глиной. Сплетенные таким образом корзинки, покрытые кожей, долгое время употреблялись для плавания в качестве судов у многих народов и существуют даже и в наше время под именем кораклов.

КОРВЕТ

(Corvette, sloop of war) — трехмачтовое военное судно с открытой батареей. К. носили ту же парусность, как и фрегаты, и вооружались 20–30 орудиями. Предназначались для разведок и посылок, а иногда и для крейсерских операций. В переходную эпоху от паруса к пару К. в дополнение к парусному вооружению снабжались паровым двигателем.

КОРГ, КОРК

(сев.) — верхний конец штевня.

КОРГА

— 1. Небольшой каменный островок или подводный камень в море (арх.). 2. Плотное песчаное или каменистое дно озера или реки (арх.). 3. Каменистая банка в море; гряда камней, иногда надводная, а иногда покрываемая водою во время прилива (арх.). 4. Мелкое место в реке или озере (онеж.). 5. То же, что кокора, т. е. плавающий в воде суковатый и корневатый отрубок дерева, затонувший в воде валежник и т. п.

КОРДЕБАТАЛИЯ, или ЦЕНТР

(Centre of a fleet) (стар.) — средняя часть флота или эскадры, построенных в походный или боевой порядок.

КОРДЕРЕЗЕРВ

(ист.) – особое резервное соединение из нескольких кораблей, выделенных от каждой дивизии, эскадры.

КОРДИТЫ

(Cordite) – см. Порох бездымный.

КОРЕБА

(арх.) – мелкий дождь.

КОРЕННАЯ река

коренная (волж.) – середина или глубь реки; русло, фарватер.

КОРЕННОЕ ТЕЧЕНИЕ

(речн.) – самое быстрое, которым идут верховые суда, течение струй, совпадающих с динамической осью и стержнем потока.

КОРЕННОЙ ВЕНЗЕЛЬ

(Throat seizing) – бензель, который применяется в тех случаях, когда нужно связать два пересекающихся конца. Всегда кладется с крыжом.

КОРЕННЫЕ

– парусные речные суда, служащие для перевозки грузов. Главные размерения: $L = 30-54$ м, $B = 9,0-12,0$ м, $T = 2,4-2,7$ м. Грузоподъемность от 400 до 750 т.

КОРЗА, КОРСА

(арх.) – каменистая гряда поперек реки.

КОРЗИНЫ погрузочные

(Coal basket) – большие круглые и высокие корзины, несколько суживающиеся книзу; служат для погрузки или выгрузки разных сыпучих грузов (угля, руды и пр.). В среднем емкость таких К. достигает 160 кг угля. Чтобы сделать такую К. удобной для подъема с грузом, к ней прикрепляют соответствующих размеров и крепости пеньковый или манильский строп, огибающий ее снизу и с боков.

КОРИДОР (ТУННЕЛЬ) ГРЕБНОГО ВАЛА

(Screw-shaft tunnel) – специальный туннель, в котором проходит гребной вал от машинного отделения до кормовой переборки. К., изолируя гребной вал от соседних помещений, дает возможность его осмотра и вместе с тем предохраняет машинное отделение от затопления при повреждении соседних с К. отделений.

КОРИДОР Пониженного Давления

– частный случай барического седла, а именно седло, сильно вытянутое между двумя достаточно обширными антициклонами и большей частью узкое. По характеру погоды К. П. Д. приближается к ложбине, а узкие коридоры к V-образной ложбине.

КОРМА

(Stern) – задняя оконечность судна, как надводная, так и подводная. В зависимости от вида, который корма имеет в плане, последняя получает дополнительное название – прямой, круглой или острой.

КОРМАНИТИ

(слав.) – править.

КОРМАНИШ

(слав.) — штурман.

КОРМАНЬ

(слав.) — руль.

КОРМИЛО

(стар.) — руль.

КОРМОВАЯ КЛАДЬ

(сев.) — третье отделение от кормы шняки или второй чердак.

КОРМОВАЯ ЧАСТЬ СУДНА

(Afterpart) — задняя часть судна.

КОРМОВОЕ ВЕСЛО

(Sculling oar, scull) — весло, имеющее точку опоры на гакаборте и с помощью которого галанят или правят.

КОРМОВОЕ СИДЕНЬЕ

(Stern seats) — так называется сиденье на корме шлюпки в отличие от сидений для гребцов, называемых банками.

КОРМОВОЙ ДЕЙДВУД

(Aftermost deadwood) — см. Дейдвуд.

КОРМОВОЙ ПОДЗОР

— см. Подзор, свес.

КОРМОВОЙ ФАЛИНЬ

(Stern rope) — конец троса, прикрепленный к кормовому рыму шлюпки.

КОРМОВОЙ ФЛАГШТОК

(Flagstaff) — древко, на котором поднимается кормовой флаг. Устанавливается у гакаборта.

КОРМОВЫЕ ШВАРТОВЫ

(Sternfasts) — швартовы, поданные с кормы судна.

КОРНЕТЫ

(Broad pendant of a galley) (стар.) — галерные флюгеры. Длинные разрезанные вдоль флаги, поднимавшиеся на мачтах.

КОРОБКА КРЫЛЬЕВ

— общий термин для обозначения комплекта крыльев со всеми деталями и приспособлениями. В К. К. входят сами крылья, стойки или подкосы и система расчалок.

КОРОВАТАЯ СТАЛЬ

(Channel bar) – см. Сталь сортовая.

КОРОВИЙ БОТ

(Cow-boat) (стар.) – небольшое одномачтовое деревянное судно, на котором перевозился скот.

КОРОЗИЯ

(Corrosion) – см. Коррозия.

КОРОКОРА

(Corocora) – малайское судно прибрежного плавания.

КОРОМЫСЛО

(Rocking-shaft) – рычаг с точкой опоры между точками приложения сил (рычаг первого рода).

КОРОНА

(Crown) – блестящий световой венец, наблюдаемый во время сильных северных сияний.

КОРОНА СОЛНЕЧНАЯ

– серебристое сияние, окружающее солнце и видимое только во время полных солнечных затмений. Состоит из крайне разреженных газов и пылеобразных частиц в раскаленном состоянии.

КОРОТКИЕ ВОЛНЫ

(Short waves) – электромагнитные волны, расположенные в диапазоне 50–100 м (частоты 6000–30000 килоциклов). К. В. распространяются не параллельно земной поверхности, как длинные волны, а пучком, направленным под некоторым углом к горизонту. Благодаря этим свойствам К. В. позволяют производить радиопередачу на огромные расстояния при очень малых мощностях передатчика.

КОРОТКИЙ СПЛЕСЕНЬ

(Short splice) – сплесень, употребляющийся в тех случаях, когда трос не должен проходить через шкивы блоков, а также для экономии длины троса. Пряди для пробивок у него берутся короткие в отличие от лонга-сплесня, где пряди должны быть длинными.

КОРОТКОЕ ЗАМЫКАНИЕ

(Short circuit) – соединение непосредственное или через малое сопротивление двух точек электрической цепи, находящихся под напряжением друг относительно друга. Возникающий при этом ток К. З. может вызвать механическое повреждение, чрезмерное нагревание, воспламенение и даже взрывы. Для ограничения токов К. З. применяют реакторы или сопротивления, а для его автоматического выключения – плавкие предохранители или специальные автоматические выключатели.

КОРОТКОПЛАМЕННОЕ ТОПЛИВО

– топливо, которое содержит небольшое количество горючих летучих веществ и потому горит с коротким пламенем. К К. Т. относятся антрацит и некоторые сорта каменного угля.

КОРОТУХА

(сев.) – замерзшая у берегов часть моря.

КОРПУС

(Body plan) – изображение обводов судна на плоскости его поперечного сечения, перпендикулярной к диаметральной плоскости, в самом широком его месте. См. Теоретический чертеж судна.

КОРПУС ДИРИЖАБЛЯ

– дирижабль без выступающих наружу деталей (т. е. без придатков). В нежестких дирижаблях К. является оболочка дирижабля.

КОРПУС ЛЕГКИЙ

– см. Корпус подводной лодки.

КОРПУС МИНЫ

(Mine case) – металлическая оболочка мины.

КОРПУС ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ

– состоит из прочного корпуса и легкого корпуса (у лодок двухкорпусных и полуторакорпусных), а также из надстроек и рубки. Прочный корпус состоит из стальной корпусной обшивки, подкрепленной изнутри набором, состоящим из шпангоутов. Прочный корпус рассчитывается на давление воды, отвечающее полному погружению лодки в воду. Легкий корпус состоит из стальной обшивки толщиной 6–7 мм, подкрепленной набором из угловой стали и легких бракеток через 2 шпангоута между легким и прочным корпусом. Легкий корпус рассчитывается на давление воды, отвечающее плаванию лодки в надводном положении. Рубки обычно составляют часть прочного корпуса, а надстройки – часть легкого корпуса.

КОРПУС ПОДШИПНИКА

– см. Подшипник.

КОРПУС ПРОЧНЫЙ

– см. Корпус подводной лодки.

КОРПУС СУДНА

(Hull) – кузов, состоящий из скелета в виде соединенных друг с другом балок различного назначения (набор корпуса) и водонепроницаемой оболочки (наружная обшивка, верхняя палуба). Различают основной корпус, под которым понимается К. С. до верхней палубы, и надстройки – части корпуса, расположенные выше верхней палубы. Надстройками в прямом смысле этого слова называются такие из них, боковые стенки которых служат продолжением бортов основного корпуса; не связанные с бортами судов надстройки называются рубками. Часто в понятие К. С. включается и все оборудование судна, расположенное как внутри К. С., так и вне его – на палубах.

КОРПУСНОЙ ЦЕХ

– см. Судостроительная мастерская.

КОРРЕКТИРОВОЧНЫЙ САМОЛЕТ

(Spotter) – самолет, специально оборудованный для целей ведения корректировки артиллерийского огня.

КОРРЕКТУРА КАРТ

— начиная с карт печати 1929 г. Гидрографическим Управлением введена следующая система К. К. с соответствующими указаниями об этом на самих картах. Все изменения на картах подразделяются, соответственно характеру и объему, на четыре категории: новое издание, большая корректура, малая корректура и техническая корректура.

Карты новым изданием выпускаются в тех случаях, когда предыдущее издание становится непригодным и опасным при пользовании для кораблевождения из-за наличия в районе, охватываемом картой, значительных по существу и объему изменений, которые рукописью не могут быть нанесены на оттиске карты. Большой К. подлежат карты, когда исправления их по своему объему не требуют нового издания, но все же таковы, что не могут быть сделаны рукописью на оттиске карты без нарушения ее четкости и являются для кораблевождения исправлениями первостепенного значения.

Малой К. подлежат карты, когда исправление их может быть легко нанесено рукописью на оттиске карты без ущерба для ее четкости и касается лишь отдельных участков карты или если эти изменения для кораблевождения имеют второстепенное значение.

К технической К. карт относятся исправления, не имеющие навигационного значения, как то: переход на новую орфографию; отнесение склонения к другой эпохе, не меняющее значения величины склонения для каждой даты, и др. аналогичные исправления.

Все старые оттиски карт, напечатанные до выпуска нового издания или большой К., являются негодными для пользования.

О времени составления карт, печати и К. наносятся соответствующие отметки на картах.

КОРРЕКТУРА СТРЕЛЬБЫ

— внесение поправок в установки прицела и целика в процессе стрельбы, определяемых на основании наблюдения падений или разрывов снарядов.

КОРРИДОРЫ

(стар.) — талрепа.

КОРРОЗИЯ

(Corrosion) — свойство металлов окисляться и разъедаться как с поверхности, так и между кристаллами сплавов вследствие механических, химических или температурных воздействий. К. вызывает громадные потери металла и разрушение металлических частей, напр. труб, оснований мачт, турбинных лопаток и т. п. Одним из видов К. является ржавление. Борьба с К. играет большую роль в технике. См. также Интеркристаллическая коррозия.

КОРСАРЫ, КОРСЕРЫ

(Corsair) — частные моряки, снаряжавшие с разрешения правительства принадлежащие им суда для захвата торговых судов противника. Морские партизаны нередко со своими судами входили в состав военного флота для несения при нем крейсерской, разведочной и посыльной службы. См. Капер и Приватир.

КОРТИК

(Hanger) — прямой тонкий кинжал с граненым клинком и такой же рукояткой, чаще всего костяной. Присвоен в качестве оружия командному составу флота у большинства иностранных держав.

КОРУНД

(Corundum) — абразивный материал, кристаллическая разновидность глинозема, руда которого измельчается и применяется для изготовления точильных кругов, брусков и шкурок.

КОРЧ

(бел.) – верхний конец форштевня у судна и самый штевень. Буксировать по корчу – буксировать прямо.

КОРШИК

(бел.) – кормщик, управляющий судном (шнякою) и наблюдающий за порядком на промысле.

КОРЩИК

(касп.) – рулевой на гребном судне.

КОРЫТО ПЕРЕКАТА

(речн.) – часть переката, служащая судовым ходом (фарватером) и совпадающая со стрежнем, идущим через перекат; оно подвергается частым изменениям и в направлении и в глубине; если грунт на перекате мягкий, то изменения в корыте часты и значительны, на каменистом же грунте изменений не бывает, а при илисто-песчаном они могут происходить и ежедневно и ежечасно.

КОСА

(Narrow neck of land) – узкая, длинная мель, идущая непосредственно от береговой черты. См. Береговой вал.

КОСА

(волж.) – невысокий песок (см.), вдающийся в русло длинным и острым клином.

КОСАЯ ШКАТОРИНА

– см. Шкаторина.

КОСИНА

– полотно парусины, срезанное наискось.

КОСИЦЫ

(Fly of a flag, slit) – концы флага в виде прямоугольных треугольников.

КОСЛИВЫЙ

(сев.) – см. Костливый берег.

КОСМОГРАФИЯ

(Cosmography) – начала астрономии, как предмет преподавания в средней школе. Термин, выходящий из употребления.

КОСНА

(сев.) – длинное речное грузовое судно, удобное для приставания.

КОСНУТЬСЯ МЕЛИ, ГРУНТА, БАНКИ

и пр. (To touch the ground) – задеть днищем судна мель, но не сесть на нее.

КОСНЫЕ

– небольшие речные суда. Одни назывались косные купеческие, другие – завозки или судовые косные. Первые представляли собой двухмачтовые, шести- или девятивесельные лодки с острым днищем. Применялись в районе Астрахани и служили

для разездов на ватаги и пр. Вторые – лодки с острым днищем, без мачт, с шестью веслами, седьмым кормовым. Служили для завозки якорей и других потребностей при расшивах и больших речных судах.

КОСОСЛОЙ

– см. Пороки дерева.

КОСТЛИВЫЙ БЕРЕГ

(арх.) – усеянный опасными для судов мелями и камнями. Беломорские мореходы называют костливым берегом берега Онежского залива, где много прибрежных камней и островков.

КОСТРА

(кострика, кострица) – древесные частицы, которые отпадают при мятье и трепании льна, конопли и проч.

КОСТРОВАТЫЙ

(волж.) – о льде: шероховатый, негладкий.

КОСТЫЛЬ

– 1. Большой кованый гвоздь, употребляемый для скрепления толстых деревянных частей. 2. Деталь конструкции самолета, поддерживающая заднюю часть фюзеляжа при нахождении самолета на земле. Свободный конец костыля снабжен амортизатором для уменьшения силы удара при посадке самолета. Костыль также служит тормозом, так как, скользя по земле, он создает значительное трение.

КОСЯК

(волж.) – длинный кусок пенькового троса толщиной в 50–75 мм (2–3 дм.).

КОСЯК ПОРТА

(Port-side) – край порта; верхний край называется верхним косяком, нижний – нижним косяком.

КОТАЧ, МАЛПРИК

(сев.) – свайка.

КОТВАТЕР

(стар.) – водорез.

*КОТЕЛ ПАРОВОЙ СУДОВОЙ

Котел водотрубный.

(Boiler) – герметически закрытый стальной сосуд, служащий для превращения энергии топлива в энергию пара. К. П. С. могут быть разделены на две группы: огнетрубные (Fire tube boiler) и водотрубные (Water tube boiler). К. К. первой группы принадлежат: локомотивные (ныне на морских судах не применяемые) и цилиндрические (с прямым или обратным ходом дымовых газов), устанавливаемые на судах гражданского флота, и, как разновидность К. цилиндрических, К. овальные, устанавливаемые на катерах. К. второй группы разделяются на: К. с трубками большого диаметра (6,5–10 см; трубки исключительно прямые) и К. с трубками малого диаметра (2,0–6,5 см; трубки могут быть прямые и изогнутые). К водотрубным К. с трубками большого диаметра относятся К.: Бельвиля, Бельвиля-Долголенко, Бабкоп-Вилькокса. К водотрубным К. с трубками малого диаметра относятся К.: Ярроу, Нормана, Торникрофта-Шульца, Вулкан и Уайт-Форстера и др. В

настоящее время начали внедряться К. высокого давления: прямоточные и Бенсона, а также К. специальных конструкций: Ля-Монта, Лефлера, Велокс и др. Кроме того, по роду сжигаемого топлива К. П. С. могут быть разделены на: угольного, нефтяного и смешанного отопления.

КОТЕЛОК

(Bowl) — 1. Одна из главных составных частей магнитного компаса. Она представляет собой медный К., в центре которого укрепляется на колонке медная шпилька, оканчивающаяся стальным или иридиевым острием, на котором свободно сидит картушка компаса. Сверху К. закрывается стеклянной крышкой, состоящей из медной круглой оправы с нанесенными на ней градусными делениями от 0° до 359° — азимутальный круг — и вставленного в эту оправу круглого стекла. В зависимости от того, наполнена ли внутренность К. воздухом или жидкостью, К. называется сухим или с картушкой в жидкости. 2. Небольшой сосуд для краски.

КОТЕЛЬНАЯ ВОДА

— см. Вода питательная.

КОТЕЛЬНАЯ СТАЛЬ

(Boiler steel) — сталь, применяемая для изготовления различных частей паровых котлов. В зависимости от особенностей службы материала в различных частях котлов, а также от способов обработки, применяются различные сорта К. С., к которым предъявляются различные требования со стороны механических ее качеств.

КОТЕЛЬНАЯ УСТАНОВКА

— вся поверхность нагрева, через которую передается тепло газов к воде, пару и воздуху. Элементами К. У. являются: экраны, котел, пароперегреватель, водяной экономайзер и воздухоподогреватель.

КОТЕЛЬНОЕ ЖЕЛЕЗО

— см. Котельная сталь.

КОТЕЛЬНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

(Boiler compartment, boiler-room) — специальное помещение на судне, в котором установлены котлы.

КОТЕЛЬНЫЙ АГРЕГАТ

— поверхности нагрева, через которые тепло газов переходит к воде и пару. К. А. состоит из поверхностей нагрева котла, экрана, пароперегревателя и водяного экономайзера.

КОТЕЛЬНЫЙ КОЖУХ

— ограждение дымоходов в виде металлических выгородок и надстроек. К. К. обычно возвышается на некоторую высоту над верхней палубой.

КОТЕЛЬНЫЙ МАШИНИСТ

— см. Кочегар.

КОТЕЛЬНЫЙ ФОРМУЛЯР

— основной судовой документ в военном флоте. Составляется заводом, изготовившим котел. В К. Ф. приводится полное описание котла с перечислением основных данных по арматуре. Далее следуют записи о результатах первого освидетельствования и указываются пределы допустимого рабочего давления в котле. В дальнейшем в К. Ф.

записываются результаты всех последующих освидетельствований, а также все обнаруженные недостатки котла и сведения о производимых его ремонтах.

КОТЕНДАУН

(каттендаун) — линия, проведенная поверху флортимберсов в диаметральной плоскости судна.

КОТИДАЛЬНЫЕ ЛИНИИ

(Co-tidal lines) — линии, соединяющие на карте все пункты, где гребень приливной волны появляется одновременно, т. е. пункты, в которых полная вода наступает одновременно.

КОТИДАЛЬНЫЙ

(Co-tidal) — равноприливный.

КОТЛОВАЯ КНИГА

— основной судовой документ в гражданском флоте. Выдается на судно Инспекцией Регистра СССР. Состоит из двух частей. В первой части приводится полное описание котла с чертежами, указывающими конструкцию котла и снабженными надписью о разрешении установки его на судне. Далее следуют записи о результатах первоначального (с указанием предельно допустимого рабочего давления) и последующих освидетельствований и о сроках предъявления котла к очередному освидетельствованию. Вторая часть заполняется старшим судовым механиком сведениями об обнаруженных недостатках котла, производимых ремонтах и т. п.

КОТЛОВИНА

(байкал.) — бассейн какого-нибудь озера или вообще водногоместилища без течения.

КОТРОПЫ

— см. Траловая сеть.

*КОУШ

Коуши.

(Thimble) — металлическое кольцо (иногда удлиненное или в виде треугольника), имеющее на наружной своей поверхности желобок соответствующей толщины для вплесневания троса. К. служит в качестве разъёмного соединения при креплении коренных концов троса, при соединении двух тросов между собой и как предохранитель троса от крутого излома. К. бывают круглые, продолговатые, треугольные, складные и специальные коуши с роульсами.

КОФ, КОФА

(Koff) — небольшое парусное судно, применявшееся прежде в Голландии в рыбном промысле. Имело две мачты (фок и грот), с большими шпринтовыми парусами (Sprit sail). Такое вооружение позволяло ему идти в крутой бейдевинд, а при попутном ветре ставить прямые паруса. Прежде К. строились в Голландии всевозможных размеров, и тогда сообразно их величине они получали вооружение барка, брига или шхуны и соответственно назывались; коф-барк, коф-бриг, коф-шхуна.

КОФЕЛЬ-НАГЕЛЬ

(Belaying pin) — металлический или деревянный болт, служащий для закрывания на него снастей.

КОФЕЛЬ-ПЛАНКА, КРЕПИТЕЛЬНАЯ ПЛАНКА

(Pin-rack) – деревянный или металлический брус с гнездами для кофель-нагелей, прикрепленный горизонтально у мачт или к борту внутри судна.

КОФ-ТЬЯЛК

– тьялк (см.) с вооружением кофа; парусное судно с плоским днищем и бортовыми шверцами. По своему виду весьма похож на коф, но отличается от последнего, кроме наличия шверцов, ложкообразной кормой и довольно больших размеров дейдвудом. Мачт две, передних парусов три.

КОФФЕРДАМ

(Cofferdam) – 1. Продольный водонепроницаемый отсек, расположенный у бортов непосредственно за поясной броней. Назначение К. – предохранить судно от затопления через бортовые пробоины или расшатавшиеся броневые болты. К. часто заполняется пробкой или кокосовыми оческами с целью наименьшей потери плавучести при его заполнении водой. 2. К. на танкерах – узкие отсеки, образуемые двумя разделительными переборками, установленными на некотором отстоянии друг от друга (не менее 1 м); К. устраиваются с целью отделения одних помещений от других особо надежным образом (напр. систерны для масла и для питательной воды, нефтяные систерны от машинно-котельных отделений, светлые сорта нефтепродуктов от темных сортов и т. д.). К. обычно оставляются пустыми, а в некоторых случаях для большей надежности заполняются водой. 3. К. – деревянный ящик, применяемый для подъема судов, затонувших в положении, близком к прямому при расположении палубы неглубоко под водой (не более 5–7 м). К. состоит из деревянных досок и представляет как бы ящик, построенный по периметру всего борта затонувшего судна и возвышающийся над уровнем воды. К. с обеих сторон обтягивается толстой парусиной. Соединение К. с бортом должно быть прочным и водонепроницаемым. После подводки К. вода из него и из судна выкачивается до всплытия последнего.

КОФФЕРДАМНОЕ СУДНО

– см. Ящичные суда.

КОХЕРЕР

трубка Бранли и Лоджа (Coherer) – устройство, применявшееся в качестве детектора в первых радиоприемниках. Основан на явлении резкого увеличения проводимости порошков некоторых металлов (железа, кобальта, никеля), помещенных в стеклянной трубке между двумя электродами, под влиянием проходящего радиосигнала.

КОЧА, КОЧЬ

(сев.) – см. Кочмара.

КОЧЕГАР

(Fireman, stoker, coal trimmer) – лицо рядового состава, на обязанности которого лежит уход за судовыми котельными установками и обслуживание их. В РКВМФ называются котельными машинистами.

КОЧЕГАРНЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ

– инструменты, употребляемые при обслуживании котлов; к ним относятся: лопата, резак, ломик, гребок, вальцовка, банники.

КОЧЕГАРНЯ

(стар.) – котельное отделение, т. е. специальное помещение на судне, в котором размещены паровые котлы.

КОЧЕРМА

— одномачтовое, каботажное турецкое судно.

КОЧЕТ

(бел.) — кольшек, вставленный в борт лодки вместо уключины. На него надевается тросовая стропка, в которую просовывается весло. Кроме того, К. называют резные столбики в поперечном бревне на барочной корме, куда вставляется потесь, поносное весло, руль.

КОЧЕТКИ

(волж.) — уключины.

КОЧМАРА, КОЧМОРА, КОЧЬ или КОЧА

— особой постройки лодки, встречаемые в районе Архангельска и Колы. Служат для транспортных и промысловых целей. Вооружаются только косыми парусами.

КОЧЬ

(стар.) — парусные суда, на которых ходили промышленники для описания берегов и рек Сибири и Камчатки.

*КОШАЧЬИ ЛАПКИ

Кошачьи лапки.

(Cat's paw) — узел, составляемый двумя петлями, в которые продевается или закладывается гак талей.

КОШЕЛЬ

— 1. Наиболее простой вид плота, большая связка бревен, перевязанная цепью или мочальным канатом. 2. Сети из смоленого троса, служившие на судах для подъема снарядов к орудиям.

КОШЕЛЬКОВЫЙ НЕВОД

— представляет собой прямоугольную сеть длиной 200–500 м и высотой 25–80 м. Верхняя подбора невода снабжается пробковыми поплавками, а нижняя загружается свинцовыми грузиками. Кроме того, к нижней подборе подвешиваются на подводцах металлические кольца. Через кольца продевается трос, служащий для стягивания сетки, которая образует после подъема нижней подборы закрытый кошелек. Это так называемый норвежский К. Н. Что же касается японского К. Н., применяющегося в советском промысле, то он отличается от первого своей формой, а также и тем, что у него два средних кольца делаются с вертлюгами. К одному из этих колец крепится конец троса, стягивающего пятную половину сетки, а второе кольцо служит упором для кольца большего размера, укрепленного на конце троса, стягивающего бежную половину невода.

*КОШКА

(Creeper, grappling) — 1. Четырехлапый якорь весом примерно 10–12 кг. К. отыскиваются предметы, лежащие на дне и не имеющие торчащих кверху частей, за которые можно было бы зацепить тралом, напр. перлины, якорные цепи, шланги и т. п. К. употребляются также и для поисков утонувшего человека, если на нем есть одежда, за которую можно зацепить лапой кошки и нет возможности прибегнуть к поискам с помощью водолаза.

Кошка.

Кроме того, К. применяются для ловли плавающих предметов. Для отыскания затонувших предметов применяются также патентованные К.: кошка-стоножка, кошка системы Морфи с крыльями, кошка системы Ренни, кошка системы Клода Джонса и др. 2. Конец, имевший девять, шесть и три хвостика. В старые времена служила на

флоте орудием телесного наказания. 3. Песчаная или из мелкого камня мель на взморье, обнажающаяся при отливе; отсюда: закощечье – остающаяся после морского прилива под водой местность за прибрежными К. настолько глубока, что по ней могут ходить карбасы (арх.), 4. Узкая полоса земли, заключенная между морским берегом и текущею параллельно ему рекою (камч.). 5. Каменистый риф, мель в реке или море (онеж.).

КОЭФФИЦИЕНТ

(Coefficient, factor) – множитель в буквенном или числовом выражении.

КОЭФФИЦИЕНТ ВОДОИЗМЕЩЕНИЯ

– различают коэффициенты общей полноты водоизмещения (Block coefficient), а также коэффициенты продольной и вертикальной полноты. Под первым подразумевается величина отношения водоизмещения судна V м³ в полном грузу к объему параллелепипеда, построенного из главных размерений судна, длины L м, ширины B м и осадки T м. Обозначая коэффициент общей полноты водоизмещения через γ , имеем: $\gamma = V/LBT \dots$ (а)

Величина этого коэффициента составляет для гражданских судов:

для быстроходных пассажирских судов 0,50–0,65

для товаропассажирских судов 0,60–0,75

для грузовых пароходов 0,60–0,80

для парусных судов 0,60–0,70

для парусных яхт 0,30–0,50.

Величина коэффициента общей полноты водоизмещения γ для современных военных судов составляет в среднем:

для линкоров 0,65

для линейных крейсеров 0,55

для легких крейсеров 0,50

для эсминцев 0,481.

Под коэффициентом продольной полноты γ подразумевается отношение объемного водоизмещения V м³ к объему призмы, основанием которой является площадь миделя судна, а высотой – длина судна L . Обозначая в м² площадь миделя $F = \gamma BT$, где γ – коэффициент полноты площади мидель-шпангоута, имеем:

$\gamma = V/FL = LBT\gamma/LBT\gamma = \gamma/\gamma \dots$ (б)

Аналогичным образом коэффициент вертикальной полноты судна γ является отношением объемного водоизмещения судна к объему призмы, основанием которой служит площадь грузовой ватерлинии $S = \gamma LB$, где γ – коэффициент полноты площади грузовой ватерлинии, а высотой осадка судна T . Следовательно, имеем:

$\gamma = V/ST = LBT\gamma/LBT\gamma = \gamma/\gamma \dots$ (в)

Все упомянутые коэффициенты служат некоторыми характеристиками формы подводной части судна.

КОЭФФИЦИЕНТ ЗЕМНОЙ РЕФРАКЦИИ

– величина "к", изменяющаяся с переменной состоянием атмосферы и характеризующая ее преломляющую способность.

КОЭФФИЦИЕНТ ОБЩЕЙ ПОЛНОТЫ СУДНА

– см. Коэффициент водоизмещения.

КОЭФФИЦИЕНТ ПОЛЕЗНОГО ДЕЙСТВИЯ

или коэффициент отдачи (Efficiency) – характеристика качества работы любой машины или аппарата со стороны ее экономичности. Под К. П. Д. подразумевается отношение количества полученной от машины работы или энергии от аппарата к тому количеству работы или энергии, которое затрачено на действие машины или аппарата. К. П. Д. выражается числом меньшим единицы, так как при работе всяких машин происходят непроизводительные потери энергии. Чем ближе К. П. Д. к единице, тем совершеннее машина или аппарат.

КОЭФФИЦИЕНТ ПОЛЕЗНОГО ДЕЙСТВИЯ ВИНТА

(Propeller efficiency) – представляет собою отношение полезной работы, совершенной винтом, к работе, полученной от вала; изменяется в пределах 0,5–0,75.

КОЭФФИЦИЕНТ ПОЛЕЗНОГО ДЕЙСТВИЯ КОТЛА

(Boiler efficiency) – отношение количества теплоты, переданной воде котла для превращения ее в пар при сжигании 1 кг топлива, к величине теплотворной способности топлива, т. е. количеству тепла, которое выделяется при полном сжигании 1 кг топлива. К. П. Д. котлов достигает величины порядка 0,60–0,85.

КОЭФФИЦИЕНТ ПОЛЕЗНОГО ДЕЙСТВИЯ МАШИНЫ

– см. Коэффициент полезного действия.

КОЭФФИЦИЕНТ ПОЛНОТЫ ПЛОЩАДИ ГРУЗОВОЙ ВАТЕРЛИНИИ

– отношение площади грузовой ватерлинии S судна к площади прямоугольника, сторонами которого являются длина судна L и ширина B ; следовательно, имеем: $a = S/LB$.

КОЭФФИЦИЕНТ ПОЛНОТЫ ПЛОЩАДИ МИДЕЛЬ-ШПАНГОУТА

– отношение площади мидель-шпангоута (погруженной его части) F к площади прямоугольника, сторонами которого являются ширина судна B и углубление судна T . Следовательно, $? = F/BT$.

КОЭФФИЦИЕНТ ПОЛНОТЫ СУДНА

– см. Коэффициент водоизмещения.

КОЭФФИЦИЕНТ ПРОПУЛЬСИВНЫЙ

(Coefficient of performance) – отношение буксировочной мощности, затрачиваемой на движение судна с данной скоростью хода, к мощности механизмов, предназначенных для той же цели. Для судов этот коэффициент колеблется в пределах 0,45–0,55.

КОЭФФИЦИЕНТ СПОСОБНОСТИ СУДНА НОСИТЬ ПАРУСА

– мерило парусности, определяемое по формуле:

$$K = A \cdot h / D \cdot MG,$$

где A – площадь парусов, h – высота центра парусности над центром бокового сопротивления, D – водоизмещение судна, MG – его поперечная метацентрическая высота.

КОЭФФИЦИЕНТЫ БОЕВЫЕ

– числа, выражающие условно боевые качества данного корабля по отношению к кораблям того же класса. Во всех флотах применялись различные К. Б. Однако характеристика боевых качеств, выраженная посредством К. Б., условна и весьма несовершенна, почему К. Б. не получили широкого применения для фактической оценки боевых качеств кораблей.

КРАБ-БОТ

(Crab-boat) – 1. Бот, применяющийся для ловли крабов. 2. Открытая парусная шлюпка, имевшая большое распространение у берегов Норфолька, называвшаяся промер-краб-бот (Cromer crab-boat).

КРАБОЛОВЫ

– промысловые суда, являющиеся по существу судами грузового типа. В зависимости от размеров судна на них оборудуются заводы, работающие в одну и две смены. Завод размещается в междупалубном пространстве, вследствие чего под переоборудование могут быть использованы двухпалубные или многопалубные суда.

КРАГ, КРАГ-ШТАГ

(Collar of a stay) – тированный строп с кюферсом. Служит для тяги фока-штагов, ватер-штагов, лось-штагов и пр.

КРАГЕН

(стар.) – см. Краг.

КРАЕВОЕ МОРЕ, ОКРАИННОЕ МОРЕ

– море, отделенное от океана островами. К краевым морям относятся: Северное, Ирландское, Японское, Берингово, Охотское и Баренцево.

КРАЕР

(Crazer) – парусное судно с тремя мачтами-однодревками. Встречается в Балтийском море. Имеет вооружение, весьма схожее с вооружением судна – шат (см.).

КРАЖА

(Theft) – в морском страховании кража целого места груза в отличие от хищения, когда из места извлекается часть товара. Обычный полис страхования от краж не предусматривает.

КРАМБОЛ, КРАМБАЛ

(Cat-head) – на парусных деревянных судах – толстый короткий брус в виде консоли, выходящий за борт и поддерживаемый снизу кницею, называемой сапортус. На внешнем конце К. – шкив для кат-талей, посредством которых якорь после его выхода из воды подтягивается на высоту палубы, что называется взять якорь на кат.

В данное время К. почти повсюду заменен кат-балкой, т. е. металлическим изогнутым брусом, похожим на шлюпбалку.

Выражение "справа (слева) на крамболе" указывает направление на предмет, видимый справа (слева) по носу по линии, проходящей от наблюдателя через место нахождения прежнего правого или левого крамбола.

КРАН

(Cock) – приспособление для задерживания или выпуска жидкости или газа из сосуда.

КРАНБАЛ, КРАНБАЛКА

– см. Крамбол.

КРАНБАЛ-БРУС

– то же, что и крамбол (см.).

КРАН ВЕРХНЕГО ПРОДУВАНИЯ

– кран у парового котла, служащий для удаления загрязнений, попадающих в котел и плавающих на поверхности воды.

КРАН КЛИНОВОЙ

– см. Задвижка.

КРАН НИЖНЕГО ПРОДУВАНИЯ

— кран у парового котла, служащий для очистки его от солей, осаживающихся вниз, а также для выпуска из него воды за борт. От К. Н. П. идет трубка к кингстону или к заменяющему его забортному клапану.

*КРАН ПЛАВУЧИЙ

(Pontoon crane) — понтон с установленными на нем стрелами для подъема на суда различных тяжестей, когда нельзя исполнить это береговым краном.

Кран плавучий.

Передвижение понтона и повороты его производятся установленными на нем паровыми машинами, вращающими особые шпили на углах понтона; принимая на эти шпили концы (перлиня) с носа и кормы обслуживаемого судна, с берега, мертвых якорей или бочек, можно прекрасно маневрировать краном. Стрелы на К. П. делаются с постоянным уклоном или склоняющиеся. На К. П. последних типов стрелы делаются поворотными. Чтобы при подъеме значительного груза понтон крана не уходил в воду и не терял своих мореходных качеств, он строится всегда с некоторым дифферентом в сторону, обратную той, где установлены стрелы.

КРАНЫ БЕРЕГОВЫЕ

(Shore cranes) — краны той или иной системы, установленные на портовой территории и служащие для погрузки на суда тяжелых предметов (штучных грузов) или наволочных грузов (угля, руды, камня), а равно и выгрузки их с судов.

КРАНЫ ДВУХ- И ТРЕХПРОХОДНЫЕ

— см. Краны двух- и трехходовые.

КРАНЫ ДВУХ- И ТРЕХХОДОВЫЕ

(Two and three way cocks) — краны для соединения (или разъединения) одного из двух (или трех) трубопроводов с третьим (четвертым). С помощью таких кранов одновременно могут соединяться только два трубопровода.

КРАНЫ-ДЕРРИК

(Derrick crane) — См. Краны подъемные.

КРАНЫ ПОДЪЕМНЫЕ

(Lifting cranes) — машины, служащие для подъема и перемещения в горизонтальном направлении грузов. Перемещение груза и самого К. осуществляется или силой рабочих (ручные К.), или разного рода двигателями (электрические, гидравлические, паровые К. и т. д.). Все К. разделяются на две основные группы: катучие К. и поворотные К. В катучих К. горизонтальное перемещение груза осуществляется перемещением (качением) всего К. вместе с тележкой, а в поворотных К. горизонтальное перемещение достигается поворотом всего или части К. К катучим К. относятся: 1. Мостовые К., рама которых выполнена в виде моста, могущего горизонтально перемещаться по рельсам. 2. Козловые К., рама у которых П-образная и также может катиться по рельсам. 3. К. — разгрузочные мосты. 4. Консольные К., передвигающиеся по двум рельсам — одному верхнему и одному нижнему. К поворотным К. относятся: 1) Настенные К., рама которых может вращаться вокруг вертикальной оси, укрепленной на стене здания. 2) К. на колонне, рама которых вращается вокруг вертикальной оси и может делать поворот на 360°. 3) К. на поворотном кругу, у которых поворачивается круг вместе с установленной на нем рамой. 4) К.-деррик, у которого укосина вращается вокруг горизонтальной оси, а рама крана вокруг вертикальной оси. 5) Башенный К., оборудованный вращающейся башней и горизонтальной стрелой, по которой ходит грузовая тележка. 6) Портальный поворотный К., установленный на подвижной раме в виде портала. 7) Полупортальный К., оборудованный рамой в форме прямого угла,

стороны которого катятся по двум рельсам – одному наземному и другому, расположенному на некоторой высоте, на выступе стены или на специальных колоннах. 8) Велосипедный К. опирается внизу на двухколесную тележку, а наверху – на ролик, катящийся по двум горизонтальным потолочным рельсам.

КРАНЫ ПОРТАЛЬНЫЕ

– см. Краны подъемные.

КРАНЫ ПРОВНЫЕ

– краны, устанавливаемые на паровом котле и служащие для контроля над уровнем воды в нем. При нормальном уровне при открытии верхнего К. из него должен выходить только пар, а при открытии нижнего – вода. Если уровень воды в котле значительно повышается, то при открытии верхнего К. из него пойдет вода; при очень низком уровне воды через нижний К. пойдет пар.

КРАНЫ ПРОДУВАНИЯ

(Purging cock) – см. Продувание котла, Кран верхнего продувания и Кран нижнего продувания.

КРАНЫ СТАПЕЛЬНЫЕ

– краны той или иной системы, устанавливаемые у стапелей и служащие для подачи на строящиеся суда необходимых материалов и частей корпуса.

*КРАНЫ СУДОВЫЕ

Кран судовой.

– подъемные краны, служащие для производства погрузочных и разгрузочных операций.

Краны судовые.

На военных кораблях К. устанавливаются для спуска и подъема судовых шлюпок, самолетов, а равно и для погрузки и выгрузки тяжелых предметов снабжения.

*КРАНЕЦ

(1. Fender. 2. Shot-locker, shot garland) – 1. Короткий тросовый обрубок, деревянный валец или парусиновый круглый мешок, набитый и оплетенный каболкой; вывешивается за борт и служит для смягчения ударов при различных маневрах судна, связанных с отходом или подходом к другому судну (стенке, пристани), а равно и для защиты борта от ударов и трения о другое судно или пристань. К. на спасательных шлюпках служит для увеличения плавучести шлюпок, они выделяются из пробки и крепятся снаружи бортов.

Кранца обделка.

Кранец.

2. Место вблизи палубных орудий, железный шкаф или ящик, служащий для хранения боезапаса для первых выстрелов. 3. В парусном флоте К. называли треугольные рамки или канатные кольца на палубах между пушками, в которые укладывались ядра, чтобы они не катались по палубе.

КРАПИВНЫЙ СУЧОК

– см. Пороки дерева.

КРАСКИ

(Colours, paint) – вещества, употребляемые для окраски дерева, металлов и пр. В малярном деле употребляются минеральные К., добываемые из природных минералов или руд либо приготовляемые искусственно. См. антикоррозийные краски, белые краски, Гольцапфеля краска, желтые краски, зеленые краски, красные краски, синие краски, черные краски, эмалевые краски.

КРАСКИ КРОЮЩИЕ

– см. Укрывистость.

КРАСКИ ПРОЗРАЧНЫЕ

– см. Укрывистость.

КРАСКОТЕРКА

– см. Краскотерные машины.

КРАСКОТЕРНЫЕ МАШИНЫ

– машины, употребляемые для растирания, сухих красок с олифой или с маслами. По устройству краскотерные машины разделяются на конические и вальцовые.

КРАСНАЯ БЕТЬ

(сев.) – полный бейдевинд или полветра.

КРАСНАЯ ГНИЛЬ

– см. Пороки дерева.

КРАСНАЯ ДОСКА

– доска, прямая или наклонная, устанавливаемая между планширем и наружной обшивкой деревянного судна баржевой конструкции.

КРАСНАЯ ЛОШКА

– см. Лошки.

КРАСНОЕ ДЕРЕВО

(Mahogany) – имеется различных сортов; лучший сорт "Табаско" из Гондураса. Это дерево твердое, долговечное, имеет тонкое, ровное строение, обрабатывается трудно. Является для судостроения ценным материалом, особенно для наружной обшивки шлюпок, спортивных судов, а также для изготовления судовой мебели. В судостроении применяются следующие сорта красного дерева: лагуна, сапёли, грэмбассан и габон.

КРАСНОЩЕП

– лес, который не рекомендуется употреблять в судостроении вследствие его крупнослойности и хрупкости.

КРАСНЫЕ КРАСКИ

Свинцовый сурик – краска оранжево-красного цвета, получаемая большей частью путем окисления массикота (оксида свинца в виде аморфного порошка). Свинцовый сурик очень укрывист; будучи приготовленным, должен по возможности скоро использоваться. Широко применяется при окраске судов и считается одной из лучших для защиты железа от ржавления. На свету своего цвета не меняет, но обладает сильной сушильной способностью, быстро окисляя масло; сиккативы к сурику примешиваются в малых дозах. Сурик не может смешиваться с другими красками, имеющими в своем составе серу, так как делается бурым от действия на него

сернистых газов. Мумия – натуральная окись железа красного цвета. Употребляется как дешевая краска и в чистом виде, и с примесью порошкообразной глины, часто заменяя дорогой свинцовый сурик, почему эту краску называют также железным суриком. Чистый сорт железного сурика получается искусственно разными способами. Киноварь – сернистая ртуть. Краску можно изготовлять следующим образом: смешивают 7 частей ртути с 1 частью серы и нагревают в железном сосуде. Получается волокнистая масса, ярко-красная с синеватым оттенком; при измельчении получают красный порошок. Лучшей киноварью считается китайская, карминно-красная.

КРАСОЧНЫЙ СОСТАВ

– смесь, состоящая из краски, связующего вещества (масла, клея и т. п.) и разжижителя. В масляные краски, если требуется ускорить их высыхание, добавляется сиккатив.

КРАСПИЦА

красписа, краспис-салинг (Cross-pielce) – поперечный брус, положенный на лонга-салинг.

КРАТЧАЙШИХ РАССТОЯНИЙ СПОСОБ

– см. Способ кратчайших расстояний.

КРАЧЕСЫ

(Crutches) – род деревянных или железных книц, служащих соединением бортов деревянного судна в корме при поворотных шпангоутах и гасписах. Ветви крачесов нарезаются на шпангоуты и крепятся с ними болтами. Такие же кницы в носу носят название брештуков.

КРАШТАФ

– то же, что и градшток (см.).

КРАЮШКА

(стар.) – круглый вырез на внутренней стороне клямсов (см.) против середины каждого порта, в который упиралась дулом пушка, закрепленная по-походному.

КРЕЙСЕРСКАЯ ВОЙНА

– операции против неприятельской морской торговли и против нейтральных коммерческих судов, которые доставляют противнику предметы и припасы, служащие для ведения войны.

КРЕЙСЕРСКИЕ ТУРБИНЫ

(Cruising turbines) – турбины, устанавливаемые на кораблях специально для длительного плавания на крейсерской скорости (экономической скорости).

КРЕЙСЕРСКИЙ ХОД

– см. Скорость хода крейсерская.

КРЕЙСЕРСТВО

(Cruise) – плавание отдельного судна или эскадры в определенном районе с определенной целью.

КРЕЙСЕРА

(Cruisers) – военные корабли, предназначенные для выполнения следующих боевых задач: несения разведывательной и дозорной службы; поддержки и вывода на противника легких сил во время удара в бою; походного охранения конвоируемых транспортов в море; крейсерско-набеговых действий; постановки активных минных заграждений в море и пр.

Размеры К. колеблются в зависимости от определяемых оперативными задачами тактико-технических элементов их, которые надо вложить в водоизмещение корабля, и от современного состояния техники.

В настоящее время К. вооружаются преимущественно 203 мм орудиями. Зенитная артиллерия насчитывает до 20 и более пушек различных калибров. Торпедное вооружение до 12 труб. Большинство К. имеет оборудование для приема и постановки мин. Броневая защита устанавливается с расчетом на противодействие артиллерии крейсерского калибра. Обладают большой мореходностью, большим запасом топлива и большим районом действия, достигающим до 16 000 миль. Скорость хода от 30 узлов и выше. Почти все К. имеют на вооружении самолеты. Существует тенденция развития особого класса крейсеров-авианосцев или крейсеров-авиатранспортов.

КРЕЙСЕРА ВАШИНГТОНСКОГО ТИПА

– так обычно называют крейсера, удовлетворяющие ограничительным нормам Вашингтонской конференции, т. е. имеющие артиллерию 203 мм и стандартное водоизмещение 10 000 т. Одним из основных назначений вашингтонских крейсеров являются действия на океанских и морских путях сообщения.

КРЕЙСЕРА ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ

(Auxiliary cruisers) – вооруженные быстроходные суда гражданского флота, включенные в состав военного флота и предназначаемые во время войны для крейсерских операций, т. е. борьбы против торговли неприятеля, конвойной и блокадной службы и вообще для действий на коммуникациях.

КРЕЙСЕРА ЛЕГКИЕ

– см. Легкие крейсера.

КРЕЙСЕРА ЛИНЕЙНЫЕ

– см. Линейные крейсера.

КРЕЙСЕРА ПРОТИВОВОЗДУШНЫЕ, КРЕЙСЕРА ПВО

– в великобританском флоте в самое последнее время несколько легких крейсеров обращено в специально противозвушные; на них артиллерия среднего калибра заменена зенитной; таким образом, намечается создание нового подкласса крейсеров.

КРЕЙСЕРА ТЯЖЕЛЫЕ

– см. Крейсера вашингтонского типа.

КРЕЙЦКОПФ

ползун (Cross-head) – деталь кривошипно-шатунного механизма, предназначенная для соединения шатуна со штоком поршня, а вместе с тем для передачи боковых усилий, возникающих при работе, на направляющие.

КРЕЙЦМЕСЕЛЬ

– узкое зубило, употребляющееся при работе с твердым материалом и для вырезывания узких канавок.

КРЕМАЛЬЕРА

(Cogged racer) – механизм, состоящий из зубчатого колеса, соединенного с зубчатой рейкой. К. применяется в оптических и измерительных инструментах, где требуется плавное передвижение их частей на точные расстояния.

КРЕН

(List, heel, heeling) – 1. Поперечное наклонение судна. 2. Наклонение самолета около продольной оси. 3. Подводная часть судна по ватерлинию (стар.).

КРЕНАЖ

– кренгование.

КРЕНГЕЛЬС

(Cringles) – кольцо, свитое из прядей троса. Для изготовления К. берут трос надлежащей толщины и отвивают от него одну прядь, сохраняя ее волнистую форму. Из этой пряди свивают кольцо, обвивая прядь столько раз вокруг, сколько прядей имеет трос. Оба конца пряди крепят, как в разгонном сплесне. Применение К.: а) могут заменять обычный строп на блоке; б) вделываются в шкаторины парусов для ввязывания шпрюйтов; в) накладываются на брам-стенги под брам-такелаж. Кроме того, К. из более толстого троса могут использоваться как кранцы на гребных судах, а в старое время применялись вместо пъя при зарядании орудий.

*КРЕНГЕЛЬС-СТРОП

Кренгельс-строп.

– прядь пенькового троса, концы которой связаны соответствующим образом так, что образуют кольцо. См. Строп.

КРЕНГОВАНИЕ

кренгование (Careening) – придание судну крена в целях осмотра, окраски и исправления подводной его части. Само накренивание в этом случае производится перемещением грузов с борта на борт или же с помощью специального воротового устройства на берегу. В отличие от кренгования наклонение судна на такой угол, при котором весь киль его выходит из воды, называется килеванием.

КРЕНГОВАТЬ

кренговать, креновать (To careen) – кренить, наклонять судно набок в целях осмотра, окраски и исправления подводной его части.

КРЕНДЕЛЬЦЫ

(стар.) – раксы.

КРЕНИТЬ

(To careen, to heel over) – 1. Создавать на судне крен. 2. Положить самолет во время полета на одно крыло.

КРЕНОМЕТР

– прибор, служащий для измерения угла между вертикальной плоскостью и диаметральной плоскостью корабля (угла крена). Существует большое количество типов К., но все их можно подразделить на следующие основные группы: а) К., построенные на принципе физического маятника; б) К., построенные на принципе уровня с жидкостью, или так называемые клинометры. В обычной судовой практике только эти два типа К. и употребляются, причем первый из них наиболее распространен. Для точных измерений углов крена во время качки применяются специальные К. с фотографической записью углов отклонения оси прибора от горизонта и жирокопические К.

КРЕПИТЕЛЬНАЯ ПЛАНКА

— см. Кофель-планка.

КРЕПИТЬ

(To fasten, attach, tie, reeve) — укреплять, скреплять, прикреплять, закреплять, подкреплять. Крепить паруса (To furl, to bend) — завертывать их или свертывать по реям, мачтам и проч., после того как они были распущены, т. е. поставлены или отданы. Крепить по-походному — закреплять, привязывать, привинчивать те или иные предметы на судне так, чтобы они во время качки оставались неподвижными. Крепить снасть (To make, to fast, to hitch, to moor, to lash, to seize) — завертывать снасть на утку, кофель-нагель, кнехт и пр., связывать или снайтовливать.

КРЕПИТЬ РУЛЬ

(волж.) — поворачивать штурвал в ту или иную сторону.

КРЕПЛЕНИЕ ПО-ПОХОДНОМУ

— крепление тех или иных предметов на судне таким образом, чтобы они во время качки оставались неподвижными.

КРЕПОСТЬ

(Fortress, stronghold, citadel) — район, важный в стратегическом отношении, обнесенный поясом долговременных укреплений, занятый гарнизоном и надлежащим образом вооруженный и снабженный. Крепости бывают сухопутные и приморские.

КРЕПОСТЬ СУДНА

— см. Прочность судна.

КРЕПОСТЬ ТРОСА РАБОЧАЯ

— натяжение или сила, которая, будучи приложена к тросу, является совершенно безопасной для его крепости. См. также Трос пеньковый и Трос проволочный.

КРЕПОСТЬ ТРОСА РАЗРЫВНАЯ

— натяжение или сила, которая, будучи приложена к тросу, производит его разрыв. См. также Трос пеньковый и Трос проволочный.

КРЕПЧАТЬ

(To blow higher, to freshen) — говоря о ветре: делаться свежее.

КРЕПЬ

(сев.) — фальшкиль.

КРЕСЛО и КРЕСЛА

(волж.) — площадка на мачте судна (марс).

КРЕСТ

(Cross in the hawses) — положение якорных цепей у судна, стоящего на якорях, когда правая из них смотрит влево, а левая — вправо. Получается это в тех случаях, когда судно после отдачи якорей развернулось под влиянием ветра или течения на 180°. Если же судно развернется на 360°, то образуется два К., или крыж. При дальнейшем разворачивании в ту же сторону на 180° получается крыж с

крестом, или полтора крыжа, и т. д. Распутывание скружившихся канатов называется разводкой креста и крыжа и является довольно сложным маневром морской практики.

КРЕСТОВИНЫ

— детали продольного (крестового) крепления деревянного судна; ставятся с внутренней стороны бортов, а иногда по килю судна.

КРЕСТОВЫЕ СЕЗНИ

(Gaskets) — сезни на середине рея, накладываемые накрест на мякоть подобранного к рею паруса при его креплении.

КРЕШЕР

(крешерный цилиндр) — короткий цилиндрический стержень (из твердой латуни), по деформации которого определяется работа удара, сила взрыва и др. ударные нагрузки.

КРИВАЯ ВОДОИЗМЕЩЕНИЯ

(грузовой размер) — кривая, устанавливающая зависимость между водоизмещением и осадкой судна; дает возможность при данной осадке быстро определить водоизмещение судна.

КРИВАЯ ЦЕНТРОВ ВЕЛИЧИНЫ

— устанавливает зависимость между положением Ц. В. и углублением судна. Таких кривых составляется две — одна для вертикального положения от киля, а другая для продольного положения от миделя центров величины при различных углублениях судна. Кривые дают возможность быстро найти положение Ц. В. при известном углублении судна.

КРИВОШИП, МОТЫЛЬ

(Crank) — часть кривошипного механизма, передающая движение от шатуна к валу или обратно и превращающая поступательное движение поршня во вращательное движение вала.

КРИВОШИПНАЯ КАМЕРА

(Crank chamber) — камера, в которой помещается кривошипный механизм двухтактных двигателей с кривошипно-камерной продувкой; во время хода расширения поршень двигателя сжимает в этой камере воздух для продувки. В крупных двигателях кривошипная камера заменяется продувочным насосом.

КРИВОШИПНЫЙ МЕХАНИЗМ

— механизм для преобразования вращательного движения в поступательное и наоборот. Является составной частью большинства поршневых двигателей, т. е. машин с прямолинейно-возвратным движением поршней.

КРИВУЛИ

(стар.) — кницы.

КРИГСРЕХТ

(стар.) — военный суд. Производство суда по военным законам (артикулам).

КРИНОЛИН

– 1. Ограждение на речных судах в корме в виде фермы, предохраняющей руль. 2. К. в 1870–1880 годах назывались противоторпедные сети, подвешенные на особых выстрелах с обоих бортов корабля по всему их протяжению.

КРИТИЧЕСКАЯ СКОРОСТЬ

– скорость вращения вала двигателя, при которой возникает вибрация (колебательное движение) всего двигателя или отдельных его деталей или же вибрация корпуса корабля. См. Критическое число оборотов.

КРИТИЧЕСКИЙ УГОЛ АТАКИ

– 1. Наибольший курсовой угол противника (цели), допускающий сближение подводной лодки с последним вплотную; используется подводными лодками для определения аргументов движения цели при торпедной атаке. 2. У крыла самолета – тот угол атаки, при котором наступает невыгодное соотношение между подъемной силой и лобовым сопротивлением.

КРИТИЧЕСКОЕ ЧИСЛО ОБОРОТОВ

– число оборотов, совпадающее с числом собственных колебаний вала, в результате чего получается резонанс, вызывающий усиление колебаний и могущий повлечь за собой разрушение вала.

КРОВЕЛЬНОЕ ЖЕЛЕЗО

– тонкое листовое железо; размер листа 1422x711 мм, толщина от 0,5 до 0,625 мм, вес от 4 до 5 кг; бывает трех сортов: обыкновенное кровельное, оцинкованное и луженое (белая жечь).

КРОКИ

(Rough sketch) – 1. набросок рисунка. 2. Наскоро набросанный по глазомерной съемке план местности, выражающий ее общий характер и выделяющий наиболее важные для преследуемой цели местные предметы. 3. Чертеж машины или прибора или их деталей, выполненный с натуры карандашом, обычно на клетчатой бумаге, от руки, почти без применения чертежных инструментов.

КРОМКА у паруса

флага и проч. (Canvas edging of a sail, flag etc.) – край, сторона.

КРОНВУЛЬФ

– кормовой подзор.

КРОН ЖЕЛТЫЙ

(Chrome yellow) – см. Желтые краски.

КРОН ЗЕЛЕНый

(Chrome green) – См. Зеленые краски.

КРОНЦИРКУЛЬ, КРОНПАССЕР

(Callipers) – циркуль с изогнутыми дугообразными ножками. Служит для измерения наружных и внутренних размеров изделий (диаметров, толщин и пр.).

КРОНШТЕЙНЫ ГРЕБНЫХ ВАЛОВ

(Propeller struts, shaft brackets) – кронштейны, предназначенные для поддержания гребных валов по выходе их из корпуса, а вместе с ними и гребных

винтов. К. Г. В. состоят из муфты, через которую проходит вал, и двух лап, крепящихся к корпусу судна.

КРОТЕЕТ, КРОТЧАЕТ

(сев.) — говорят о воде, когда сила прилива или отлива утихает, уменьшается.

КРОТИТЬ ВОЛНУ

(сев.) — разбивать гребень волны ударами лопастей весел, для чего требуется большая сноровка.

КРОТКАЯ вода

(арх.) — вода самого тихого течения, во время наибольшего ее понижения при отливе. В таком случае говорят: "Вода стала кротеть, кротчать" или "Течение кротеет, кротчает".

КРОЧЕ

(сев.) — тише.

КРОШИТЬ

— подрубать нижние концы подпорок при спуске деревянных судов с клеток на воду.

КРОЮЩАЯ СПОСОБНОСТЬ

кроющие краски — см. Укрывистость.

КРУГ

(волж.) — род салинга на расшивах, деревянный круг выше кресел (марса), где кончается дерево (т. е. мачта) и начинается шпиль (флагшток).

КРУГ АЗИМУТАЛЬНЫЙ

— см. Азимутальный круг.

КРУГ ВЫСОТ

— см. Вертикал.

КРУГ ПИСТОРА, МАРТИНСА И ВАЙНШАФФА

— см. Призмозеркальный круг Пистора, Мартинса и Вайншаффа.

КРУГ ПОВОРОТНЫЙ

— см. Тропики.

КРУГ РАВНОЙ ВЫСОТЫ

— малый круг на поверхности земли, из всех точек которого светило представляется наблюдателю на одной и той же высоте.

КРУГИ ОКОЛО СВЕТИЛ

— см. Гало.

КРУГИ ШИРОТЫ

— большие круги сферы небесной, перпендикулярные к эклиптике и проходящие, следовательно, через оба ее полюса.

КРУГЛАЯ СТАЛЬ

— см. Сталь сортовая.

КРУГЛАЯ ШЛЯХТА

(Hollow-adze) — см. Шляхта.

КРУГЛОГУБЦЫ

(Pliers) — щипцы с круглыми "губками"; применяются для изгибания проволоки.

КРУГЛЫЕ СУДА, ПОПОВКИ

— броненосцы береговой обороны, построенные в виде опыта в Черном море в 1873—1875 г.г. по идее вице-адмирала Попова и носившие названия "Новгород" и "Вице-адмирал Попов". Создание круглых судов было вызвано желанием иметь мелкосидящий броненосец возможно меньшего водоизмещения при сильном вооружении и бронировании. К. С. имели громадную остойчивость, что вызывало стремительную качку; в непогоду они хотя и ходили, но стрелять с успехом при этих условиях не могли; кроме того, удары волн в плоское днище расшатывали корпус. Скорость хода К. С., несмотря на наличие 6 гребных винтов, не превосходила 5 узлов.

КРУЖАЛО

(Ball caliber) (стар.) — прибор для калибрования снарядов.

КРУПА ЛЕДЯНАЯ

— полупрозрачные круглые, иногда конусообразные ядра от 2 до 5 мм в диаметре. Выпадает К. Л. при температуре выше 0°, часто вместе с дождем, и имеет влажную поверхность. Ее не следует смешивать с градом, который выпадает при температуре значительно выше 0° и почти всегда при грозových явлениях.

КРУПА СНЕЖНАЯ

(Soft hail) — белые непрозрачные снежные шарики (диаметром от 2 до 5 мм). Выпадает К. С. всегда только в течение непродолжительного времени перед или одновременно со снегом и чаще всего в переходное время года, весной или осенью.

КРУПНАЯ АРТИЛЛЕРИЯ

— морская артиллерия калибра выше 203 мм (8").

КРУПНОКАПЕЛЬНЫЙ ДОЖДЬ

— см. Осадки ливневые.

КРУПНОВСКАЯ БРОНЯ

— броня, изготовленная по способу Круппа. Имеются следующие разновидности К. В. :
1. Цементированная, односторонне закаленная броня — плиты толщиной более 75 мм, идущие на защиту бортов, орудийных башен, боевых рубок и для траверзов.
2. Нецементированная, односторонне закаленная броня — плиты от 75 до 150 мм толщиной.
3. Нецементированная однородная, или гомогенная, броня — плиты толщиной менее 75 мм, идущие на броневые переборки, подшивку башен и пр.
4. Крупновская литая сталь, идущая на трубы для защиты проводов и плиты с большой кривизной.

КРУТАЯ БЕТЬ

(сев.) — крутой бейдевинд.

КРУТАЯ КОСА

(волж.) — отмель, преимущественно песчаная, довольно твердая, с крутым подводным откосом, ниже которой по течению реки бывает обыкновенно неглубокое место.

КРУТИЗНА ВОЛНЫ

(в данной точке) — угол, составляемый касательной к профилю волны с горизонтальной линией. На практике за крутизну волны принимают отношение высоты волны к половине ее длины.

КРУТИК

(сев.) — крутой, обрывистый, песчаный, глинистый или земляной берег; иначе называется яр или крутояр.

КРУТО

(Close to the wind) — близко к линии ветра; говорят: крутой бейдевинд.

КРУТОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ

— см. Пикирование.

КРУТОЙ БЕЙДЕВИНД

— см. Бейдевинд.

КРУТОЙ БЕРЕГ

— обрывистый берег.

КРУТОЯР

(сев.) — см. Крутик.

КРУТОЯРЬ

(волж.) — обрешной высокий берег, сходящий к реке почти под прямым углом.

КРУТЯЩИЙ МОМЕНТ

(Torque) — момент силы, сообщающий телу вращательное движение, напр. момент, заставляющий вращаться вал.

"КРУЧЕ НЕ ПРИДЕРЖИВАЙСЯ"

(No near, no nearer) — приказание рулевому, чтобы ближе к ветру не правил.

КРУЧЕНИЕ

(Torsion) — вид деформации, которую испытывает тело (напр. проволока), закрепленное в одном конце при вращении другого конца тела.

КРЫЖ

(1. Racking, seizing. 2. Cross-lashing, lashing. 3. An elbow in the cables). — 1. Поперечные шлагги, род найтова. 2. Поперечные шлагги у бензеля или найтов. См. Бензель и Полубензель. 3. См. Крест.

КРЫЖ У БЕНЗЕЛЯ

(Lashing, seizing) — перевязка шлаггов бензеля поперек, чтобы не давать им раздвигаться.

КРЫЖЕВАТЬ

(To lash, to seize) — класть поперечные шлага на такелаж, тали и пр.

КРЫЛО МОСТИКА

— часть мостика, выдающаяся в сторону наружного борта.

КРЫЛО СВОБОДНОНЕСУЩЕЕ

— крыло самолета, не имеющее подкосов и стоек, крепящих его к фюзеляжу.

КРЫЛО ФЛОТА, ЭСКАДРЫ

(Wing, side) (стар.) — фланг флота.

КРЫЛЬЯ САМОЛЕТА

— см. Несущая поверхность.

КРЫНКА

(арх.) — небольшое озерко, скорее яма, наполненная водой.

КРЫШКА ПОДШИПНИКА

— см. Подшипник.

КРЫШКА ЦИЛИНДРА

(Cylinder cover, cylinder lid) — деталь поршневой машины, закрывающая основания рабочих цилиндров.

КРЫШКИ ГОРЛОВИН

— водонепроницаемые К., которыми закрываются наглухо горловины. Эти К. бывают разного устройства. Самая обыкновенная — это К. на болтах: отверстие горловины окаймляется стальным кольцом, приклепанным к настилу; к этому кольцу крепится на болтах К. из листовой стали (болты проходят сквозь крышку и гайки заворачиваются сверху), причем между К. и кольцом прокладывается резина. Применяются также откидные К. на шарнирных петлях. По краям такой К. прикрепляется несколько планок с развилкой, в которые входят откидные на шарнире болты, снабженные гайками в виде рукоятки или барашков; эти гайки при заворачивании прижимают резиновый ободок К. к выступу угольника, окаймляющего горловину.

КРЮИС-БОМ-БРАМ-БАКШТАГИ

(Mizen-Topgallant-Royal-Backstays) — бакштаги, которые удерживают крюйс-бом-брам-стенгу сзади.

КРЮИС-БОМ-БРАМ-БРАСЫ

(Mizen-Topgallant-Royal-Braces) — брасы, с помощью которых вращается крюйс-бом-брам-рей.

КРЮИС-БОМ-БРАМ-ГИТОВЫ

(Mizen-Topgallant-Royal-Clew - Lines) — гитовы у крюйс-бом-брамселя.

КРЮИС-БОМ-БРАМ-РЕЙ

(Mizen-Topgallant-Royal-Yard) — четвертый снизу рей на бизань-мачте.

КРЮЙС-БОМ-БРАМ-САЛИНГ

(Mizen-Topgallant-Royal-Cross-Tree) – салинг, надетый на крьюйс-брам-стенъгу.

КРЮЙС-БОМ-БРАМ-СТЕНЪГА

(Mizen-Topgallant-Royal-Mast) – рангоутное дерево, служащее продолжением крьюйс-брам-стенъги; обычно же брам- и бом-брам-стенъги состоят из одного дерева.

КРЮЙС-БОМ-БРАМ-ТОПЕНАНТЫ

(Mizen-Topgallant-Royal-Topping-Lifts) – топенанты крьюйс-бом-брам-рея.

КРЮЙС-БОМ-БРАМ-ФАЛ

(Mizen-Topgallant-Royal-Halyard) – фал, с помощью которого подымается крьюйс-бом-брамсель.

КРЮЙС-БОМ-БРАМ-ФОРДУНЫ

(Mizen-Topgallant-Royal-Backstays) – фордуны у крьюйс-бом-брам-стенъги.

КРЮЙС-БОМ-БРАМ-ШКОТЫ

(Mizen-Topgallant-Royal-Sheets) – шкоты, с помощью которых крьюйс-бом-брамсель растягивается по крьюйс-брам-рею.

КРЮЙС-БОМ-БРАМ-ШТАГ

(Mizen-Royal-Stay) – снасть стоячего такелажа, удерживающая крьюйс-брам-стенъгу спереди. Один конец его крепится близ топа крьюйс-бом-брам-стенъги, а другой у грот-салинга.

КРЮЙС-БОМ-БРАМСЕЛЬ

(Mizen-Royal) – парус, ставящийся между крьюйс-бом-брам-реем и крьюйс-брам-реем.

КРЮЙС-БРАМ-БАКШТАГИ

(Mizen-Topgallant-Backstays) – бакштаги у крьюйс-брам-стенъги.

КРЮЙС-БРАМ-БРАСЫ

(Mizen-Topgallant-Braces) – брасы, с помощью которых ворочают крьюйс-брам-рей.

КРЮЙС-БРАМ-БУЛИНЬ

(Mizen-Topgallant-Bowline) – булинь у крьюйс-брамселя. В настоящее время почти не применяется.

КРЮЙС-БРАМ-ВАНТЫ

(Mizen-Topgallant-Shrouds) – ванты у крьюйс-брам-стенъги.

КРЮЙС-БРАМ-ГИНЦЫ

(Mizen-Topgallant-Halyard-Tackles) – гинцы, закладываемые в крьюйс-брам-фал, чтобы последний легче было тянуть.

КРЮЙС-БРАМ-ГИТОВЫ

(Mizen-Topgallant-Glew-Lines) – гитовы у крьюйс-брамселя.

КРЮЙС-БРАМ-ГОРДЕНЬ

(Mizen-Topgallant-Halyard) – гордень, с помощью которого поднимается и спускается крьюйс-брам-рей.

КРЮЙС-БРАМ-РЕЙ

(Mizen-Topgallant-Yard) – третий снизу рей на бизань-мачте.

КРЮЙС-БРАМ-СТАКСЕЛЬ

(Mizen-Topgallant-Staysail) – треугольный парус, подымаемый по крьюйс-брам-штагу.

КРЮЙС-БРАМ-СТЕНЬГА

(Mizen-Topgallant-Mast) – рангоутное дерево, служащее продолжением крьюйс-стенъги. Иногда обе эти стенъги делаются из одного дерева.

КРЮЙС-БРАМ-ТОПЕНАНТЫ

(Mizen-Topgallant-Topping-Lifts) – топенанты у крьюйс-брам-рея.

КРЮЙС-БРАМ-ФАЛ

(Mizen-Topgallant-Halyard) – фал, с помощью которого поднимают и спускают крьюйс-брам-рей.

КРЮЙС-БРАМ-ФОРДУНЫ

(Mizen-Topgallant-Backstays) – фордуны у крьюйс-брам-стенъги.

КРЮЙС-БРАМ-ШКОТЫ

(Mizen-Topgallant-Sheets) – шкоты, которыми крьюйс-брамсель растягивается по крьюисель-рею.

КРЮЙС-БРАМ-ШТАГ

(Mizen-Topgallant-Stay) – штаг у крьюйс-брам-стенъги. Один конец этого штага крепится примерно у середины крьюйс-брам-стенъги, а другой у топа грот-мачты.

КРЮЙС-БРАМСЕЛЬ

(Mizen-Topgallant-Sail) – прямой парус, ставящийся между крьюйс-брам-реем и крьюисель-реем (крьюйс-марса-реем).

КРЮЙС-БРАМ-ЭЗЕЛЬГОФТ

(Cap of the Mizen mast) – эзельгофт, надетый на крьюйс-стенъгу и удерживающий крьюйс-брам-стенъгу.

КРЮЙС-МАРСА-БРАСЫ

(Mizen-Topsail-Brace) – брасы у крьюисель-рея (крьюйс-марса-рея).

КРЮЙС-МАРСА-БЫК-ГОРДЕНИ

(Mizen-Topsail-Buntlines) – гордени, которыми середина нижней шкаторины крьюиселя подтягивается к рею, когда крепится крьюисель.

КРЮЙС-МАРСА-РЕЙ

(Mizen-Topsail-Yard) – носит также название крьюисель-рея.

КРЮЙС-МАРСА-РИФ-ТАЛИ

(Mizen-Topsail-Reef-Tackles) – тали, которыми крьюсель (боковые его шкаторины) подтягивается к крьюсель-рею, когда у него берутся рифы.

КРЮЙС-МАРСА-ТОПЕНАНТЫ

(Mizen-Topsail-Lifts) – топенанты у крьюсель-рея (крюйс-марса-рея).

КРЮЙС-МАРСА-ФАЛ

(Mizen-Topsail-Halyard) – снасть, с помощью которой поднимается крюйс-марса-рей (крьюсель-рей).

КРЮЙС-МАРСА-ШКОТЫ

(Mizen-Topsail-Sheets) – шкоты, которыми крьюсель растягивается к бегин-рею.

КРЮЙС-МАРС

(Mizen-Top) – марс на топе бизань-мачты.

КРЮЙС-МАРСОВОЙ

(Mizen-Torpan) – матрос, работающий по расписанию на крюйс-марсе. Крюйс-марсовых называют также крьюсельными.

КРЮЙС-ПЕЛЕНГ

(Cross-Bearing) – при невозможности определить расстояние до предмета получить по нему сразу место корабля нельзя. В этом случае берут два пеленга одного и того же предмета через некоторый промежуток времени и, учтя линейное перемещение корабля за время между пеленгами по лагу, графическим построением получают место корабля на карте. Такой способ определения места корабля называется в навигации способом крюйс-пеленга.

КРЮЙС-ПУТЕНС-ВАНТЫ

– см. Путенс-ванты.

КРЮЙС-САЛИНГ

(Mizen-Cross-Tree) – см. Салинг.

КРЮЙС-СТЕНЬ-БАКШТАГИ

(Mizen-Topmast-Backstays) – снасти стоячего такелажа, служащие для укрепления крюйс-стеняги с боков.

КРЮЙС-СТЕНЬ-ВАНТЫ

(Mizen-Topmast -Shrouds) – ванты, которыми крюйс-стеняга удерживается с боков.

КРЮЙС-СТЕНЬ-ФОРДУНЫ

(Mizen-Topmast-Standing-Backstays) – фордуны, которыми крюйс-стеняга удерживается сзади.

КРЮЙС-СТЕНЬ-ШТАГ

(Mizen-Topmast-Stay) – штаг, которым крюйс-стеняга удерживается спереди.

КРЮЙС-СТЕНЬ-ЭЗЕЛЬГОФТ

(Mizen-Topmast-Cap) – эзельгофт, надетый на бизань-мачту и держащий крьюйс-стенгю.

КРЮЙС-СТЕНЬГА

(Mizen-Topmast) – рангоутное дерево, служащее продолжением бизань-мачты.

КРЮЙС-СТЕНЬГИ-СТАКСЕЛЬ

(Mizen-Topmast-Staysail) – парус, поднимаемый по стень-штагу.

КРЮЙС-ТРЮМ-БАКШТАГИ

(Mizen-Skysail-Backstay) – снасти стоячего такелажа, служащие для укрепления крьюйс-трюм-стенгю с боков.

КРЮЙС-ТРЮМ-БРАСЫ

(Mizen-Skysail-Braces) – брасы крьюйс-трюм-рея.

КРЮЙС-ТРЮМ-РЕЙ

(Mizen-Skysail-Yard) – рей, висящий на крьюйс-трюм-стенгю (пятый снизу рей на бизань-мачте).

КРЮЙС-ТРЮМ-СТЕНЬГА

(Mizen-Skysail-Mast) – средняя часть крьюйс-бом-брам-стенгю, идущая выше бом-такелажа.

КРЮЙС-ТРЮМ-ТОПЕНАНТЫ

(Mizen-Skysail-Lift) – топенанты крьюйс-трюм-рея.

КРЮЙС-ТРЮМ-ШТАГ

(Mizen-Skysail-Stay) – штаг, удерживающий крьюйс-трюм-стенгю спереди.

КРЮЙС-ТРЮМСЕЛЬ

(Mizen-Skysail) – прямой парус, привязываемый к крьюйс-трюм-рею.

КРЮЙСЕЛЬ

(Mizen-Topsail) – прямой парус на бизань-мачте, ставящийся между крьюисель-реем и бегин-реем.

КРЮЙСЕЛЬ-БРАСЫ

(Mizen-Top-Braces) – брасы, с помощью которых ворочают крьюисель-рей.

КРЮЙСЕЛЬ-БУЛИНЬ

(Mizen-Top-Bowline) – булинь у крьюиселя.

КРЮЙСЕЛЬ-МАРСА-ГИТОВЫ

(Mizen-Topsail-Clewlines) – гитовы у крьюиселя.

КРЮЙСЕЛЬ-РЕЙ

(Mizen-Topsail-Yard) – второй снизу рей на бизань-мачте. К нему привязывается парус, называемый крьюисель. Называется также крьюйс-марса-реем.

КРЮЙСЕЛЬ-ФАЛ

(Mizen-Topsail-Halyard) – фал, с помощью которого поднимают крюйсель-рей.

КРЮЙСЕЛЬ-ШКОТЫ

(Mizen-Topsail-Sheets) – шкоты, с помощью которых растягивают крюйсель по бегин-рею.

КРЮЙСОВ

(Kevel, Cleat, Clamp) (стар.) – планка для закрепления снастей, теперь замененная кнехтом.

КРЮИТ-КАМЕРА

(Powder-Magazine, Powder-Room) (стар.) – помещение на корабле для хранения взрывчатых веществ.

КРЮИТ-КАМЕРНЫЕ ФОНАРИ

(Powder-Magazine-Lantern) – фонари, зажигающиеся в особых отделениях при крюйт-камерах и служившие для их освещения.

КРЮК

(Boat-hook) – древко с насаженным металлическим наконечником, имеющим по сторонам два загнутых рожка, а между ними прямой с шариком на конце. Первые из них служат для подтягивания шлюпки, а последний – для отталкивания ее. Иногда называется отпорным крюком или шлюпочным.

"КРЮК"

(Fend off) – команда, подающаяся на больших гребных шлюпках (на десятках и выше), по которой баковые гребцы одновременно поднимают свои весла из уключин лопастями вверх, хлопают ими одно о другое и кладут весла на рангоут, лопастями к корме. После этого они берут отпорные крюки и, стоя лицом к носу шлюпки, держат их вертикально наготове для удержания шлюпки при приставании.

КРЮЧКОВОЙ

– матрос на самодвижущейся шлюпке, в обязанность которого входит подтягивание и отталкивание шлюпки с помощью крюка (см.) при подходе и отходе, а также удержание ее на месте при стоянке у трапов, пристаней и пр.

КРЮЧОК КАНАТНЫЙ

(Chain-hook) – железный прут с крюком на одном конце и с рукояткой на другом, длиной примерно в 1 м; служит для работ с якорной цепью.

КРЮЧОК ПАРУСНЫЙ

– служит для удержания на коленях сшиваемых кусков парусины и для удобства при шитье. Крючок этот задевается за кусок парусины, а идущий от него (крючка) штерт привязывается за ножку скамьи, на которой сидит работающий.

КРЮЧОК ЦЕПНОЙ

(Chain-hook) – см. Крючок канатный.

КРЮЧЬЯ У РУЛЯ

(Pintles) – крючья в передней кромке руля, которыми он навешивается на петли, имеющиеся на ахтерштевне.

КРЯЖ

(сев.) – хребет гор, иногда и просто берег материка, когда на него смотрят с моря.

КРЯЖИ

(Rough trees) – 1. Необделанные деревья. 2. Окраины речных долин, которые, повышаясь, переходят в горы; между ними заключается долина реки (речн.)

"К СПУСКУ"

– напр., приказание с вахты "На шестерку к спуску" означает: командиру названной шлюпки и не менее чем двум гребцам идти на шлюпку и готовить ее к спуску.

"КТО ГРЕБЕТ"

(Boat ahoy) – оклик проходящей в темное время суток мимо корабля или подходящей к кораблю шлюпки. В РКВМФ этот оклик заменен окликом "Кто идет".

КУБАС

(сев.) – томбуй. Отсюда кубасные веревки – буйрепа. Это же название носят бочонки и поплавки, привязанные к рыболовным сетям и ярусам.

КУБАТУРА

(Cubic content) – объем, напр. помещения.

КУБРИК

(Orlop, orlop-deck, sockpit) – 1. Жилое помещение для команды на судах. 2. Вторая платформа (см.). 3. Название одной из палуб парусного военного корабля (см.). См. также Орлоп.

КУБРИК НАВЕСНОЙ

(Hanging stage) – помосты, устраивавшиеся в носовом и кормовом трюмах у парусных военных кораблей.

КУВАЛДА

(Hammer) – большой ручной кузнечный молот.

КУВШИН

(сев.) – небольшой островок с крутыми берегами.

КУДЕЛЬ

(Flax ready for spinning) – очесы льна или пеньки.

КУЗБАССЛАК

– каменноугольная смола, получаемая в Кузнецком бассейне на Алтае. Применяется для покраски подводной части судов и трюмов.

КУЗОВ СУДНА

(Hull) – остов судна.

КУЙПАГА

(сев.) – сухой и гладкий морской берег после спадения приливной воды.

КУЙПОГА

(сев.) – см. Купага.

КУЛАК

(Cam, cog, mill-cog) – 1. Деталь определенного профиля и формы, своим поступательным, качательным или вращательным движением сообщая соприкасающейся с ней другой детали заранее заданное передвижение. Вращающийся К. плоской формы наз. эксцентриковой или кулачковой шайбой. 2. Одинокий надводный камень, соединенный подводной грядой с мысом, с берегом (арх.). 3. Гладкая, круглая, выдающаяся прикрутость каменистого берега (бел.). 4. Большой чугунный молоток весом около 4 кг, насаженный на длинную деревянную (из вяза) ручку. Служит, как и мушкарь, для осадки и забивания конопатки в днищевую, бортовую, а иногда и в палубную (баржевую) обшивки.

КУЛАС

– небольшое ловецкое судно (челн), встречающееся в южной части Каспийского моря.

КУЛАЧКОВЫЙ ВАЛ

(Cam-shaft) – см. Вал распределительный.

КУЛАЧНАЯ ШАЙБА

– см. Кулак.

КУЛЕВРИНЫ

(от франц. слова couleuvre – уж) – название самых длинных древних артиллерийских орудий среднего калибра (от 30 до 56 калибров длиной). Орудия эти (XVI в.) предназначались для дальней стрельбы, имели несколько разрядов, которым присваивались названия животных и птиц: дракона, сокола.

КУЛИГА, КУЛИЖКА

– 1. Крутой изгиб, поворот реки (арх.). 2. Лужок на заводи, заливе и самая заводь (арх.).

КУЛИСА СТЕФЕНСОНА

(Coulisse) – см. Золотниковый привод.

КУЛОН

(Coulomb) – международная единица электрического заряда, равная 1 ампер-секунде, т. е. количеству электричества, переносимому в 1 сек. постоянным током в 1 ампер.

КУЛТУК

1. Морской залив, особенно мелкий, преимущественно в мягких ярах (касп.). 2. Юго-западный ветер (байкал.).

КУЛУАР

– дополнительные звенья к нормальным грузовым лоткам дноуглубительного снаряда, служащие для непосредственной подачи грунта на берег, когда расстояние между берегом и снарядом превышает 10 м.

КУЛЬМИНАЦИЯ

(Culmination) – прохождение всякого светила через полуденную или полуночную часть меридиана наблюдателя. Верхняя К. – прохождение всякого светила через полуденную часть меридиана наблюдателя. Нижняя К. – прохождение всякого светила через полуночную часть меридиана наблюдателя.

КУМОВОРОТ, КУНОВОРОТ

(арх.) – водоворот.

КУМОРА

(сев.) – промежуток тихой воды от берега до точки встречи двух огибных, обходных течений около острова.

КУМПАНСТВА

– так назывались в петровское время компании, в которые должны были объединиться все владельцы крестьян, имевшие 100 и более дворов, для строительства кораблей военного флота. Светские владельцы обязывались построить один корабль с 10 000 дворов, а духовные и монастыри – с 8 000 дворов; владельцы же, имевшие менее 100 дворов, обязывались вносить на расходы по кораблестроению – по полтине со двора, или так называемые полтинные деньги. Постановление об образовании кумпанств было вынесено царской думой 4 ноября 1696 года.

КУНГАС

– небольшое ловецкое судно, встречающееся на Дальнем Востоке.

КУПАГА, КУЙПАКА, КУЙПОГА, КУЙПУГА

(арх.) – наибольшая убыль воды, самая низкая вода при морском отливе в последнее время отлива; состояние воды перед самым приливом, когда она, по местному выражению, "задумалась", "дрогнула", т. е. стоит неподвижно и еще не пошла на прилив; поэтому говорят: за куйпогой вода "заживает", "сполняется", т. е. прибывает и уже зовется "полой", "прибылой". В широком смысле "куйпога" обозначает вообще убыль воды во время морского отлива.

КУПАНИЕ С РАЙНЫ

(Ducking) – особый вид наказания, применявшийся во всех флотах до XIX в. Заключалось в том, что к ногам наказуемого привязывали груз, а самого наказуемого привязывали к горденю и поднимали под нок рея. После этого гордень раздергивался и жертва стремительно падала в воду. Эта процедура повторялась несколько раз (4–5). Еще более жестокий вид наказания представляло собой так называемое сухое купание, когда наказуемый или точнее истязаемый привязывался к горденю за кисти рук и затем быстро стравливался на гордене от нока рея до высоты 5–6 ф. (1,5–1,8 м) от воды. Такое купание неизбежно влекло за собой вывихи рук и разрывы связок.

В русском флоте сухое купание не применялось, купание же с райны (рея) было установлено петровским Морским уставом, в частности за следующие поступки: "Кто на вахте найдется спящим", "Кто ночью на корабле какой-нибудь крик учинит", "Ежели унтер-офицеры не скажут командиру того, что им часовой сказывает" и т. д.

"КУПЕЦ"

(Merchantman) – коммерческое судно.

КУПЕЧЕСКИЕ СУДА

– см. Транспортные суда.

КУПЕЧЕСКИЙ ФЛОТ

(Merchant fleet service) – торговый флот.

КУПИЖА

(арх.) – морской отлив.

КУПОР

(Cooper) – в парусном флоте матрос-специалист, в обязанности которого входило поддержание в исправности оброчной посуды, как то: бочек, ведер, кадок и т. п.

КУПОРНЫЙ ИНСТРУМЕНТ

(Cooper) – инструменты, служащие для откупоривания и закупоривания бочек.

КУПОРНЯ, КУПОРНАЯ МАСТЕРСКАЯ

(Shed where casks are made) – мастерская, в которой делают деревянные бочки, анкерки, кадки и пр., бондарная мастерская.

КУРВИМЕТР

– прибор для измерения длины кривой произвольной формы, напр. длины кривых линий на плане.

КУРГАН

– 1. Большая льдина, носящаяся по морю (бел.). 2. Глубокая яма, бакалдина с водой (арх.). 3. Небольшие (среди тундры) болота, глубиною от 1 до 4 фут. (арх.).

КУРЖА, КУРЖАВЕНЬ, КУРЖАК, КУРЖЕВЕНЬ, КУРЖЕВИНА, КУРЖЕХА, КУРЖУХА

(арх.) – изморозь, иней на деревьях, замерзшие испарения на деревянной постройке; куржаветь, куржеветь – индеветь; позакуржить – подернуться инеем.

КУРОРТНЫЕ СУДА

– см. Суда местного сообщения.

КУРО-СИВО

– см. Японское течение.

КУРС КОРАБЛЯ

(Ship's course) – угол, составляемый диаметральной плоскостью корабля с меридианом. Курс корабля выражается или в румбах и их долях (старое деление картушки), или в градусах и долях градуса, считая от N по движению часовой стрелки до 360°, или в четвертях горизонта и градусах, причем четверти (NO, SO, SW, NW) получают делением окружности двумя взаимно перпендикулярными диаметрами Nord – Sud и Ost – West, а градусы отсчитываются от N или S в обе стороны до 90° (напр., NO 23° или SW 45°). Курс корабля может быть компасный (Compass course), магнитный (Magnetic course) или истинный (True course) в зависимости от того, от какого меридиана он отсчитывается. На компасе отсчитывается непосредственно компасный курс; исправив его девиацией компаса, получаем магнитный курс, а исправив последний склонением, выбранным с карты для данного места и года, получаем истинный курс.

КУРС САМОЛЕТА

– в общем смысле этого слова – угол между двумя направлениями, из которых одно служит ориентиром для определения другого. В аэронавигации различают три рода курсов, определяющих направление полета: истинный курс – угол между истинным

(географическим) меридианом и диаметральной плоскостью самолета; магнитный курс – угол между магнитным меридианом и диаметральной плоскостью самолета; компасный курс – угол между диаметральной плоскостью самолета и направлением компаса.

КУРСОВАЯ ЧЕРТА

– марка или черта на внутренней стороне котелка. Компас на судне устанавливается так, чтобы диаметр котелка, проходящий через центр картушки и курсовую черту, был параллелен диаметральной плоскости корабля. Следовательно, деление картушки компаса, находящееся против курсовой черты, укажет направление носа судна по этому компасу, т. е. его курс.

КУРСОВОЙ УГОЛ

– угол, составляемый диаметральной плоскостью корабля с направлением на какой-либо предмет.

КУРСОВОЙ УКАЗАТЕЛЬ

– прибор, помощью которого можно вести корабль по заданному курсовому углу относительно какой-нибудь точки.

*КУРСОГРАФ

Курсограф.

– электронavigационный прибор, автоматически записывающий на ленте курсы корабля и их изменения во времени. Работает К. от передатчика гирокомпаса и является по существу особого рода репитером гирокомпаса.

КУРСОУКАЗАТЕЛЬ

(показатель поворота) – прибор, основанный на принципе жирокопа; показывает уклонение самолета от принятого курса

КУРСЫ КОРАБЛЯ ОТНОСИТЕЛЬНО ВЕТРА

– угол между направлением ветра и диаметральной плоскостью корабля называют курсом корабля относительно ветра. Этот курс измеряется соответствующей дугой горизонта и выражается обычно в румбах. В зависимости от величины этого угла курсы корабля относительно ветра получают различные наименования. Так, если угол 0° или близкий к этому – ветер считается противным; при остром угле (до $90^\circ - 8 R$) говорят, что корабль идет бейдевинд; при угле равном 90° , или $8 R$ – корабль идет галфинд, или полветра: при тупом угле более 90° или более $8 R$ – бакштаг. Когда ветер дует прямо в корму, т. е. курс его относительно ветра равен $16 R$, или 180° , говорят, что корабль идет попутным ветром, или фордевинд. В зависимости от того, с какого борта дует ветер, курсы корабля относительно ветра могут быть правого и левого галса. Направление ветра определяется наименованием той точки горизонта, откуда ветер приходит к кораблю, поэтому говорят, что "ветер дует в компас".

КУРТКИ СПАСАТЕЛЬНЫЕ

– см. Спасательный стилет, Спасательный нагрудник и Капковый бушлат.

КУРШЕЯ, КУРЦИЕЯ

(стар.) – помост на галере, простирающийся вдоль диаметральной плоскости ее от носа до кормы.

КУРЬЯ

(арх.) – 1. Узкий проток реки, текущий параллельно с нею. 2. Длинный залив реки, в котором нет течения. Бывший пролив, заметенный сверху. Затон или длинный

речной залив, отделяющийся косою или полуостровом. Старица, старое русло, заметенное с концов, сверху. Образование курьи происходит большей частью от замывки начала, т. е. верхнего конца протока, во время большого подъема воды. 3. Часть реки, пересыхающая временно от летней жары и обращающаяся в озерце, окруженное со всех сторон отмелями, напр. Пинега. 4. Небольшая речка, не имеющая названия.

КУРЯТНИК

— 1. Особое помещение или отделение, где в старину помещалась птица и мелкий скот во время плавания кораблей. 2. Клетка с живой птицей на современных судах, помещающаяся на верхней палубе.

КУСАЧКИ, ОСТРОГУБЦЫ

— небольшие щипцы с острыми губками; служат для откусывания проволоки.

КУСОВЫЕ ЛОДКИ

— суда, применявшиеся в Каспийском море преимущественно для ловли рыбы. Грузоподъемность их от 15 до 40 т. Часто имели при себе несколько лодок. Хорошо ходили под парусами и лавировали. Длина их от 14 до 15 м. Имели одну высокую мачту, на которой поднимался марсель и брамсель, и небольшую бизань-мачту с маленьким парусом. На этих судах ловили рыбу, насаживая приманку на крючья, что на местном жаргоне называлось ловить рыбу "на кус". Отсюда, надо полагать, и произошло название этих судов.

КУСТ СВАЙНЫЙ

— ряд свай, забитых в дно портового бассейна, но возвышающихся над поверхностью воды даже при самых высоких горизонтах. Свайные кусты служат в портах для целей швартовки судов.

КУТ, КУТОК

(арх.) — вершина, конец залива или губы.

КУТИЛО

(сев.) — острога на деревянном шесте с длинным ремнем для подтягивания убитого зверя.

КУТИНХО

— см. Секстан.

КУТОК

— см. Траловая сеть.

КУТЬКА

— долбленое толстое бревно с тупыми оконечностями, снабженное с обеих сторон прибитыми для устойчивости на небольшом расстоянии продольными бревнами-противовесами. Служит для переправы на озерах, завоза сетей у берега и пр.

КУХНЯ

(Cook-house) — в русском парусном флоте кухней называли помещение, в котором находился камбуз, т. е. чугунная печь с котлом для приготовления пищи личному составу судна.

КУЧУГУРЫ

(азов.) – береговые обрывы.

КЭЧ

– см. Кеч.

КЮБЕТЫ

– водосборные канавы на днище сухого дока.

КЮСТ

(стар.) – морской берег.

КЯТ

– то же, что и крамбол.

Л (Люди)

– буквенное значение одного из флагов военно-морского и международного сводов сигналов. Значение этого флага как сигнала по военно-морскому своду: 1. "Держать левее". 2. "Поворачиваю влево". Флаг Л по международному своду сигналов означает: "Остановите немедленно свое судно".

ЛАБАТА ЭЛЛИНГ

– см. Эллинг Лабата и Слипинг-док.

ЛАБРАДОРСКОЕ ТЕЧЕНИЕ

– в проливах Северо-Американского архипелага везде замечается движение поверхностных вод к востоку; по выходе их через проливы в Баффиново море они образуют вдоль зап. берега моря течение, идущее на S, которое называется Лабрадорским по имени п-ова, вдоль коего оно идет. Скорость течения в Баффиновом море около 10 мор. миль, а против п-ова Лабрадора – 10–36 мор. миль (в 24 ч.).

ЛАВИНА

(волж.) – небольшие льдинки.

ЛАВИРОВАТЬ

(To tack) – продвигаться на парусном судне к цели переменными курсами вследствие неблагоприятного ветра. Лавирование, лавировка (tacking) – действие по значению глагола. Лавировщик – тот, кто лавирует.

ЛАВКА

– 1. Мель, банка. 2. Банка шлюпочная (стар.).

ЛАГ

(Log) – 1. Мореходный инструмент, предназначенный для определения скорости судна, т. е. расстояния, проходимого судном под действием своего двигателя, относительно воды в единицу времени или пройденного за известный промежуток времени расстояния. 2. Борт судна. Напр., говорят: "Стать лагом к волне", "Стать лагом к течению", "Навалить лагом" и т. д. 3. В коммерческой терминологии – выписка из судового шканечного журнала. 4. Ряд бочек с водой, уложенных в трюме судна. 5. Артиллерия одного борта корабля (стар.).

ЛАГ ГОЛЛАНДСКИЙ

(ист.) – один из самых древних способов определения скорости судна, состоявший в том, что с крамбола идущего судна бросали в воду какой-нибудь плавающий предмет и замечали промежуток времени, в который этот предмет проносился между двумя наблюдателями, стоявшими на палубе на известном расстоянии друг от друга.

ЛАГ ДОННЫЙ

– лаг, помощью которого определяется скорость судна не относительно воды, а относительно дна моря. Такое определение действительно пройденного судном расстояния бывает важно при плавании на небольших глубинах, в узких проливах, на сильном течении. В качестве Л. Д. обычно используется ручной лот или диплот.

ЛАГ НИКОЛЬСОНА, САМОПИШУЩИЙ

– отличается от механических лагов (см.) тем, что указывает не только пройденное судном расстояние, но и скорость судна в данный момент, причем эта последняя записывается на бланке, так что впоследствии всегда можно узнать скорость, с которой шло судно в любой момент перехода. Устройство лага основано на увеличении сопротивления воды с возрастанием скорости хода. В настоящее время устарел.

*ЛАГ РУЧНОЙ

Лаг ручной.

– мореходный инструмент для определения скорости судна, состоящий из следующих частей: сектора, служащего поплавком; тонкого линя, называемого лаглинем, и вьюшки, на которую этот лаглинь наматывается. Способ определения скорости судна Л. Р. заключается в следующем: бросив в море сектор с привязанным к нему лаглинем, определяют по вытравленному лаглиню, на какое расстояние удалится судно от этого сектора за определенный промежуток времени, обычно 0,5 мин., а по полученным данным рассчитывают и скорость судна.

ЛАГ "САЛ", ШВЕДСКИЙ АВТОМАТИЧЕСКИЙ

– гидроэлектрический лаг "Сал" применяется для скоростей до 40 узл. и указывает как скорость хода судна, так и пройденное им расстояние. Устройство лага основано на измерении разности между суммарным давлением, возникающим в трубке Пито от скорости хода судна и его осадки, и давлением, существующим в статической трубке и зависящим от одной лишь осадки судна. Давление воды через диафрагму передается механизму, указывающему скорость судна.

ЛАГ ЧЕРНИКЕЕВА

– идея устройства этого лага заключается в следующем: в подводной части корпуса судна прорезывается круглое отверстие, над которым устанавливается специальная "станина" Л. Через открытый клинкет этой станины за борт судна опускается конец трубки, несущий на себе механизм, который при ходе судна воспринимает относительное движение воды. Этот подводный механизм состоит из вертушки и контактного устройства. При движении судна вертушка приходит во вращение и приводит в действие контактную систему, включенную в линию, питаемую каким-либо источником тока. Контактная система дает 400 замыканий на каждую пройденную милю. Каждое замыкание воспринимается указателем, непосредственно отмечающим число пройденных миль. Специальное устройство с часовым механизмом учитывает число замыканий в условную единицу времени и непосредственно указывает скорость судна.

*ЛАГИ МЕХАНИЧЕСКИЕ

– буксируемые лаги, действие которых основано на возрастании сопротивления воды с увеличением скорости судна, вызывающим вращение вертушки, буксируемой за кормой корабля.

Вертушка механического лага.

Наиболее совершенными и потому принятыми почти во всех флотах являются английские патентованные Л. Уокера. Л. Уокера имеется несколько образцов: 1. Л. Уокера марки "Нептун" сконструирован для измерения скоростей судна, больших 14 узл. Этот Л. при желании может иметь электрическую передачу своих показаний на ходовой мостик. 2. Л. Уокера марки "Тридент" для измерения скоростей, не превышающих 20 узл. 3. Л. Уокера марки "Черуб II" для измерения скоростей, меньших 14 узл. 4. Л. Уокера "Черуб", также для судов со скоростью не выше 14 узл.; отличается от марки "Черуб II" только устройством деталей.

Из большого числа патентованных лагов, выпущенных на рынок различными фирмами, отметим: 1. Л., у которых счетчик соединен с вертушкой и находится в воде: Л. Уокера "Гарпун", схожие с ними Л. той же фирмы "ANCHOR № 1" и "ANCHOR № 2", Л. Массея "Альбион" и "Фрикционлесс" и др. 2. Л., счетчики которых можно установить не только на корме, но и на мостике или в любом месте борта: Л. Массея "Клипер", той же фирмы "Дек Тафрайль", Л. Уокера "Блисс", "Рокет" и др.

ЛАГИ ЭЛЕКТРОМЕХАНИЧЕСКИЕ

— Л., действие которых основано на измерении сопротивления воды. Из Л. Э.-М. на судах советского военного и коммерческого флотов применяются Л. Форбса и Черникеева.

ЛАГЛИНЬ

(Log-line) — плетеный линь толщиной в 31,7 мм, употребляемый для буксировки механических лагов. В каждой пряди Л. три нити.

ЛАГРЕТ

(Pitch shot) — железное ядро на железном штоке с ручкой для разогревания газовой смолы при окраске якорной цепи; для этого раскачивают Л. на огне до вишневого цвета, опускают на полминуты в холодную воду, чтобы несколько охладить поверхность ядра, а затем погружают его в котелок со смолой.

ЛАГУН

— металлический, обычно медный, вылуженный внутри резервуар (бак) с кранами, устанавливаемый в жилых и служебных помещениях военных кораблей для хранения и пользования питьевой воды.

ЛАГУНА

(Lagoon) — узкий и длинный залив, часто в устьях рек, параллельный берегу моря и отделенный от него песчаной или песчано-галечной грядой (косой), возникающей главным образом под влиянием береговых течений.

ЛАДЫ

(речн.) — пазы в обшивке или между деревянными досками палубы.

ЛАДЬЯ

(сев.) — см. Лодья.

ЛАДЬЯР

(слав.) — матрос.

ЛАЗ

(Manhole) — отверстие, закрываемое крышкой и служащее для проникновения в тот или другой отсек судна, в котел и пр.

ЛАЗАРЕТ СУДОВОЙ

(корабельный) (Sick-berth, sick bay) – специально оборудованное для больных помещение на судне.

ЛАЗАРЕТНЫЙ СЛУЖИТЕЛЬ

(Sickberth attendant) (стар.) – санитар.

ЛАЙБА

(Finnish boat) – 1. Широко распространенный тип каботажного палубного парусного судна с гафельным вооружением в Финском заливе. Имеет одну или две мачты с одним парусом на каждой. Длина от 15 до 35 м, грузоподъемность до 100 т. 2. Речное грузовое деревянное беспалубное судно слабой конструкции, длиной около 26 м, грузоподъемностью около 60 т.

ЛАЙДА

– 1. Береговая полоса между большой и малой водой, няша (камч.). 2. Мель, отмель (камч.). 3. Илистая прибрежная мель, обнажающаяся при отливе (арх.).

ЛАЙНЕР

– см. Ляйнеры.

ЛАКИ

(Varnish, lacquer) – 1. Покрывные – растворы смол и др. материалов (битумы, бальзамы, эфиры, целлюлозы) в растворителях (спирте, скипидаре, бензине) (летучие Л.) или в высыхающих маслах и олифах (масляные Л.). 2. Изоляционные – раствор смол в каком-либо растворителе. Применяются в электротехнике для пропитки волокнистых изоляционных материалов или для образования твердой изолирующей пленки. Приобретают изолирующие свойства лишь после затвердевания.

ЛАКИРОВКА

(Varnishing, lacquering) – покрытие изделий лаком с целью защиты их поверхности от вредных влияний и сообщения ей гладкости и блеска.

ЛАКОВЫЕ КРАСКИ

– см. Эмалевые краски и Лаки.

ЛАКТОЛИТ

– см. Галалит.

ЛАМБА, ЛАМБИНА

(арх.) – озеро на старице, на покинутом рекою русле.

ЛАМПОВЫЙ ГЕНЕРАТОР

(Electron tube generator) – прибор, применяемый в радиотехнике для генерирования (получения) незатухающих колебаний с помощью электронной лампы. Л. Г. преобразует энергию постоянного тока в энергию переменного тока высокой частоты. Элементарная схема Л. Г.: трехэлектродная электронная лампа, колебательный контур, катушка связи и источник питания.

ЛАМПОВЫЙ ДЕТЕКТОР

(Amplifying detector) – электронная лампа, служащая для детектирования колебаний.

ЛАМПОВЫЙ ПЕРЕДАТЧИК

(Valve transmitter) – ламповый генератор, связанный с антенной, что позволяет осуществлять излучение тока высокой частоты в виде радиоволн. По роду работы Л. П. разделяются на телеграфные, телефонные, для телевидения и фототелеграфии.

ЛАМПОВЫЙ ПРИЕМНИК

(Valve or tube receiver) – приемник, в котором для усиления и детектирования применены электронные лампы. Обладая высокой чувствительностью и избирательностью, Л. П. в настоящее время в большинстве стран совершенно вытеснили детекторные приемники. Л. П. подразделяются: 1. По роду службы и назначению (для коммерческой связи, для военных целей, авиационные, судовые, для приема радиовещания, любительские). 2. По характеру принимаемых сигналов (для приема телеграфных и телефонных сигналов, для приема изображений, для приема сигналов времени). 3. В зависимости от длины волны (длинноволновые, средневолновые, коротковолновые и для приема ультракоротких волн).

ЛАМПОВЫЙ РЕОСТАТ

– реостат, состоящий из ряда электрических ламп, включенных параллельно.

ЛАМПОВЫЙ УСИЛИТЕЛЬ

(Valve amplifier) – см. Усилитель.

ЛАНТША

– малое парусное судно с 2 мачтами, встречаемое в районе Малайского архипелага.

ЛАНФУТ

– вид экспортного соснового лесоматериала, длиной от 1,2 до 2,4 м (4–8 фут.).

ЛАНЧ

(Launch) – главная шлюпка флагманского корабля в английском флоте. В широком смысле слова – небольшое самодвижущееся судно, употребляемое обычно для службы в гаванях и на реках, а также для целей развлечения.

ЛАПА у якоря

(Flukes, palms) – оконечности рогов якоря, служащие для забираяния якорем грунта.

ЛАПКИ

(Legs) – 1. Разветвление какой-либо снасти на два конца, которыми она обхватывает рангоутное дерево. Для образования Л. в конец снасти вплеснивается второй конец одинаковой с первым концом толщины. В концах Л. делаются очки, через которые Л. связываются плоским найтовом. 2. Лапки у дирик-фала иначе называются шпрюйтом. Представляют собою конец троса с двумя огонами по концам. Последними он надевается на гафель для того, чтобы разложить на две точки напряжение дирик-фала. По шпрюйту ходит блок, в строп которого закладывается другой блок от дирик-фала. 3. Лапки у парусов для булиней (slow) – см. Шпрюйт.

ЛА-ПЛАТСКИЙ КОНОСАМЕНТ

(Platte bill of lading) – особый тип коносамента, употребляемый при перевозке грузов из портов реки Ла-Платы.

ЛА-ПЛАТСКОЕ УСЛОВИЕ

(River Platte clause) – обычное условие страхования грузов, следующих в порты реки Ла-Платы (Ю. Америка), по которому ответственность страховщика за риск от огня прекращается с момента выгрузки груза на склад или же через 10 дней по

прибытии судна в порт назначения, в зависимости от того, какой из этих моментов наступит ранее.

ЛАП-ТАЛИ

— тали, которые заводятся за лапу якоря для подтягивания ее к подушке при уборке якоря.

ЛАРИ

для хранения снарядов в погребах — помещения у переборок, образуемые невысокой перегородкой из листовой стали с подкрепляющими ее угловыми или швеллерными стойками. Снаряды в лари укладываются рядами; нижний ряд лежит на деревянных или стальных полосах, выше идут 3 или 4 ряда снарядов, между которыми положены прокладки.

ЛАРИНГОФОН

— антишумовой микрофон; прибор, не воспринимающий посторонних шумов и передающий только речь; употребляется в судовых телефонах вместо микрофонов.

ЛАРЬ

(волж.) — деревянный ящик из толстых досок, употребляемый для заделки пробоин в подводной части судна. Л. бывает различной формы.

ЛАСТ

(Last) — устаревшая мера вместимости судна, равная 2 регистровым тоннам, или 5,66 м³. В Англии и Германии — также мера сыпучих тел, каменного угля и др. грузов, не одинаковая для разных портов. Ластовый сбор взимается в портах с торговых судов, смотря по вместимости их; с 1902 г. этот сбор в России стал называться корабельным.

ЛАСТИТЬ

(касп.) — покрывать пазы наружной обшивки судна тонкими дранками (рейками), прибивая их скобками, называемыми ластильными скобами.

"ЛАСТОВЫЕ ОФИЦЕРЫ"

— так в царском флоте называли офицеров, произведенных из кондукторов без экзамена, за особые заслуги. Надо при этом отметить, что случаи такого производства были относительно редкими. "Ластовые офицеры" хотя номинально и числились офицерами, тем не менее в служебно-правовом отношении они были на особом положении; так, напр., они имели форму одежды, отличающую их от морских офицеров, имели чины не морские, а сухопутные, крайне медленно продвигались по службе и в исключительно редких случаях (буквально единичных) достигали штаб-офицерских чинов; использовались, как правило, на хозяйственной работе и на берегу и т. д. Словом, делалось все, чтобы подчеркнуть, что это люди "черной кости" и не допустить их в среду строевого морского офицерства.

ЛАСТОВЫЕ СУДА

— мелкие портовые плавучие средства: баржи, плашкоуты и т. п. Суда эти до 60-х гг. XIX в. находились в ведении так называемых ластовых экипажей, офицеры которых имели чины не морские, а сухопутные. С уничтожением ластовых экипажей Л. С. перешли в портовые управления.

ЛАСТОЧКИН ХВОСТ

(Dove-tail) — вырез в изделии, по форме напоминающий хвост ласточки. Применяется при соединении двух частей изделия посредством шпонок соответствующей формы.

ЛАСТ-ПОРТ

— см. Грузовые порты.

ЛАТЕРАЛЬНАЯ СИСТЕМА

— система ограждения опасностей плавучими знаками, при которой фарватеры ограждаются по принципу правой и левой сторон. Принята почти всеми странами, а в СССР на Азовском море, в Керчь-Еникальском проливе, Днепровско-Бугском лимане и при ограждении рек. Эта система требует точного определения понятий правой и левой сторон фарватера. Во всех случаях название "сторона" присваивается по отношению к судну, идущему с моря. При плавании вдали от берегов или в морях, усеянных островами (напр. Финский залив), понятие правой и левой сторон становится настолько неопределенным, что приходится прибегать к искусственным приемам для их толкования. Наряду с Л. С. применяется также кардинальная система ограждений (см.).

ЛАТИНСКИЕ ПАРУСА, ЛАТИНСКОЕ ПАРУСНОЕ ВООРУЖЕНИЕ

(Latin sails) — треугольные паруса, получившие распространение с Средних веков на Средиземном м. на судах латинских народов; пришнуровывались своей верхней шкаториной к очень длинному (составному) рейку, подымавшемуся в наклонном положении так, что один нок (задний) был высоко задран, а другой опущен почти до палубы. Несколько видоизмененным является латинское вооружение шлюпок, где треугольные паруса пришнуровываются не к рейку, а своей передней шкаториной к мачте и выдвигной стенге, поднимаемой вместе с парусом вдоль мачты.

ЛАТУНЬ

желтая медь (Brass) — сплав красной меди с цинком в различных пропорциях. Те отливки из латуни, которые подвергаются действию морской воды, особенно в присутствии железа или стали, должны содержать еще не менее 1 % олова, иначе цинк в сплаве разрушается. Такие сплавы называются морской латунью (Naval brass).

ЛАУТАЛЬ

— алюминиевый сплав, близкий по своему составу и свойствам к дюралюминию, но содержащий некоторую долю кремния.

ЛАФЕТ

— см. Орудийный станок.

ЛАФЕТ ДЕСАНТНЫЙ

(Gun-carriage) — станок для десантных орудий, состоявший из станин, стоек, колес и хобота.

ЛАХТА

(бел.) — небольшой, мелководный морской валив.

ЛАЦ-ПОРТ, ЛАЦ-БОРТ

— см. Грузовые порты.

ЛАЦ-ПОРТЫ КОРМОВЫЕ

— герметически задраиваемые двери у минных заградителей, открывающиеся на время постановки мин. Устраиваются в корме, в непосредственной близости от ахтерштевня, между средней и верхней палубами.

ЛБИЩЕ

(касп.) — высокий крутой мыс.

*ЛЕБЕДКА

Лебедка.

(Winch) — один из видов грузоподъемных машин. Состоит из барабана, на который при его вращении навивается грузовая цепь или трос (шкентель), передаточного механизма и привода (рукоятка, двигатель). Л. должны быть снабжены тормозом, препятствующим самопроизвольному спуску грузов. По роду привода Л. разделяются на ручные, электрические, паровые и др. По роду назначения Л. делятся на буксирные, грузовые, мусорные, швартовные, шлюпочные, угольные и т. п.

ЛЕБЕЗА

— железный инструмент для конопатки, один конец которого имеет форму лопаточки, другой — трубочки с раструбом, в который вставляют короткий черен из твердого дерева с набитой обоймой (кольцом) на конце. Иногда деревянной ручки не делается; в этом случае Л. бывает вся железная и оканчивается расширенной шляпкой, по которой и производятся удары молотком (мушкарем). Л. служит для вбивания пакли в пазы (лады) и обычно бывает трех видов: для конопатки днища и наружной обшивки (ошвы) — самая большая Л.; палубы — средняя Л. и лодок — малая Л. Толщина конца Л. около 3 мм. См. также Осадка.

ЛЕБЕРДИНА

— прямая доска, имеющая по всей длине одинаковую ширину, равную высоте копани. Применяется как шаблон при отеске копаней по высоте.

ЛЕВ БОЛЬШОЙ

— зодиакальное созвездие сев. полушария. Заключает 87 видимых простым глазом звезд и яркую звезду Регул 1-й величины; главные звезды расположены в виде трапеции. В знак Б. Л. (?) Солнце вступает около 23 июля.

"ЛЕВАЯ ПО БОРТУ"

— приказание гребцам на шлюпке, чтобы весла с левой стороны были взяты по борту.

ЛЕВАЯ СТОРОНА

косога паруса — сторона, обращенная к левому борту. На этой стороне нашивается лик-трос, благодаря чему ее можно легко определить даже у скатанного паруса.

ЛЕВЕНТИК, ЛЕВЕНТИГ, ЛЕВЕНДИХ, ЛИВЕНТИХ

— состояние паруса, когда он находится в линии ветра и заполаскивает.

ЛЕВЕШ

— теплый южный ветер, дующий в Испании, аналогичный сирокко.

"ЛЕВО НА БОРТ"

— команда рулевому, означающая: положить перо руля влево до угла перекаладки, установленного для данного судна. По этой команде нос судна при перекаладке руля должен катиться влево.

"ЛЕВО РУЛЯ столько-то ГРАДУСОВ"

— команда рулевому, по которой он кладет руль на указанное число градусов на левый борт. По этой команде при перекаладке руля нос судна катится влево.

ЛЕВЫЙ БОРТ

(Port side) – борт, сторона судна, находящаяся по левую руку, если стоять в диаметральной плоскости лицом к носу.

</FONTaaaa

ЛЕВЫЙ ГАЛС

– см. Галс.

ЛЕВЫЙ ЯКОРЬ

(Small bower anchor) – становой якорь, отдающийся с левой стороны судна. Прежде назывался дагликс.

ЛЕГВАНД, ЛЕГВАНТ

(стар.) – тросовая подушка на мачте под нижним реем. Имела назначением сдерживать последний на случай, если лопнут гардели. В одной из старинных навигаций Л. названы калачиками.

ЛЕГВАНТ

(стар.) – утолщение дульной части орудия.

ЛЕГЕНДА

(Legend) – военно-топографический термин, означающий письменное пояснение к плану, чертежу, карте. Оно должно лишь дополнять чертеж, не повторяя того, что уже изображено на нем условными знаками и что выражается рисунком лучше слов.

ЛЕГИРОВАННАЯ СТАЛЬ

– сталь, в состав которой, кроме углерода, входят различные другие элементы (марганец, никель, хром и др.). См. Сложение стали.

*ЛЕГКИЕ КРЕЙСЕРА

Легкий крейсер.

(Light cruisers) – разновидность крейсеров (см.). Отличаются от крейсеров меньшим водоизмещением и более слабым бронированием. Артиллерия Л. К. не превышает в настоящее время 152 мм калибра. Торпедное и минное вооружение подобно крейсерам. Имеются противолодочные бомбы и 1–2 самолета. Скорость хода у отдельных представителей этого класса кораблей достигает 40 и более узлов.

ЛЕГКИЕ МЕТАЛЛЫ

(Light metals) – обозначение металлов, удельный вес которых меньше удельного веса черного металла (стали). Л. М. широко употребляются в авиастроении (алюминий и его сплавы, сплавы магния), а в последнее время и в кораблестроении.

ЛЕГКИЙ ДВИГАТЕЛЬ

– двигатель, имеющий небольшой вес на единицу мощности, напр. вес авиационного мотора на 1 л. с. около 0,5–1 кг.

ЛЕГКИЙ КОРПУС

– см. Корпус подводной лодки.

ЛЕГКИЙ ШКВАЛ

(Light squall) – шквал небольшой силы.

ЛЕГКОВОДОЛАЗЫ

— водолазы, работающие только с автономными водолазными аппаратами.

ЛЕГКО ВСХОДИТ (поднимается) НА ВОЛНУ

— говорят о судне, которое, всходя на волну, не принимает носом на себя воду, не зарывается.

ЛЕГКОЕ СУДНО

(Light vessel) — подвижное, поворотливое судно.

ЛЕГКОЕ ТОПЛИВО

— легко испаряющееся жидкое топливо: бензин, бензол, спирт и пр.

ЛЕГКОПАЛУБНЫЕ СУДА

(Awning deck vessels) — суда, у которых основной по прочности палубой является не верхняя — легкая, а находящаяся под нею главная стальная палуба. Выше верхней палубы устраиваются только легкие рубки, мостики, прогулочные палубы для пассажиров и пр. Этот тип судов имеет некоторые разновидности, а именно: суда с частичной легкой верхней палубой (Partial awning deck vessels), у которых последняя на некотором протяжении отсутствует, образуя полуют, и суда с навесной палубой (Shelter deck vessels), у которых верхняя легкая палуба имеет в носу и в корме вырезы от борта до борта. В настоящее время Л. С. вышли из употребления, так как по условиям целесообразного использования материала верхняя палуба должна быть всегда более тяжелой.

ЛЕГОДУРЫ

(стар.) — так на галерах назывались бензеля на сартах, найтовы на райнах (реях).

ЛЕГОСТЬ

— 1. Веревка, протягиваемая с салинга для подъема на ней снастей такелажа. 2. В гражданском и речном флотах так называется бросательный конец. 3. Несмоленая снасть толщиной в 25–38 мм, употребляемая для подъема флагов и фонарей. 4. Небольшой мешочек, сплетенный из шнура, размером с кулак, наполненный песком. Служит грузом у бросательного конца для его подачи.

ЛЕГОФ

— см. Стопор Легофа.

"ЛЕГЧЕ ГРЕСТЬ"

— приказание гребцам на шлюпке грести с меньшей силой, не наваливаясь. "Легче правая (левая)" — приказание гребцам правого (левого) борта грести с меньшей силой, не наваливаясь.

ЛЕД

(Ice) — вода в твердом состоянии. Обыкновенный лед легче воды, уд. в. при 0° — 0,9175. Сто объемов Л. образуются из 92 объемов воды, этим объясняется разрушительное действие воды при замерзании в закрытых сосудах, трубопроводах, отсеках и т. п. См. Характеристика льда в навигационном отношении.

ЛЕД БЛИНЧАТЫЙ

(Pancake ice) — блиновидный, тарелочник, лепешки; ледяные образования округлой формы до 2 м диаметром. По краям блинов обычно возвышается закружка белого цвета, образовавшаяся из осколков двух соприкасающихся блинов. Л. Б. образуется

либо из смерзшихся ледяных игл и сала, либо из шуги, снежуры и разбитого ниласа путем механического окатывания.

ЛЕД ДОННЫЙ

(Ground ice) – лед, образовавшийся под водой и покрывающий камни и неровности на дне реки. Л. Д. иногда всплывает на поверхность сразу на большой площади, причиняя большой вред судоходству и гидротехническим сооружениям.

ЛЕД КРУПНОВИТЫЙ

(Large ice pieces, glagons) – куски разбитого льда, протяжением от 0,1 (20 м) до 1 каб. (200 м). Образуется из неподвижного льда или ледяных полей, разломанных на крупные куски ветрами, течениями, зыбью или из смерзшихся мелких кусков.

ЛЕД МЕЛКОВИТЫЙ

(Small ice pieces, glagons) – небольшие куски плавающего льда, протяжением менее 0,1 каб. (20 м). Образуются либо из крупновитого льда ледяных полей и обломков, разбитых ветрами и течениями, либо из смерзшихся шуги и ниласа, разбитых волной.

ЛЕД МОЛОДОЙ

(Fresh ice) – разного вида новообразовавшийся лед (нилас, молодик и т. д.).

ЛЕД РАЗРЕЖЕННЫЙ

(Open ice) – различного рода битый лед, покрывающий около половины видимой поверхности моря (4–6 баллов, распределенных по всей видимой поверхности моря).

ЛЕД РЕДКИЙ

(Drift ice) – различного вида битый лед, покрывающий значительно меньшее пространство, чем свободная вода (лед 1–3 балла, распределенный по всей видимой поверхности моря).

ЛЕД РОВНЫЙ

(Fast ice) – окрепший лед, не подвергавшийся механическим воздействиям; образуется из ниласа и молодика путем нарастания.

ЛЕД СПЛОШНОЙ

(Compact ice) – лед, смерзшийся в одну компактную массу, покрывающий бухты, заливы, проливы и значительные пространства в открытом море.

ЛЪДЫ ТЯЖЕЛЫЕ

(Heavy ice) – льды, трудно проходимые мощными ледоколами; торосистые льды, сплоченный лед, пак, сплошной лед не менее 2 фут. (0,6 м) толщиной.

ЛЕДЖЕСЫ

(Ledges) – название полубимсов, т. е. брусьев между продольными карлингсами на деревянных судах.

ЛЕДОВАЯ СЛУЖБА

– так как появление, развитие и перемещение льдов находится в теснейшей зависимости от метеорологических факторов, то Бюро погоды всех государств, в водах которых образуются или появляются льды, в зимнее время несут так называемую Л. С. Для этого береговые станции, плавучие маяки и суда в плавании ведут наблюдения над количеством и состоянием льда в их видимости и включают данные о нем, зашифрованные по специальному коду, в свои телеграммы и

радиотелеграммы. По этим данным в Бюро погоды составляются рабочие ледовые карты, а также карты и сводки о состоянии льда и прогнозы об ожидаемых в нем изменениях, которые помещаются в специальных ежедневных ледовых бюллетенях.

ЛЕДОВЫЕ БЮЛЛЕТЕНИ

— см. Ледовая служба.

ЛЕДОГЕНЕРАТОР

(Ice making machine) — устройство для производства искусственного льда.

ЛЕДОКОЛЫ

(Ice-breakers) — служебные суда, предназначенные для поддержки навигации в зимнее время в замерзающих портах, а также для обеспечения плавания судов в ледовых условиях Арктики. В военном флоте относятся к судам вспомогательного назначения. Имеют корпус особо прочной конструкции, с часто расположенными шпангоутами и толстой стальной обшивкой, иногда сдвоенной (особенно в носовой части); имеют сильные машины. Л. разбивает сравнительно тонкий лед просто с разбега носом, а при более толстом льде вползает на лед наклонным форштевнем и ломает его своей тяжестью. Своеобразные обводы Л. обуславливают отвод отдельных льдин в стороны, так что за Л. образуется свободный проход. Винты Л. делаются особо прочными и защищаются от льдин расширенной кормой. Водонепроницаемые переборки, многочисленные отсеки и мощные водоотливные средства предохраняют Л. от потопления при пробоинах льдинами его корпуса.

ЛЕДОПЛАВ

(сев.) — вскрытие реки ото льда.

ЛЕДОРЕЗ

(Ice-breakers) — 1. Заостренная часть мостового устоя, направленная острием против течения, или сваи, забитые перед мостовыми устоями. Л. служат для разламывания крупных льдин во время ледохода. 2. Специальное судно, обводы, крепость корпуса и сила двигателя которого приспособлены к ломке льда. Л. благодаря своим острым образованиям как бы режут лед; отсюда и термин — Л.

ЛЕДОСТАВ

— покрытие реки, озера, моря или части его сплошным неподвижным льдом.

ЛЕДОХОД

(Ice motion) — движение ледяных масс по рекам и проточным озерам; бывает два раза в году — весенний Л. после взлома льда, т. е. "вскрытия рек", и осенний Л. перед окончательным замерзанием реки — ледоставом.

ЛЕДЯНАЯ ГЛЫБА

— плотный кусок льда, образовавшегося из соленой воды, по виду схожий с небольшой ледяной горой.

ЛЕДЯНАЯ ГОРА

(Iceberg) — айсберг, обломки глетчерного льда крупных размеров. Более мелкие куски носят название щенков.

ЛЕДЯНАЯ КАША

(Slob ice) — пуло, забой, затор, тортуха — смесь измельченного льда, иногда с шугой и снежурой. Набивается у кромки льда или берегов плотным слоем в несколько метров. При сжатии Л. К. сильно уплотняется и разрыхляется при разрежениях.

ЛЕДЯНКИ

— небольшие лодки, длиной 5–1 м, грузоподъемностью в 1,5– 2 т, имеющие обитые полосовым железом полозья. По чистой воде лодки передвигаются на веслах, а по льду перетаскиваются на лямках. Л. применяются на Севере при зверобойном промысле, а также в так называемом "береговом" тюленьем промысле, имеющем развитие в районе Мезенского залива и Терского берега. В настоящее время Л. снабжаются все ледоколы и суда арктического плавания.

ЛЕДЯНОЙ ЗАТОР

(Ice sam) — см. Затоп.

ЛЕДЯНОЙ ОТВЛЕСК

(Ice blink) — характерное белесоватое отсвечивание на облаках над скоплением льдов, когда самые льды еще не видны.

ЛЕДЯНЫЕ ЗАБЕРЕГИ

(Ledyanoi zabereg) — неподвижный тонкий лед, распространяющийся от берега на расстояние нескольких десятков метров. Состоит из смерзшихся сала, шути, снежуры, ниласа.

ЛЕДЯНЫЕ ЗУБЬЯ

— малые торосы, ропаки.

ЛЕДЯНЫЕ ИГЛЫ

(Ice crystal) — 1. Мелкие ледяные кристаллы, трудно различаемые глазом; присутствие их вызывает изменение обычного цвета и прозрачности воды. Л. И. представляют первую фазу образования льда в море и возникают не только на поверхности моря, но и в некоторой толще воды, вследствие небольшого ее переохлаждения. 2. Мельчайшие ледяные кристаллики (палочки и чешуйки), из которых состоят перистые облака, а при сильных морозах — и туман.

ЛЕДЯНЫЕ ПОЛЯ

(Ice fields) — обширные площади (свыше 1 кв. мили) плавучего льда, размеры которых трудно определить. Л. П. образуются или путем нарастания больших площадей ровного льда, или смерзанием различных видов льда. Различают Л. П. гладкие и торосистые.

ЛЕЕР, ЛЕИР

(Stay, horse, manrope) — туго натянутая веревка, у которой оба конца закреплены. Применение Л. разнообразно. Л. служат для постановки косых парусов — кливеров и стакселей и соответственно этому носят название кливер-леера и стаксель-леера. Л. прикрепляются к реям (иногда из пруткового железа), и к ним привязываются прямые паруса. Для просушки белья и коек поднимают бельевые и коечные Л. Л., протянутые для установки тента, называются тентовыми. Вдоль борта судна, не имеющего фальшборта, протягивают из троса или трубки Л., предохраняющие людей от падения за борт. Во время штормовой погоды вдоль судна протягивают штормовые Л., за которые держатся люди при передвижении. Для той же цели устанавливаются постоянные Л. (металлические) на дымовых трубах и на стенках рубок и разных помещений.

ЛЕЕРНОЕ СООБЩЕНИЕ

— см. Ракета спасательная.

ЛЕЕРНОЕ УСТРОЙСТВО

— судовое устройство, служащее для ограждения личного состава и пассажиров от падения в воду на судах, не имеющих фальшборта. См. Леер и Стойки леерные.

ЛЕЖАТЬ, ЛЕЧЬ

Лежать в дрейфе, лечь в дрейф — расположить паруса относительно ветра таким образом, чтобы судно не имело хода вперед и оставалось почти на месте. См. Лечь в дрейф. Лежать на боку — говорят про судно, имеющее заметный на глаз крен. Лежать на таком-то курсе, румбе — находиться на этом курсе, румбе. Лечь бейдевинд на правый (левый) галс — взять такой курс относительно ветра, чтобы последний составлял с курсом острый угол. Лечь на другой галс — повернуть на другой галс. Лечь на такой-то курс, румб — повернуть судно на заданный курс, румб и оставаться на нем.

ЛЕЖНИ

— подставки с полукруглым вырезом для более лучшей и прочной укладки бочек в трюме и на палубе.

ЛЕЙ

(стар.) — подветренная сторона судна.

ЛЕЙВАРДС

(стар.) — по ветру.

ЛЕЙВАРДСКОЙ

(стар.) — подветренный корабль.

ЛЕЙКА

(Scoop, skeet) — деревянный совок, служащий для откачивания воды из шлюпок.

ЛЕЙКА, или ПЛИЦА

— служит для отлива воды из судна; выделяется в виде продольного лотка; употребляется главным образом на мариинках и вообще открытых судах барочной конструкции.

ЛЕЙНЕР

(Liner) — внутренняя тонкостенная стальная труба, образующая канал орудия; легко заменяется в случае выгорания канала новой, вследствие чего восстановление расстрелянного орудия не требует изготовления нового, а лишь замены одной поврежденной части. Такая замена внутренней трубы называется лейнерованием орудия.

ЛЕЙТЕНАНТ

(Lieutenant) — 1. Так с галерного флота стал называться заместитель капитана, точнее "державший место", "наместник". Слово произошло от слияния двух французских слов: "le lieu" — место и "tenir" — держать. 2. Военное звание среднего начсостава в РКВМФ, получаемое после окончания морского училища. 3. Второй обер-офицерский чин на старом флоте.

ЛЕКАЖ

(стар.) — от англ. Leakage, т. е. течь.

ЛЕКАЛО

(Mould, curve) – см. Шаблон.

ЛЕКАРСКАЯ КАЮТА

– помещение на корабле, отводившееся для лекаря (врача).

ЛЕКАРСКИЙ ПОМОЩНИК

(Surgeon's assistant) – военный фельдшер.

ЛЕКАРЬ

– так назывались врачи в русском парусном флоте.

ЛЕСКУ, ТАБЛИЦЫ

– см. "A. B. C. Tables".

ЛЕМЕХ

(волж.) – лапа якоря.

ЛЕМЕХА

(арх.) – речная подводная мель с глубокими по обе стороны проходами, острая кверху и приглубая с боков.

ЛЕНТОЧКИ

– см. Ленты на фуражках.

ЛЕНТЫ НА ФУРАЖКАХ

– как принадлежность формы, введены в русском флоте в 1857 г., до которого рядовые моряки носили фуражки-бескозырки с номером экипажа на околыше. В 1857 г. эти бескозырки были заменены круглыми лакированными шляпами с широкими полями, по типу шляп английского флота, и с лентой, служившей только украшением, так как для удержания при ветре имелись специальные ушки с завязками. В 1866 г. круглые шляпы заменены фуражками с кокардой на околыше и номером или гербом на поле, а в 1872 г. были введены черные суконные бескозырки с тремя белыми кантами и длинной лентой на околыше с надписью (золотыми или серебряными буквами) названия части. Ленты были черного цвета, кроме частей Черноморского флота, Каспийской флотилии и гвардейского экипажа, которым были присвоены георгиевские ленты. В РКВМФ бескозырки черные с черными лентами и надписью (золотом) кубическим шрифтом.

ЛЕРЕНСЫ

(стар.) – кольца на леерах у стакселей (раксы).

ЛЕРКА

(прогонка) – инструмент для нарезания винтов; состоит из стальной пластины, в которой имеется отверстие с винтовой нарезкой, снабженное прорезями для образования режущих кромок. Л. отличается от плашки тем, что та состоит из двух частей, а Л. – цельная.

ЛЕСОВОЗЫ

(Lumber ships, vessels) – сухогрузные суда, предназначенные для перевозки лесных материалов. Имеют большие трюмы с ограниченным числом пиллерсов, что дает возможность помещать в трюме большемерный лес (бревна, пиломатериалы и др.). Суда эти обычно однопалубные, причем прочность верхней палубы рассчитывается на полный вес палубного лесного груза, который принимается обычно в количестве около 1/3 от полного груза. Л. имеют специальную лесную грузовую марку,

допускающую для этих судов несколько большую осадку, чем для прочих сухогрузных судов. См. Грузовая марка.

ЛЕСОР

— см. Вычислительная машина Лесора.

ЛЕСОСПЛАВ

— см. Сплав.

ЛЕСОТАСКА

— механическое приспособление, служащее для извлечения на берег леса, доставляемого сплавом по воде. Л., состоящие из бесконечных цепей в виде конвейеров с захватными крючьями, различаются в зависимости от конструкции, как продольные и поперечные. Обладают большой производительностью.

ЛЕСТНИЦА

(стар.) — трап.

ЛЕТАЮЩАЯ ЛОДКА

(Flying boat) — термин для обозначения гидроаэроплана лодочного типа.

ЛЕТО

(сев.) — южный ветер.

ЛЕТОСЧИСЛЕНИЕ ГРЕГОРИАНСКОЕ И ЮЛИАНСКОЕ

— см. Календарь.

ЛЕТУЧИЕ ВЕЩЕСТВА В ТОПЛИВЕ

— влага и углеводороды, содержащиеся в топливе и выделяющиеся из него при сухой перегонке в виде паров и газов. Количество Л. В. в Т. зависит от вида топлива и варьируется от 10 (в тощих углях и антрацитах) до 50 % (сухие длиннопламенные угли). Л. В. в коксобензольном производстве используются для получения смолы, бензола, аммиака и других продуктов.

ЛЕТУЧИЕ ПАРУСА

(Flying sail) — паруса, не составляющие постоянной парусности судов. Ставятся только при слабом ветре. Из прямых парусов к ним относятся главным образом лисели, бом-брамсели и трюмсели; из косых — все верхние паруса, поднимаемые между мачтами.

ЛЕТУЧИЙ ГОЛЛАНДЕЦ

(The flying Dutchman) — старинная легенда, согласно которой капитан голландского судна Ван Страатен был осужден на вечное скитание по морям, никогда не приставая к берегу. В костюме XVII в. Л. Г., прислонясь к мачте своего судна, носится по морям, причем встреча с ним предвещает гибель морякам. В настоящее время Л. Г. обычно называют потерпевшее крушение судно, плавающее вблизи от поверхности воды и представляющее опасность для плавания судов.

ЛЕТЧИК

(Airman, aviator, flier) — лицо, совершающее самостоятельные полеты и управляющее самолетом. Звание летчика дается лицам со специальным образованием, получаемым в авиационных школах.

ЛЕЧЬ

— см. Ложиться, Лежать.

ЛЕЧЬ В ДРЕЙФ

(To bring to) — расположить паруса таким образом, чтобы от действия ветра на одни из парусов судно продвигалось вперед, а от действия на другие — назад; вследствие этого лежащее в дрейфе судно попеременно то слегка продвинется вперед (восходит), то идет назад (нисходит), удерживая за время Л. в Д. свое почти первоначальное место. Замеченные румбы самых больших восхождений и нисхождений в среднем принимают за курс.

ЛЕЩАДЬ, ЛЕЩАТЬ, ЛЕЩЕДЬ

(Slab) (арх.) — 1. Ровная, усеянная арешником мель в море. 2. Обсыхающая в отлив каменистая прибрежная отмель. 3. Маленькое озерцо среди каменистой местности. 4. Коса с малой покатостью ложа реки. К лещеватому берегу подвести плот нельзя.

ЛИБРАЦИЯ

— кажущиеся колебания шара Луны. Вызываются неравномерностью движения Луны по орбите вместе с равномерным вращением Луны около оси, наклонной к плоскости орбиты. Позволяет видеть несколько больше половины всей лунной поверхности.

ЛИВЕНЬ

(Shower, pouring rain, downpour, cloud-burst) — дождь, дающий в минуту слой воды на определенной площади толщиной более 1 мм (более 10 т на гектар.)

ЛИВЕР

(Siphon) — прибор для переливания небольших количеств жидкости, действующий по принципу сифона. Применялся на флоте для переливания водки из бочек или анкерков в ендову.

ЛИГА ОБНОВЛЕНИЯ ФЛОТА

— см. Лиги морские.

ЛИГИ МОРСКИЕ

— крупные буржуазные общественные организации в большинстве капиталистических государств, ставящие себе задачей усиление военно-морской мощи своей страны. Первая Л. М. была основана в Англии в январе 1895 г. ("The Navy League"). В Германии в 1898 г. была основана лига под названием "Германский морской союз" ("Deutscher Flotten-Verein"). Французская лига ("La Ligue Maritime") основана в 1899 г. Кроме того, Л. М. были основаны в Италии (1901 г.), США (1902 г.), Швеции (1906 г.) и др. государствах. В России в 1905 г. образовалась Лига обновления флота, а вслед за ней Российский морской союз. Деятельность этих лиг в России не получила сколько-нибудь широкого размаха.

ЛИГРОИН

— бесцветная летучая жидкость, получаемая при перегонке нефти. Употребляется в качестве растворителя, а в смеси с бензином — в качестве легкого топлива.

ЛИДДИТ

(Lyddite) — см. Мелинит.

ЛИДЕРЫ

(Leaders) – эскадренные миноносцы (см.) больших размеров (до 3000 т водоизмещения).

ЛИК

(Bolt-rope of a sail) – кромка всякого паруса, а равно и шкаторина.

ЛИКАЖ

(стар.) – течь.

ЛИКОВЫЕ НИТКИ

– толстые парусные нитки, которыми обычно подшивают трос к парусине при окончивании паруса ликтросом.

ЛИКТРОС, ЛИКОВИНА

(Boltrope) – мягкий трос, спущенный полого, которым обшивают кромки парусов. В зависимости оттого, какая кромка обшита, Л. получает дополнительные наименования: боковой, верхний, нижний и т. д.

ЛИМАНЫ

(Estuaries, firths) – заливы, образовавшиеся от затопления морем низовьев рек. От моря лиманы отделены низкими, узкими косами; иногда свободно сообщаются с морем. Некоторые Л. совершенно отделены от моря и превратились в соленые озера. См. также Дельта.

ЛИМБ СЕКСТАНА

(Limb) – серебряная пластинка с нанесенными на ней делениями, врезанная в дугу сектора секстана (см.). Деления на Л. С. обыкновенно наносятся через 10 мин. дуги.

ЛИМБЕРБОРДОВЫЕ ДОСКИ, ЛИМБЕРБОРДЫ

– или иначе крышки, которыми закрывается лимбербордовый канал.

ЛИМБЕРБОРДОВЫЙ КАНАЛ, ЛИМБЕРБОРТОВЫЙ КАНАЛ

(Limbers, water course) – канал между кильсоном и первым поясом внутренней обшивки на деревянных судах, служащий для стока воды.

ЛИМБЕРБОРДОВЫЙ ПОЯС, ЛИМБЕРБОРТОВЫЙ ПОЯС

(Limber strake) – пояс внутренней деревянной обшивки, ближайший к килю, непосредственно примыкающий к лимбербордовому каналу.

ЛИМБЕРС

– см. Лимбербордовый канал.

ЛИМНОЛОГИЯ

– отдел гидрографии, занимающийся изучением озер.

*ЛИНЕЙКА КАТЯЩАЯСЯ

Линейка катящаяся.

– линейка с двумя роликами, при помощи которых ее можно перемещать параллельно самой себе. По краям линейки нанесены деления, позволяющие пользоваться линейкой

как транспортиром. Такая линейка совмещает в себе и параллельную линейку, и транспортир.

*ЛИНЕЙКА ПАРАЛЛЕЛЬНАЯ

— прокладочный инструмент, состоящий из двух обыкновенных линеек, соединенных двумя медными, одинаковой длины, тягами на шарнирах. Линейки делаются из выдержанного твердого мелкослойного дерева (пальма, грушевое или черное дерево), вываренного в парафине или масле. Размеры линеек: большие — длиной в 60 см, средние — 45 см и малые — 30 см.

Линейка параллельная.

Капитан Фильд нанес на внешнем срезе одной половины П. Л. деления через $1/4$ румба, а на другой — градусные деления через 1° , благодаря этому его линейка одновременно служит и транспортиром. Такая линейка известна под названием П. Л. капитана Фильда.

ЛИНЕЙНЫЕ КОРАБЛИ, ЛИНКОРЫ

(Battleships) — 1. Парусный 2- и 3-палубный корабль, имевший пушки, расположенные в линию (по бортам на палубах) и принимавший бой с противником в строю кильватерной колонны. 2. Наиболее мощные по современным техническим возможностям боевые артиллерийские корабли, имеющие основным назначением при бое в море или в прибрежном районе в составе флота (соединения) наносить противнику мощные артиллерийские удары и оказывать наиболее упорное сопротивление его действиям, обеспечивая этим боевую устойчивость соединений легких сил.

Калибр главной артиллерии на современных Л. К. колеблется в пределах от 280 до 406 мм. Число орудий от 6 до 12. Кроме артиллерии главного калибра, Л. К. имеют вспомогательную артиллерию: противоминную и зенитную. Назначение этой артиллерии, главным образом, — оборона самого Л. К. Калибр противоминной артиллерии — 120–152 мм, число орудий от 12 до 20. Калибр зенитной артиллерии — 76–130 мм, число орудий 4–12 и дополнительно — большое количество автоматов и пулеметов против низколетящих самолетов. Торпедное вооружение состоит из подводных или надводных аппаратов. Число труб аппаратов колеблется от 4 до 6. Калибр торпед 45–53 см. На последних Л. К. торпедное вооружение больше не устанавливается. Толщина вертикальной брони достигает 406 мм, горизонтальной — до 250 мм. Водоизмещение до 45 000 т. Скорость хода от 21 до 30 узл. Дальность плавания от 5 000 до 12 000 миль при экономическом ходе.

*ЛИНЕЙНЫЕ КРЕЙСЕРА

(Battle cruisers) — боевые корабли, представляющие собой разновидность линейного корабля. Л. К. обладают большим ходом, нежели линкоры.

Линейный крейсер.

Это увеличение скорости хода достигается за счет уменьшения количества орудий и ограничения бронирования.

ЛИНЕЙНЫЕ УСЛОВИЯ

(Liner terms) — условия перевозки грузов линейными судами, по которым грузовые работы производятся в любое, по требованию парохода, время, причем стивидорные работы производятся средствами парохода. Помимо указанных, имеется еще целый ряд особых условий, которые большей частью вытекают из особенностей регулярности и срочности этих пароходов в отличие от фрахтуемых случайных — "диких" пароходов или трампов, которые берутся для любых перевозок и по любым направлениям.

ЛИНЕК

(Gasket) — короткая веревка, с палец толщины, с узлом на конце. Служил для наказания матросов в старом флоте. Наказание Л. производилось обычно на баке. Наказуемый спускал рубаху и, заложив руки за голову, становился между двумя боцманами, а последние по очереди, с расстановкой, били его между лопаток.

Наказание Л. было отменено лишь в 60-х годах прошлого ст. "Не все линьком, ино и свистком" – старинная матросская поговорка.

ЛИНЗА

чечевица (Lens) – прозрачное тело (стекло, кварц), ограниченное двумя сферическими поверхностями или одной сферической и плоской поверхностью. Л., которые в середине толще, чем по краям, превращают параллельный пучок лучей в сходящийся и называются собирательными. Л. же, у которых края толще, чем середина, превращают параллельный пучок в расходящийся и называются рассеивающими. Л. дают (действительное или мнимое) оптическое изображение находящихся перед ними предметов и являются важнейшей частью оптических приборов.

ЛИНИИ РАСХОДИМОСТИ

– линии, вдоль которых происходит расхождение линий токов (см.).

ЛИНИИ СОМНЕРОВЫ

– прямые, изображающие на морской карте небольшие отрезки кругов равных высот. См. Точка определяющая.

ЛИНИИ СХОДИМОСТИ

– линии, вдоль которых сходятся линии токов (см.).

ЛИНИИ ТОКОВ

(Stream lines) – воображаемые пути воздушных масс в нижнем слое циклонов, антициклонов и других барических образований.

ЛИНИЯ

– прежняя русская мера длины = 0,1 дм. = 2,54 мм = 10 точкам.

ЛИНИЯ

(Line) – старинное название боевого порядка флота. В "Лексиконе вокабулам новым" (первая четверть XVIII в.) говорится, что Л. это "установление кораблей к бою морскому".

ЛИНИЯ АПСИД

– см. Апсиды.

ЛИНИЯ БАТАЛИИ

(Line of battle) (стар.) – термин парусной тактики, обозначающий боевой строй эскадры или ее отдельных частей к моменту боевого столкновения. Обычно строй кильватера.

ЛИНИЯ БЕЙДЕВИНДА

(Close-hauled line) – линия, составляющая с направлением ветра угол в 6 румбов; бывает правого или левого галса.

ЛИНИЯ БОЕВОГО КУРСА

самолета – прямая линия, образованная пересечением начальной плоскости с любой горизонтальной плоскостью.

ЛИНИЯ БОЕВОГО ПУТИ

самолета – прямая линия, образованная пересечением плоскости бомбометания с любой горизонтальной плоскостью.

ЛИНИЯ ВАЛОВ

(Line of shafting) – состоит из отдельных частей, соединяемых между собой фланцами на болтах или соединительными муфтами. Каждая отдельная часть Л. В. лежит в подшипниках и носит особое название. Название частей по порядку от машины до гребного винта следующее: 1. Коленчатый вал, лежащий в рамных подшипниках двигателя. 2. Упорный вал, лежащий в своих подшипниках и имеющий особый упорный подшипник, через который кораблю передается все упорное давление, развиваемое при работе гребного винта. 3. Промежуточный, или коридорный, вал, лежащий в подушечных подшипниках. На небольших судах этого вала иногда не бывает. 4. Дейдвудный вал, выходящий наружу корабля через дейдвудную трубу и лежащий в дейдвудных подшипниках. 5. Гребной вал, лежащий в подшипниках кронштейна. Наконец гребного вала насаживается гребной винт.

ЛИНИЯ ВОЗВЫШЕНИЯ

– линия, проходящая через центры казенного и дульного срезов пушки (ось канала орудия).

ЛИНИЯ ДЕМАРКАЦИОННАЯ

(Line of demarcation) – см. Демаркационная линия суточного времени.

ЛИНИЯ ДОЗОРА

– часть водной поверхности, на которой держатся дозорные корабли или самолеты.

ЛИНИЯ ЗАГРАЖДЕНИЯ

– линия, по которой поставлены мины.

ЛИНИЯ ОТВЕСНАЯ

– направление, определяемое в каждой точке земной поверхности движением свободно падающего тела под влиянием силы тяжести. Направление это указывается нитью, верхний конец которой прикреплен, а к нижнему подвешено какое-нибудь тяжелое тело, находящееся в покое. Если принять землю за шар, что обыкновенно и допускается, то Л. О. всегда совпадает с направлением диаметра земного шара, проходящего через место наблюдателя.

ЛИНИЯ ОТСТАВАНИЯ

– прямая линия, соединяющая самолет в момент падения бомбы с точкой падения.

ЛИНИЯ ПОЛЕТА

(Line of flight) – линия, которую можно провести через центр тяжести самолета параллельно линии тяги. В горизонтальном полете Л. П. параллельна поверхности земли, вернее – поверхности воды.

ЛИНИЯ ПРИЦЕЛИВАНИЯ

– прямая, проходящая через визирные точки прицельных приспособлений, которые отвечают установкам, определяющим прицельный угол.

ЛИНИЯ РАЗДЕЛА

– см. Фронт.

ЛИНИЯ РАЗРЫВА

— прямая, проведенная через точку разрыва параллельно линии боевого пути самолета.

ЛИНИЯ СБРАСЫВАНИЯ БОМБЫ

— прямая линия, соединяющая точку разрыва с точкой сбрасывания.

ЛИНИЯ СТРОЯ

— линия, соединяющая одинаковые точки (напр. мостики) находящихся в строю кораблей.

ЛИНИЯ ТЯГИ

— линия, перпендикулярная плоскости вращения пропеллера. Она совпадает с осью пропеллера.

ЛИНИЯ ЦЕНТРА АНТИЦИКЛОНА (ЦИКЛОНА)

— линия, проходящая через центр антициклона (циклона) нормально к линии его пути и разделяющая антициклон (циклон) на две части относительно его движения: переднюю и тыловую.

ЛИНКОР

— см. Линейные корабли.

ЛИНОКСИН

— каучукоподобная масса, получаемая при неполном окислении олифы и идущая на изготовление линолеума.

ЛИНОЛЕУМ

(Linoleum) — прочная ткань с нанесенным на ней слоем линолеумного цемента, состоящего из линоксина и наполнителя (пробковой или древесной муки). Применяется как палубное покрытие в жилых помещениях и коридорах.

ЛИНЬ

(Yarn, spanyarn, twine, ratling-stuff, ratline) — всякий тонкий трос, выделанный, как правило, из особо хорошей пеньки, толщиной в 1 дм. (25 мм) и ниже. Каболки в Л. называются нитями; так, если Л. спущен из 9 каболок, то говорят: Л. в 9 нитей. Л. бывают: в 12 нитей, девятёрик, шестёрик, стеклинь, слаблинь, юзинь, марлинь, меловая нитка, лаглинь, лотлинь и сигнальные фалы. Большинство Л. идет для мелких и чистых такелажных работ и на обделку шлюпочного такелажа, как, напр., в 12 нитей, девятёрик, шестёрик, стеклинь, слаблинь, юзинь и тонкий лаглинь. Остальные Л. идут по специальному назначению. Из Л. кабельной работы делались только диплотлини в 27 нитей. Л., спущенные из бородки, называются бородочными или шкимушгаром.

ЛИНЬ БОРОДОЧНЫЙ

— лить, спущенный из бородки. Л. Б. бывают в 12, 9 и 6 нитей. Кроме того, из бородки спускаются линии, называемые шкимушгаром (см.).

ЛИНЬ ПЛЕТЕННЫЙ

— обладает свойством меньше скручиваться, нежели обыкновенный свитый лить; идет на сигнальные фалы и на лаглинь для механических лагов.

ЛИНЬ-ТОУ

(стар.) – белый трос, толщиной от 6 до 12 дм. (152–305 мм), длиной около 50 саж. (92 м), употреблявшийся на различные корабельные снасти.

ЛИСЕЛИ, ЛИСЕЛЬ-ЗЕЙЛИ, ЛИЗЕЕЛИ

(Studding-sail) – паруса на судах, употребляющиеся в помощь прямым парусам при попутных ветрах; ставятся по сторонам этих парусов на особых рангоутных деревьях – лисель-спиртах. Л. бывает только на фок- и грот-мачтах. На бизань-мачте Л. не имеется, чтобы не заслонять ими гротовых парусов, самых важных для скорости хода судна. Брам-лисели ставятся с боков брамселей; марса-лисели ставятся с боков марселей; ундер-лисели ставятся с боков фока.

ЛИСЕЛЬ-БЛОКИ

(Jewel-blocks) – блоки на ноках брам- и марса-реев для лисель-фалов.

ЛИСЕЛЬ-ГАЛС

(Tack of a studding sail) – снасть, ввязываемая в нижний наружный угол лиселя; проходит в блок на ноке лисель-спирта и идет назад на палубу. Назначение ее – растягивать нижнюю шкаторину лиселя по лисель-спирту и не давать последнему гнуться или ломаться от напряжения, которое он испытывает от надувшегося ветром лиселя.

ЛИСЕЛЬ-ИНДИГЕТ

– см. Водорез.

ЛИСЕЛЬ-РЕЙ

– рей, к которому привязывается парус, именуемый лиселем.

ЛИСЕЛЬ-СПИРТЫ, ЛИСЕЛЬ-ШПИРТЫ

(Studding-sail-booms, booms) – тонкие деревья на фока- и грота-реях и на фор- и грот-марса-реях, служащие для постановки лиселей. Л.-С. на нижних реях называются марса-лисель-спирты, на марса-реях – брам-лисель-спирты.

ЛИСЕЛЬ-ТАКЕЛАЖ

(Studding sail gear) – снасти у лиселей.

ЛИСЕЛЬ-ФАЛ

(Studding-sail halyard) – снасть, с помощью которой поднимается лисель.

ЛИСЕЛЬ-ШКОТ

(Studding-sail sheet) – снасть, привязываемая к нижнему внутреннему углу лиселя. Марса-лисель-шкот тянется на палубе, а брам-лисель-шкот – на марсе.

ЛИСЕЛЬ-ШТЕРТЫ

– снасти, служащие для поднимания лисель-спиртов при креплении парусов и взятии рифов, а равно и для выстреливания и выдвигания их при постановке лиселей.

ЛИСЕЛЬНЫЙ РЕЕК

– реек, к которому пришнуровывается лисель.

ЛИСТВЕННИЦА

– дерево, превосходящее по прочности все другие строевые породы. Не подвергается червоточине и трудно возгорается. На открытом воздухе выделяет скипидар, которым

покрывается поверхность брусьев, благодаря чему дерево долгое время предохраняется от гнилости. В закрытых местах ее долговечность еще более велика. Она является идеальным материалом для внутреннего натесного набора судов и для подводной обшивки.

ЛИСТЕР-БОТ

— мореходное судно, по типу принадлежащее к палубным шлюпкам с косыми парусами, от 10 до 15 м длиной, сходное с лоцманскими ботами, плавающими на юге Норвегии у мыса Листер. Хорошо лавирует и выдерживает штормовую погоду. Встречается на Севере СССР.

ЛИСТОПАД

(сев.) — ю.-з. ветер, преобладающий осенью, когда падает лист с деревьев.

ЛИТЕРС, или ГИТЕРС

(стар.) — кривая лейка, употреблявшаяся для обливания корабельных бортов при их мытье.

ЛИТОПОН

— см. Белые краски.

ЛИТОРАЛЬНАЯ ЗОНА

— 1. Мелкая береговая часть моря. 2. Узкая прибрежная полоса к Ost'у от п-ова Истрии в пределах Югославии.

ЛИТОРАЛЬНЫЙ

— прибрежный.

ЛИТОСФЕРА

— твердая оболочка земного шара.

ЛИТР

(Litre) — единица измерения емкости сосудов (а также объема жидких тел) в метрической системе мер, равная 1 дм³ или 1000 см³.

ЛИФГАУТ

(стар.) — см. Фалстем.

ЛИФТ

(Lift) — подъемная машина, в которой груз вертикально перемещается при помощи троса.

ЛИХТЕР

(Lighter) — грузовое несамоходное судно, используемое для вспомогательных целей, напр. для перегрузочных работ, как на реках, так и на рейдах. Л. применяются и для морских перевозок. Л. имеет иногда собственные погрузо-разгрузочные средства. В прежнее время Л. называли малые и обыкновенно плоскодонные несамоходные грузовые суда. В настоящее время Л. делаются иногда самоходными.

ЛИЦЕВАЯ СТОРОНА ПАРУСА

(Face) — лицевой стороной прямого паруса и лиселя называется та сторона, в которую дует ветер, т. е. обращенная к корме судна. На Л. С. П. всегда

нашивается ликтрос, благодаря чему Л. С. легко можно найти даже у скатанного паруса. У косых парусов, у которых обе стороны являются рабочими, Л. С. и изнанка не различаются, а стороны называются правой и левой.

ЛИЦЕНЗИЯ

(License) — на основании существующих в СССР положений о внешней торговле на всякий груз, прибывающий из-за границы, по приходе в первый советский порт должна быть предъявлена так называемая Л., представляющая собою разрешение на ввоз из-за границы данного груза, выдаваемое торгпредством в той стране, откуда этот груз вывезен. В некоторых случаях Л. выдаются отделами Наркомата внешней торговли на грузы, вывозимые из портов СССР за границу. При отсутствии Л. на тот или иной груз таможня может не выпустить груз с судна или не допустить его погрузку на судно.

ЛИЧНЫЙ ЗНАК

— круглый металлический или четырехугольный картонный в металлической оправе знак с нанесенными на нем боевым номером краснофлотца и названием корабля (части); выдается при увольнении на берег.

ЛЛОЙДОВСКИЙ РЕГИСТР

(Lloyd's register) — см. Классификационные общества.

ЛОБАЧ, ЛОВОВОЙ ВЕТЕР

(волж.) — встречный ветер.

ЛОБОВОЕ СОПРОТИВЛЕНИЕ

— составляющая часть полного сопротивления, испытываемого телом при движении его в жидкости или газе, направленная по продольной оси тела в сторону, обратную движению тела. Л. С. корабля — сопротивление, направленное по диаметральной плоскости в корму при движении корабля вперед.

ЛОВЕРДЕК

(Lower deck) — нижняя палуба.

ЛОВЕЦКИЕ СУДА

— мелкие гребные, парусные и моторные суда, активно занимающиеся промыслом. Типы их чрезвычайно разнообразны. В каждом районе на базе местных условий и традиций создавались свои особые типы судов, наряду с которыми можно отметить и типы, заимствованные извне (напр. суда норвежского типа на Мурманском побережье, суда дальневосточных типов, проникнувшие на промыслы Европейской части СССР и пр.). К числу мелких Л. С. относятся в Советском Союзе: бударки и реюшки — в сев. части Каспийского моря; таймуль, кулас, подчалок — южн. части Каспийского моря; елы, шнеки, карбасы — на Мурманском побережье; финки, гдовки, соймы — в Финском заливе; кунгасы и кавасаки — на Дальнем Востоке и пр. Значительное разнообразие типов мы находим также и в иностранных промысловых флотах. Суда большинства названных типов имеют в длину 5–9 м при ширине 1,3–2,6 м и осадке 0,2–0,9 м. Более крупные суда, длиной 11–20 м и грузоподъемностью 15–60 т, напр. рыбницы Каспийского моря, лайбы Финского залива, а также разные шаланды и баржи применяются в качестве стоечных (суда матки) и транспортных судов. С внедрением новых орудий промысла (дрифтерные сети, датский невод) некоторые типы стоечных судов стали использоваться также и для активного лова в качестве дрифтеров, сейнеров, сетеподъемников и пр. Из иностранных судов мелкого и среднего размеров большой интерес представляют моторные боты Дании, поскольку они вылились в стандартизированные типы. К таким стандартным типам относятся 11 типов моторных ботов без живорыбного садка и 9 типов с живорыбным садком. Стандартизация коснулась не только главных размерений судов, но также и обводов, конструкций, размеров связей корпуса и снабжения.

ЛОВИТЬ КОНЕЦ

— стараться поймать, подхватить, перенять на лету конец, бросаемый с судна.

"ЛОВИТЬ КРАБОВ"

(Catching a crab) — случайность, могущая произойти при гребле. Заключается в том, что гребец, неправильно погрузив лопасть весла в воду и вместе с тем сделав большое усилие для гребка, вырывает внезапно весло из воды и падает.

"ЛОВИТЬ ЩУКУ"

— случайность, могущая произойти при гребле. Заключается в том, что гребец, делая гребок, неправильно разворачивает лопасть весла в воде, т. е. ставит лопасть в конце гребка плашмя, а не ребром, как то полагается. Вследствие сопротивления воды он уже не может в этом случае вытащить своевременно весло из воды и тем самым нарушает работу гребцов всей шлюпки, а в некоторых случаях может получить удар задним веслом.

ЛОГАРИФМИЧЕСКАЯ КРИВАЯ

— см. Боевая локсодромия.

ЛОГАРИФМИЧЕСКАЯ ЛИНЕЙКА БАЙГРЕВА

— прибор, специально предназначенный для определения высоты и азимута светила по счислимой широте, известному склонению и часовому углу.

ЛОД

(Load) — мера леса, равна для кругляка 40 куб. фут. и для шпал — 50 куб. фут. Часто употребляется как единица фрахтовой ставки.

ЛОДИЯ

(стар.) — всякое речное судно, особенно больших размеров, в противоположность мелким судам, называвшимся межеумками.

ЛОДКА

— наименование мелких гребных судов, принятое на реках.

ЛОДКА БЕЛОЗЕРСКАЯ, БЕЛОЗЕРКА

— речное судно Белозерского бассейна, длиной не более 21 фута (6,4 м), шириною 3 фута (0,9 м), грузоподъемностью до 25 пуд. (410 кг) при углублении в 1 фут (0,3 м). На Б. бывает 2–4 весла, иногда ставится мачта со шпринтовым парусом.

ЛОДКА ВЕРХОВАЯ

— речное парусное судно, имеющее те же размерения, конструкцию и устройства, что и завозная лодка (см.).

ЛОДКА ЖИВОДНАЯ КУСОВАЯ

— ловецкое судно длиной 36–40 фут. (11,0–12,1 м), шириною 8–10 фут. (2,4–3,0 м), с высотой борта 5–6 фут. (1,5–1,8 м), грузоподъемностью от 900 до 2000 пуд. (15–33 т), при осадке 2,5–3,5 фут. (0,8–1,1 м). Строились в Астрахани и на окрестных ватагах. Имели весла (2–4) и паруса.

ЛОДКА СВОЙСКАЯ

– ловецкое судно длиной 18–36 и более фут. (5,5–11,0 м), шириной 4–4,5 фут. (1,2–1,4 м) с высотой борта не более 3 фут. (0,9 м), грузоподъемностью до 150 пуд. (2,5 т), при осадке 1–1,5 фут. (0,3–0,5 м). Строились в Астрахани и на окрестных ватагах. Имели весла и две мачты. Паруса рейковые, косые.

ЛОДКА СУДОВАЯ, или ШКОУТНАЯ

– прибрежное судно длиной 18–30 фут. (5,4–9,1 м), шириной 4–4,5 фут. (1,2–1,4 м), высотой борта 1,75–3 фут. (0,5–0,9 м), грузоподъемностью до 150 пуд. (ок. 2,5 т) при осадке, примерно, 2 ф. (0,6 м). Строились в Баку и Астрахани. Вооружение – три съёмные мачты с косыми рейковыми парусами и 14 весел. Употреблялись преимущественно при шкоутах и бакинках.

ЛОДКИ-АМФИБИИ

– суда, могущие двигаться как по суше на колесах, так и по воде посредством лопаток на колесах или винтов. Находятся еще в стадии опытов.

ЛОДКИ МАССОВОГО КАТАНИЯ

– см. Спортивные суда, гребные.

ЛОДКИ НАРОДНОЙ ГРЕБЛИ

– см. Спортивные суда, гребные.

ЛОДКИ "ПРИВОЙНЫЕ"

– плоскодонные лодки, достаточно вместительные для приема груза; имеют форму обводов, пригодную для хода при сильном волнении. Приводятся в движение гребками (пагайями). Применяются для разгрузки судов у незащищенного берега.

ЛОДКИ РАЗБОРНЫЕ, или СОСТАВНЫЕ

– лодки, составляемые из отдельных секций; эти секции благодаря водонепроницаемым переборкам обладают самостоятельной плавучестью и могут быть соединены по нескольку штук в одно целое судно. Соединение осуществляется с помощью болтов, располагаемых по периметру концевых шпангоутов. Кормовая и носовая части у Л. С. одинаковы между собой, промежуточные секции также все стандартные. Л. С. изготавливаются из дерева, железа или алюминия. Применяются в экспедициях (военных, научных).

ЛОДОЧНИК

(Waterman, sculler, boatman, wherryman, bargeman) – хозяин или гребец на лодке; перевозчик.

ЛОДЬЯ, ЛАДЬЯ

(сев.) – грузовое парусное палубное судно, вышедшее из употребления, с грузоподъемностью 15–30 т, с осадкой кормы 1,2–2,7 м (4–9 фут.).

ЛОЖБИНЫ

– см. Барические ложбины.

ЛОЖИТЬСЯ, ЛЕЧЬ

Лечь на правый (левый) галс – расположить курс судна так, чтобы ветер дул с правой (левой) стороны. Ложиться (лечь) в дрейф – расположить паруса так, чтобы у судна не было хода. Лечь на такой-то курс – дать судну заданное по компасу направление движения. Лечь на курсовой угол – дать кораблю такое направление движения, чтобы его диаметральной плоскостью составляла бы постоянный угол с направлением на избранный предмет (цель). Ложиться на такой-то румб – давать

судну заданное по компасу направление движения. Лечь на створ – расположить курс судна так, чтобы оно двигалось по линии створа. Лечь на якорь (стар.) – встать на якорь. Туман ложится – стелется.

ЛОЖКИ

– см. Логики.

ЛОЖНЫЕ СОЛНЦА И ЛУНЫ

– см. Гало.

ЛОКОМОТИВНЫЙ КОТЕЛ

– огнетрубный пролетный котел с топкою коробчатого типа. Встречается на речных судах и паровых катерах.

ЛОКСОДРОМИЯ

– линия на земной поверхности, пересекающая все меридианы под одним и тем же углом. Судно, идущее все время по одному курсу, идет по Л. На морской карте, составленной в меркаторской проекции, Л. имеет вид прямой линии. См. также Боевая локсодромия.

ЛОМ

(арх.) – окраина льда у проруби.

ЛОМИК

– кочегарный инструмент, служащий для подламывания шлака в топке котла.

ЛОНГА-САЛИНГ

лонгосалинг, лонг-салинг (Trestle-tree) – продольные брусья, прикрепленные к нижней части топа мачты или стеньги. Л.-С. вместе с краспицами и чиксами служат основой марса или салинга.

*ЛОНГА-СПЛЕСЕНЬ, ДЛИННЫЙ СПЛЕСЕНЬ, РАЗГОНКА, РАЗГОННЫЙ СПЛЕСЕНЬ

Лонга-сплесень на проволочном тросе.

(Long splice) – сплесень, применяемый в тех случаях, когда в месте сплесневания не должно быть большого утолщения снасти, затрудняющего ее прохождение в блок.

*ЛОНГ-ТАКЕЛЬНЫЙ БЛОК, ЛОНГ-ТАКЕЛЬ-БЛОК

Лонг-такельный блок.

(Longtackle block) – блок, имеющий два шкива на разных нагелях, подобно комель-блоку. Представляет собой как бы два блока, соединенных в одном корпусе. Употребляется для руль-талей, анкершток-талей, риф-талей косога грота, бык-горденей нижних парусов и пр.

ЛОНДОНСКИЕ ЛИХТЕРНЫЕ УСЛОВИЯ

(London lighterage clause) – правила пользования в Лондоне лихтерами.

ЛОНДОНСКИЕ УСЛОВИЯ

(London clause) – условия в американских коносаментх, по которым судовладельцам разрешается выгрузка груза за счет и риск грузополучателя немедленно по прибытии судна в Лондон.

ЛОНЖЕРОН

(Longeron) – одна или несколько балок, идущих вдоль размаха крыла самолета и дающих основную прочность крылу.

ЛОПАРЬ, ЛОПЕРС

(Fall) – ходовой или внешний конец как у талей, так и у всякой снасти, напр. кат-лопась, винт-лопась и пр.

"ЛОПАРЕА УЛОЖИТЬ"

– команда, подаваемая после спуска шлюпки, по которой люди, стоявшие на лопарях, убирают лопаря, укладывая их в бухты, предварительно обтянув и завернув их на утки.

ЛОПАСТЬ

(Blade, fan, vane, paddle) – гребная часть весла, гребных винтов и судовых колес. У последних Л. называют также плицей или гребком.

ЛОПАТА

– примитивное приборочное приспособление, служащее для отжима воды с деревянного настила палубы после ее скачивания. Имеет вид узкой лопатки из дерева, в нижний срез которой врезана полоса толстой резины. Отсюда лопатить палубу – отжимать воду с палубы при помощи Л.

ЛОПАТА ОТ СИДРА

(слав.) – лапа якоря.

ЛОПАТИНА, ЛОПАТЫНА

(волж.) – устье оврага, выходящего на реку, и нанос перед ним; широкая плоская коса, частью подводная.

*ЛОПАТКА ПАРОВОЙ ТУРБИНЫ

Лопатка паровой турбины,

(Blade, blading) – деталь, устанавливаемая по окружности рабочих и направляющих дисков или роторов турбины. Направляющие лопатки служат для изменения направления и скорости движения пара, проходящего между этими лопатками. Рабочие лопатки воспринимают энергию струи пара, который своим давлением на них приводит ротор турбин во вращение.

*ЛОПАТОЧКА, ЛОПАТКА

– такелажный инструмент, употребляемый при клетневании. Представляет собой маленькую деревянную Л. с небольшим отверстием в плоской своей части.

ЛОП-ШТАГИ

(Manropes of the bowsprit) – стоячий такелаж бушприта. Служит леером для людей, идущих по бушприту на утлегарь крепить кливер, и для других надобностей.

ЛОРДЕНЬ, ЛОРЛИНГ, ЛОРЛИН

(стар.) – смоленая веревка, скрученная в две нити. Применялась для оббивки стропов и стропок у порт-талей.

ЛОП-ФУТОКС

(Second futtock) – нижние футоксы; нижняя составная часть деревянного шпангоута.

ЛОСЕЕТ

(сев.) – говорят, когда среди мелкой зыби местами появляется гладкая поверхность воды.

ЛОСО

(бел.) – говорится о море, когда оно тихо, гладко, не шелохнет, как зеркало.

ЛОСТИТЬ

– покрывать пазы деревянного судна лостами и закреплять их.

ЛОСТЫ, САРГИ

– тонкие и узкие дощечки (дранчики), прибиваемые железными скобами вдоль пазов корпуса деревянных речных судов (барок, расшив и пр.), у которых пазы не конопатятся паклей.

ЛОСЬ-ПЛАН

(стар.) – временный помост, пристань для выгрузки судна.

ЛОСЬ-ПОРТЫ

(ист.) – фальшивые (накрашенные на бортах) пушечные порты на купеческих судах; служили для введения в заблуждение пиратов.

ЛОСЬ-СТЕНЬ-ШТАГ

(Topmast, preventer stays) – снасть, подобная стень-штагу, устанавливаемая в помощь последнему.

ЛОСЬ-ШТАГ

(Preventer stay) – тот из двойных штагов, по которому ходит косой парус, напр. грот-лось-штаг – штаг, по которому ходит грот-стаксель. Стень-лось-штаг – штаг, по которому ходит стень-стаксель. Фор-лось-штаг – штаг, по которому ходит фока-стаксель. Этому же термину можно дать и другое определение: Л.-Ш. – левый фока-или грота-штаг и фор- или грот-стень-штаг. Если штаги проходят один за другим, то Л.-Ш. называется проходящий ниже другого.

ЛОТ

(Plummet) – 1. Свинцовая или чугунная гиря у ручного лота (см.). 2. Чугунный и каменный груз, употребляемый на плотях и сплавных судах для задерживания их движения. Л. применяются также на караванах, буксируемых и идущих за пароходом по течению, в кривых и узких местах при проходе под мостом и др. В этих случаях Л., опущенный на грунт, задерживает раскатывание каравана и способствует устойчивости его на курсе; этой же цели служат опускаемые с кормы цепи.

ЛОТ

– см. Навигационный вычислитель лота.

*ЛОТ-ПРЕДОСТЕРЕГАТЕЛЬ ДЖЕМСА, или ПОДВОДНЫЙ ЧАСОВОЙ

(Submarine sentry) – прибор, действие которого основано на законах летания бумажного змея. Судно буксирует на металлической проволоке (лотлине) за кормой деревянный змей, идущий под водой на заданной глубине. Когда змей, встретив

глубину менее заданной, ударится о дно моря, он опрокинется, всплывет и предупредит в то же время сигнальным звонком об этом судно.

*ЛОТ РУЧНОЙ

Лот ручной.

(Lead, hand-lead, sounding lead) — состоит из свинцовой или чугунной гири, называемой лотом, и лотлиня. В нижнем широком основании лота сделана сферическая выемка, в которую перед бросанием лота вмазывают сало, смешанное с толченым мелом, для доставания образцов грунта. Деления лотлиня отмечаются марками из кожи и флагдука, а иногда из парусины и холста. Л. Р. служит: 1. Для измерения с корабля или шлюпки небольших относительно глубин, не превосходящих 20 саж. (40 м) при ходе судна до 5 узл. 2. Для определения направления движения судна при съёмке с якоря и разворачивании машинами на месте и 3. Для определения, дрейфует ли судно во время якорной стоянки в свежую погоду.

ЛОТ-СТРОП

— см. Брест-строп.

*ЛОТЫ МЕХАНИЧЕСКИЕ

Лот механический.

Лот Джемса.

Лот Томсона.

(Sounding machine) — лоты, устройство которых основано по большей части на изменении давления воды с глубиною; по величине давления судят о глубине погружения лота, т. е. определяют глубину моря. Наиболее употребительным из Л. М. является лот Томсона (лорда Кельвина).

ЛОТЫ НАВИГАЦИОННЫЕ

— приборы, посредством которых измеряют глубину моря под килем судна. Л. Н. по роду своего устройства разделяются на: 1. Ручной лот и диплот. 2. Механические лоты и 3. Эхо-лоты.

ЛОТБАК

— кадка для лотлиня.

ЛОТЛИНЬ

ручного лота (Lead or sounding line) — белый пеньковый трос в 9 или 12 нитей тросовой работы, длиною 45 саж. Л. разбивается на 6-фут. сажени; первые 6 саж. разбиваются, кроме того, и на футы. В РКВМФ принята новая разбивка лотлиня в метрических мерах. Для ручного лота берется Л. в 52 м, и разбивка его делается от 0 до 50 м. Для диплота Л. берется в 155 м и разбивается до 150 м.

*ЛОТЛИНЬ-БЛОК

Лотлинь-блок.

— блок, служащий для закладывания лаглиня или лотлиня при работах с ними.

ЛОТОВАТЬ

— бросать лот.

ЛОТОВЫЙ

(Leadsman) – краснофлотец (матрос) рулевой специальности, назначенный для работы с лотом.

ЛОТОК

– род сходни, имеющий с боков невысокие закраины, препятствующие падению с нее груза. При погрузке судов вручную Л. устанавливаются в грузовых люках так, чтобы нижние концы их опирались на твиндечную палубу или дно трюма, а верхние – на комингс люка, находящегося выше этой палубы. По Л. грузы скользят непрерывным потоком, благодаря чему скорость погрузки значительно возрастает. Могут применяться только на малых судах с небольшой глубиной трюма.

ЛОЦДИСТАНЦИЯ

– исполнительные или рабочие организации гидрографического отдела флота на отдельных участках данного моря. Начальники Л. отвечают за действие маяков и огней, за ограждения в их районе, за состояние фарватеров и в соответствии с этим пользуются необходимыми гидрографическими судами, плавучими и техническими средствами. Л. выделяют в некоторых случаях особые участки, называемые лоцмейстерствами. Лоцмейстер имеет в своем ведении лоцманов своего лоцмейстерства и практически обслуживает район какого-либо одного порта, подчиняясь начальнику соответствующей Л. или начальнику гидрографического отдела непосредственно.

ЛОЦИЯ

(Sailing directions or pilots) – часть науки кораблевождения. Она занимается подробным изучением морей и океанов и служит руководством, как располагать по ним курсы судна, минуя все опасности и применяясь к господствующим ветрам, течениям и другим местным условиям, и как совершать плавание по ним в наикратчайший срок. Для этого в настоящее время в Л. описаны моря и океаны всего света, а также окружающие их берега и берега бесчисленных островов; почти везде изучены глубины, а опасные места обставлены предостерегательными знаками. Для всех морей составлены карты в том или ином масштабе. Все описания морей носят название руководств для плавания или лоций и вместе с картами составляют главные пособия для плаваний.

ЛОЦМАН

(Pilot) – 1. Лицо, хорошо знакомое со всеми условиями прохода к данному порту или плавания на каком-либо определенном участке пути. В обязанности Л. входит проводка судов в пределах своего участка. В зависимости от района работы Л. разделяются на морских, речных и доковых. До половины XVIII в. Л. в России назывались пилотами, а еще ранее корабельными вожжами, 2. Шхипер, корабельщик (касп.).

ЛОЦМАН ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ

– см. Ведущий кабель.

ЛОЦМАНСКИЕ СТАНЦИИ

или лоцвахты (Pilot stations) – пункты, где в данном районе можно по вызову получить лоцмана.

ЛОЦМАНСКИЕ СУДА

(Pilot boats) – служебные суда, используемые для доставки лоцманов на суда с целью их проводки в опасных местах, а также для ввода судов в порты и вывода их из портов со стесненными входами.

ЛОЦМАНСКИЙ УЧЕНИК

(Apprentice pilot or pilot's apprentice) – обучающийся лоцманскому делу.

ЛОЦМЕЙСТЕР

– должностное лицо в портах, в ведении которого находится постановка ограждений на рейдах и фарватерах.

ЛОЦМЕЙСТЕРСКИЕ СУДА

– суда вспомогательного назначения, используемые для работ по ограждению водных путей. По классификации гражданских судов относятся к судам технического флота.

ЛОЦМЕЙСТЕРСТВО

– см. Лоцдистанция.

ЛОШАДИНАЯ СИЛА

(Horse-power) – техническая единица мощности (отнюдь не силы), равная 75 кгм/сек, или 736 ватт. Обозначение – HP (также LC или PS). Постепенно вытесняется более удобной единицей мощности – киловаттом.

ЛОШКИ, ЛОЖКИ

– ванты на барках и других речных судах, идущие от бортов судна не к самому топу мачты, а ниже его. Верхняя часть мачты, остающаяся наподобие стеньги или флагштока, называется пикой. От вершины пики идут к бортам судна другие снасти, называемые личными логиками, заменяющие собой бакштаги или фордуны. Передняя лошка называется красной; нижний ее конец с подветренной стороны иногда переносится к носу в помощь штагу.

*ЛУБРИКАТОР

Лубрикатор.

(Lubricator) – прибор, подающий смазочное масло к различным трущимся поверхностям машины. Применяется в паровых машинах и двигателях внутреннего сгорания.

ЛУГА

(волж.) – см. Пойма.

ЛУГОВОЙ БЕРЕГ, ЛУГОВАЯ СТОРОНА

(речи.) – левый берег реки.

ЛУГОВНЕМ

(волж.) – ветер, дующий с левой, луговой стороны.

ЛУДА

(арх.) – 1. Низменный каменный островок. 2. Подводные камни, вообще мель в море, но чаще прибрежная, продолговатая. 3. Гранитные плешины, подводные или надводные камни – подводная Л., сухая Л. 4. Плитняковое дно реки, природная настилка.

ЛУЖЕНИЕ

(Tinning or tinkering) – покрытие металлов тонким слоем олова.

ЛУКА

– 1. Мыс. 2. Подковообразный изгиб реки. 3. Поемный луг, огибаемый рекою. 4. Залив, затон, заводь. 5. Глубокое место на реке перед косою (днепр.).

ЛУНА

(Moon) – планета, спутник Земли, вращается вокруг Земли и вместе с Землей вокруг Солнца. На небе представляется в виде диска, видимый размер которого несколько меняется, так как Л. вращается не по кругу, а по эллипсу, отчего бывает то ближе, то дальше от Земли (от 407 тыс. до 357 тыс. км). Диаметр Л. 3480 км. Л. сама по себе не светит, а отражает падающие на нее лучи Солнца. Этим объясняются ее фазы (см.). Движение Л. очень сложно и являлось предметом изучения многих астрономов.

ЛУННЫЙ ПРОМЕЖУТОК

(Lunitidal interval) – промежуток времени между прохождением Луны через меридиан места наблюдений и последующей полной водой; он меняется в зависимости от взаимного положения Солнца, Земли и Луны, но при определенных положениях светил для данного места он один и тот же. Величину среднего из лунных промежутков за половину лунного месяца называют средним прикладным часом Порты. Средний из Л. П. в сизигии при среднем расстоянии Земли и Луны от Солнца и склонении Луны и Солнца, равно нулю, называют прикладным часом порта. Так как прикладной час есть среднее из Л. П., а последние зависят от местных условий, то и величина его для каждого порта получается особой. Она указывается на картах, в лоциях и различных приливных таблицах. Разность между Л. П. и прикладным часом называется поправкой прикладного часа.

ЛУПА

(Magnifier, magnifying glass) – простейший увеличительный оптический прибор. Двояковыпуклая линза, помещаемая перед глазом, причем предмет помещают около ее главного фокуса.

ЛУПА КОМПАСНАЯ

– на тех судах, где в качестве путевого компаса служит 5-дм. компас образца Г. У., для увеличения размеров делений катушки пользуются обыкновенно Л. К., накладываемой своим основанием на азимутальный круг компаса. Л. К. представляет собою половину круглой чечевицы, радиусом в 55 мм и толщиной в центре в 8 мм. Л. К. рассчитана таким образом, чтобы при расстоянии глаза от нее в 50 см давать увеличение около трех раз.

ЛУЧОК

дрель (Bow, drill) – инструмент, служащий для сверления небольших отверстий.

ЛЫВА, ЛЫВИНА, ЛЫВКА

(арх.) – наносная трава в море, груды морской травы, порослей, плавучий нанос.

ЛЫЖИ САМОЛЕТА

– приспособление в виде полозьев, позволяющее делать взлеты со снежной поверхности и посадку на нее.

ЛЫЖНАЯ ДОСКА

– средняя доска днища, несколько большей толщины, чем соседние, на деревянных судах баржевой конструкции.

ЛЫСЕЕТ

(сев.) – то же, что лосеет.

ЛЫТКИ У ПАРУСА

— так называют тонко (плотно) сложенные шкотовые углы прямого паруса, закрепленного на рее.

ЛЬЯЛА

(Well) — 1. Водостоки, образованные крайним листом двойного дна и наружной обшивкой, куда стекает попадающая в трюм судна вода (вода от отпотевания, от продувания механизмов, от фильтрации наружной обшивки и т. п.). 2. Большие водопротоки между бортовыми отсеками противоположных бортов, служащие для перепуска воды. 3. На парусных деревянных судах — особое место или ящик, установленный в средней части судна, куда стекала по лимбербордовым каналам, как по желобам, вода, набиравшаяся в судно.

ЛЮВЕРС

(Eyelet-holes) — 1. Круглая, обметанная ниткой или обделанная медным кольцом дырка в парусе, тенте и т. п. 2. Горловина на самолете (см.).

ЛЮВЕРСОВАЯ МАШИНКА

— простейшая машинка, при помощи которой заделываются в парусину медные люверсы.

ЛЮГГЕР

(Lugger) — весьма мореходное рыболовное парусное судно с рейковым вооружением, имеющее до трех мачт, с большой площадью парусности.

ЛЮГЕР

— трехмачтовое малого тоннажа военное судно парусного флота начала XIX в. с рейковыми парусами, вооруженное 10–16 пушками малого калибра. Использовались для посыльной службы.

ЛЮДИ

— см. Л.

ЛЮЖОЛЬ

— одна из устарелых систем морских дальномеров.

ЛЮК

(Scuttle, hatch, hatchway) — вырез, отверстие в палубе судна; в то же время под термином Л. подразумевают всю конструкцию закрытия отверстия, хотя отдельные части этой конструкции и имеют специальные названия.

ЛЮК ГРУЗОВОЙ

(Hatch, hatchway) — люк, служащий для погрузки товаров в трюмы.

ЛЮК РЕШЕТЧАТЫЙ

(Grating) — решетчатая рама, прикрывающая сверху люк. Л. Р. дает возможность проветривать помещения и в то же самое время служит предохранительным средством против падения людей в люк.

ЛЮК СВЕТОВОЙ, ЛЮК СВЕТЛЫЙ

(Skylight) — устройство в палубе для доступа света и воздуха в нижележащие помещения, а также и само отверстие в палубе.

ЛЮК СХОДНОЙ, ЛЮК ВЫХОДНОЙ

(Companion hatchway) – устройство в палубе для схода в нижележащее помещение, а также отверстие в палубе. Прикрытие Л. С. называется тамбуром (companion).

ЛЮКОВАЯ ЗАПИСКА

– документ, составляемый представителем таможни на судне, прибывшем из-за границы, в момент досмотра. В Л. З. приводится перечень судового имущества и снаряжения и указывается число таможенных пломб и мест, на которые они наложены. Всякое изменение в количестве груза, судового снаряжения и запасов, а также и число таможенных пломб отмечается в Л. З. особо.

ЛЮКОВЫЙ ЧЕХОЛ

(Skylight hood) – чехол, которым закрывают люк.

ЛЮКС

(Lux) – 1. Единица освещенности, равная освещенности, получаемой при световом потоке в 1 люмен, равномерно распределенной на площади в 1 м². 2. Название роскошно отделанных помещений, как, напр., "каюта люкс".

ЛЮКСМЕТР

– прибор, служащий для измерения освещенности. Основан на сравнении яркостей двух полей, из которых одно освещается световым потоком, излучаемым заключенной в Л. лампой, а другое – испытываемыми светильниками в том месте помещения, где измеряется освещенность.

ЛЮЛЬКА

(Slide, cradle) – полый стальной цилиндр, укрепленный на лафете орудия. Внутри Л. помещаются противооткатные приспособления: компрессор и накатник.

ЛЮМЕН

– международная единица измерения светового потока (см.), равная световому потоку, исходящему из ламп накаливания особой конструкции, хранящихся в эталонных лабораториях.

ЛЮМИНЕСЦЕНЦИЯ

(Luminescence) – свечение газа, жидкости или твердого тела, не сопровождающееся одновременно испусканием тепловых лучей, так называемый холодный свет.

ЛЮМПСУМ ЦЕРТЕПАРТИЯ

(Lumpsum charter) – фрахтование, при котором обуславливается единая сумма за наем на определенный рейс всего судна, в отличие от потонной или повременной фрахтовой ставки. При фрахтовании Л. расход по погрузке-выгрузке либо принимается фрахтователями полностью, либо ограничивается для судовладельца определенной суммой с каждой тонны груза независимо от действительных их размеров. К фрахтованию Л. фрахтователь прибегает при желании обеспечить определенный заработок за рейс, если он лишен возможности (в зависимости от рода груза) более или менее точно определить наперед, какое количество груза примет судно.

ЛЮНЕМЕТР

– прибор, служащий для измерения светового потока.

ЛЮСТРАЛЬ

— так иногда называют деревянный брус, накладываемый поверх планширя.

*ЛЮТЕЦИЯ

Лютеция.

(Lutetia) — патентованный прибор, установленный на всех шлюпках большинства современных лайнеров. Устройство этого прибора заключается в следующем: вдоль всей шлюпки проходит гребной вал, оканчивающийся гребным винтом; вращение гребному винту сообщается посредством раскачивания рукояток, расположенных у каждой банки и соединенных с валом. Пассажиры на шлюпке, работая каждой своей рукояткой, приводят в движение гребной вал и винт. Мощность такого "ручного мотора" колеблется от 21/2 до 8 л. с.

ЛЮФ

(стар.) — наветренная передняя часть судна. Команда: "Держи люф" (Luff) означала — держи ближе к ветру. Люферт — наветренная сторона.

ЛЮФ-БАКШТАГ

— второй бакштаг на каждой стороне.

ЛЮФ-ГАК

(стар.) — веревка с крюком, употреблявшаяся для поднятия канатов с кубрика.

ЛЮФ-ГАЛС

(стар.) — наветренный галс паруса или угол у него.

ЛЮФ-ГОФТОУ

(стар.) — передние от носа ванты.

ЛЮФА, ЛЮФФА, ЛУФФА

— субтропическое тыквенное растение, разводимое в СССР на Черноморском побережье Кавказа. Волокна, добываемые из плодов Л., дают растительную губку.

ЛЮФЕРС

(Eyelet hole) — веревочные петли. См. Люверс.

ЛЮЧИНЫ

— прочные деревянные щиты, служащие для закрывания грузовых люков на торговых судах.

ЛЮЧОНОК

— люк малого размера на деревянных судах.

ЛЯГА

(арх.) — 1. Яма среди ровного дна реки или озера. 2. Наполненное водою углубление в земле, отсюда заляжистый — покрытый лягами, напр. заляжистый луг. 3. Болотистое место.

ЛЯДУНКА

(Cartridge-box) (стар.) — медная коробочка, в которой у комендора (замочного) хранился запас вытяжных трубок. При действии у орудий ее надевали на кожаный пояс.

"ЛЯЙМ-ДЖЮСЕР"

— сосальщики лимонного сока. Так американские моряки в насмешку называют английских матросов, которым выдается на судах лимонный сок (lime-juice), по-видимому, как противочинготное средство.

*ЛЯЙНЕРЫ, СУДА ЛИНЕЙНОГО ПЛАВАНИЯ

Ляйнер.

(Liner) — транспортные суда, совершающие регулярные рейсы между двумя определенными портами, с промежуточными портами захода (если таковые предусмотрены расписанием движения). В узком значении термин Л. означает — быстроходные суда, плавающие между Америкой и Европой, называемые часто трансатлантиками.

ЛЯМИНАРНОЕ СТРОЕНИЕ ВЕТРА

— см. Строение ветра.

ЛЯМКА

(Broad strop) — парусиновый строп, которым кончается бечева или какой-либо другой конец, применявшийся для тяги людской силой судна. Л. одевались людьми (бурлаками) через плечо. Тяга судов бурлаками посредством Л., применявшаяся в царской России на реках, была исключительно тяжелым и плохо оплачиваемым трудом. Отсюда выражение "тянуть лямку" — выполнять тяжелую надоевшую работу без надежды на освобождение от нее.

ЛЯМОЧНИК

(Tracker) — человек, тянущий бечеву помощью лямки.

ЛЯП

(сев.) — крюк на деревянной палке, около 0,7 м длиной, которым подхватывают большую рыбу, чтобы она не сорвалась с крючка при вытаскивании из воды. Он служит также и для глушения рыбы.

М (Мыслете)

— буквенное значение одного из флагов военно-морского и международного сводов сигналов. Значение этого флага по военно-морскому своду как сигнала — 1. "Уменьшить ход". 2. "Дал малый ход". Флаг "М" по международному своду сигналов означает: "Остановитесь. У меня есть важное сообщение".

МАГАЗИН

— кладовая в порту для хранения корабельного имущества.

МАГАЗИНЫ КОРАБЕЛЬНЫЕ

(Store houses) — помещения на берегу, в которых корабли хранят излишние в данных условиях плавания запасные предметы снабжения и запасные части от главных машин, вспомогательных механизмов, различных установок, устройств, систем и т. п.

МАТЕРИНГИ

— кожаные ведра.

МАГЕРМАН, МАГАРМАН

(Fore top bowline) – такое название носит фор-марса-булинь для того, чтобы во время подачи команд с мостика исполнители не могли смешать грот-марса-булинь с фор-марса-булинем.

МАГИСТРАЛЬ

(Mains) – всякая главная линия (труб, проводов) по отношению к исходящим от нее второстепенным: напр. пожарная магистраль, паровая магистраль и т. п.

МАГНАЛИЙ

– сплав алюминия (70–95 %) с магнием (30–5 %) и небольшими количествами меди и никеля. Обладает свойствами латуни и бронзы.

МАГНЕТИЗМ

(Magnetism) – сила, действующая между телами, приведенными в особое намагниченное состояние, выражающаяся в их взаимном притяжении или отталкивании, а также учение о магнитных явлениях.

МАГНЕТИЗМ ЗЕМНОЙ

(Terrestrial magnetism) – магнитная стрелка, свободно вращающаяся вокруг вертикальной оси, занимает в каждом месте Земли определенное положение относительно истинного меридиана. Эти свойства магнитная стрелка приобретает под влиянием магнитящей силы Земли, образующей магнитное поле, действующее на магнитную стрелку так же, как и на всякую железную частицу, в нем находящуюся. Магнитное поле Земли, как всякое поле, в каждой своей точке характеризуется направлением и напряжением силы поля в этой точке.

Магнитная стрелка, вращающаяся на вертикальной оси, устанавливается в данном месте Земли в плоскости действующей в этой точке силы земного магнетизма. Вертикальная плоскость, проходящая через ось магнитной стрелки (воображаемую линию, соединяющую полюсы стрелки), называется магнитным меридианом. Угол, составляемый магнитным меридианом с истинным меридианом места, называется склонением (Variation).

Если взять магнитную стрелку, вращающуюся вокруг горизонтальной оси, то в большинстве точек на земном шаре такая стрелка, будучи помещена в магнитном меридиане, устанавливается под некоторым углом к горизонту. Этот угол между горизонтальной плоскостью и осью магнитной стрелки, вращающейся на горизонтальной оси, называется наклонением (Declination). Все точки Земли, в которых наклонение равно 0° , лежат на магнитном экваторе. Те точки на Земле, где наклонение равно 90° , т. е. где магнитная стрелка становится вертикально, называются магнитными полюсами Земли. Полная величина магнитной силы Земли в данном месте называется напряжением земного поля. Склонение, наклонение и напряжение называются элементами земного магнетизма.

МАГНЕТИЗМ СУДОВОЙ

(Magnetism of an iron or steel vessel) – появление магнитных сил в железном корпусе судна под действием на него силы земного магнетизма. См. также "Силы сурового магнетизма".

МАГНЕТО

(Magneto) – небольшая машина, служащая как для получения электрического тока, так обычно и для преобразования его в ток высокого напряжения, который поступает к свече двигателя внутреннего сгорания для образования искры, взрывающей горючую смесь. М. приводится в действие от рабочего вала двигателя.

МАГНЕТРОН

(Magnetron) – электронная лампа без сетки; управление потоком электронов, испускаемых катодом и летящих к аноду, происходит при помощи магнитного поля, создаваемого катушкой, надетой на баллон лампы.

МАГНИТ, МАГНИТ ЕСТЕСТВЕННЫЙ

(Load stone) – кусок магнитного железняка, обладающий свойством притягивать железные и стальные предметы. Магнит искусственный – кусок стали, который, будучи введен в магнитное поле, приобретает магнитные свойства, или, как говорят, намагничивается. Концы магнитов называются полюсами.

МАГНИТ ИЗМЕРИТЕЛЬНЫЙ

– одна из главных частей дефлектора де Колонга; обладает большой магнитной силой.

МАГНИТ КРЕНОВОЙ

вертикальный – магнит, помещаемый вертикально в центральной трубе девиационного прибора; служит для уничтожения креновой девиации.

МАГНИТ-УНИЧТОЖИТЕЛЬ

– см. Прибор девиационный.

МАГНИТНАЯ АНОМАЛИЯ

– нарушение нормального распределения сил земного магнетизма на земной поверхности. М. А. встречаются в различных районах земного шара, в том числе в океанах и морях. Районы, в которых существуют М. А., обводятся на картах сплошной линией с соответствующей надписью. Мореплаватели должны избегать по возможности этих районов, т. к. очевидно, что магнитный компас в их пределах будет действовать неправильно.

МАГНИТНАЯ МАССА

– количество магнетизма одного какого-либо наименования.

МАГНИТНАЯ ОСЬ

(Magnetic axis) – воображаемая прямая, соединяющая в магните его полюсы.

МАГНИТНАЯ СТРЕЛКА

(Magnetic needle) – небольшой магнит (кусочек намагниченной стали), укрепленный или подвешенный за свой центр тяжести так, что он может свободно вращаться вокруг оси, проходящей через точку опоры, устанавливаясь по направлению линии внешнего горизонтального магнитного поля. Под действием земного магнетизма магнитная стрелка устанавливается в плоскости магнитного меридиана. Является существенной частью компаса, буссоли. См. Земной магнетизм.

МАГНИТНОЕ НАКЛОНЕНИЕ

– см. Земной магнетизм.

МАГНИТНОЕ ПОЛЕ

(Magnetic field) – пространство, в котором действуют магнитные силы данного магнита, в частности – земного шара.

МАГНИТНОЕ СКЛОНЕНИЕ

(Magnetic variation) – один из составных элементов земного магнетизма; измеряется углом между магнитным и истинным (географическим) меридианами места. Если северный конец магнитной стрелки направлен к востоку от истинного меридиана, магнитное склонение называется восточным; в обратном случае – западным. На морских картах магнитное склонение показывается в виде разбитой на

градусы компасной картушки с надписью в центре ее величины склонения с точностью до $1/4^\circ$. В заголовке карты указывается год определения магнитного склонения, знак и величина его годового изменения.

МАГНИТНЫЕ БУРИ

— наблюдающиеся иногда внезапные и резкие изменения склонения, продолжающиеся несколько часов или еще меньше. Магнитная стрелка резко отклоняется в сторону от своего нормального положения на несколько градусов и через некоторое время возвращается обратно в магнитный меридиан. Это явление проявляется интенсивнее в полярных странах, чем в более низких широтах и в особенности в странах экваториальных. Оно часто случается во время гроз или полярных сияний. Предполагают, что магнитные бури связаны с электромагнитной деятельностью солнца. Когда есть основания предполагать возможность магнитной бури, нужно внимательно следить за магнитным компасом, чтобы своевременно заметить резкое уклонение его в сторону.

МАГНИТНЫЕ КАРТЫ

(Magnetic charts) — карты, на которых указывается величина склонения в виде линий равных склонений или другие элементы земного магнетизма.

МАГНИТНЫЕ ПОЛЮСЫ

(Magnetic poles) — 1. Точки земной поверхности, где сходятся все изогоны, а наклонение равно 90° (т. е. стрелка стоит вертикально). 2. Магнитные полюсы в магните — точки, из которых как бы выходят силовые линии. Эти точки лежат на некотором расстоянии от концов магнита, внутри него. Расстояние этих точек от поверхности зависит от формы магнита.

МАГНИТНЫЙ МЕРИДИАН

— см. Магнетизм земной.

МАГНИТНЫЙ МОМЕНТ

(Magnetic moment) — произведение из магнитной массы данного магнита на расстояние между его полюсами.

МАГНИТНЫЙ ЭКВАТОР

(Magnetic equator) — см. Магнетизм земной.

МАГНУСА ЭФФЕКТ

— сила, действующая на цилиндрическое тело (ротор) при вращении его в движущейся жидкости или газе (напр. в воздухе при ветре) и возникающая вследствие разницы давления. Эта сила перпендикулярна к направлению движения среды (в нашем примере — к направлению ветра). М. Э. используется технически в роторном судне, где вертикальная цилиндрическая труба приводится во вращение вокруг вертикальной оси при помощи двигателя небольшой мощности. Эта труба заменяет парус обыкновенного парусного судна.

МАГОН

— небольшое турецкое парусное судно, встречающееся у Анатолийского побережья Черного моря.

МАДАГАСКАРСКОЕ ТЕЧЕНИЕ

— см. Экваториальное южное течение Индийского океана.

МАЗУТ

нефтяные остатки (Black mineral oil) – остаток после отгона от нефти бензина и керосина; густая, непрозрачная, темно-бурая зеленоватая жидкость, служит топливом для паровых котлов; теплотворная способность М. (см. Теплопроизводительность топлива) от 10 500 до 10 800 калорий. Различают мазут масляный (сырье для получения смазочных масел), смазочный (второсортный смазочный материал) и топливный (сжигается под котлами при помощи форсунок).

МАЙСТРА, МЕЙСТР

(Main-mast of a galley) (стар.) – грот-мачта на галере.

МАЙДАН, МАЙДАННИК

(речи.) – место в реке с заметным на глаз неправильным течением – вращательным в ту или другую сторону и поступательным – быстрым или тихим. М. образуются у затонувших судов, весной при слиянии в узкой долине двух рек, на крутых, заметных ярах и т. д.

МАЙНА

(арх.) – продолговатая прорубь во льду.

"МАЙНА"

– термин, применяющийся в торговом флоте при погрузке судов. Означает – трави, опускай.

МАЙНИНГ-ТИМБЕР

(Mining timber) – длинные пропсы, размерами от 3,20 м до 4,8 м (от 10 до 14 и 16 футов) с диаметром в верхнем отрубе от 7,6 см (3 дм.).

МАКАРОВ

– см. Пластырь рейковый Макарова.

МАКЕР

– мастер. Мачт-макер – мачтовый мастер. Зейль-макер – парусный мастер и т. д.

МАКЛЕР

(Broker) – посредник между покупателем и продавцом, страховщиком и страхователем, фрахтовщиком и фрахтователем и т. п. Действуя от имени и за счет своего поручителя, маклер лично не несет никакой ответственности за выполнение сделки.

МАКСИМАЛЬНЫЙ ВЫКЛЮЧАТЕЛЬ

(Maximum cut-out) – см. Автоматический выключатель.

МАКСИМУМ АЗОРСКИЙ

– см. Максимумы субтропические.

МАКСИМУМ АРКТИЧЕСКИЙ

– барический максимум (антициклон), расположенный в высоких широтах северного полушария.

МАКСИМУМ СИБИРСКИЙ

– обширный барический максимум (антициклон), образующийся в холодное время года над Северной Азией вследствие скопления масс холодного воздуха над этим обширным

материком; часто распространяется к востоку, в большинстве случаев в виде обширного отрога, захватывающего нередко весь восток Европы, а иногда и почти всю Западную Европу.

МАКСИМУМ СРЕДНЕАЗИАТСКИЙ

— см. Максимумы субтропические.

МАКСИМУМ СУДАНСКИЙ

— см. Максимумы субтропические.

МАКСИМУМЫ БАРИЧЕСКИЕ

(Maximum or high) или просто максимумы или антициклоны — области, атмосферное давление в которых от периферии к центру повышается так, что в центральном районе их находится максимальное для этой области давление.

МАКСИМУМЫ ВТОРИЧНЫЕ

(Secondary maximum) — см. Ядра повышенного давления.

МАКСИМУМЫ "ГНИЛЫЕ"

— если максимум образован "теплой массой" воздуха (см.) или образовался над районом, почва которого сильно пропитана влагой вследствие выпадавших там ранее дождей, то сильное охлаждение нижнего слоя воздуха может обусловить образование во всех районах этого максимума обильных туманов, а нередко и сплошной пелены слоистых облаков, которая застилает весь или большую часть максимума и обуславливает длительную, унылую, пасмурную погоду. Иногда из этих облаков выпадают длительные морозящие осадки, которые могут продолжаться в течение нескольких дней, давая, однако, небольшое количество воды. Такие максимумы, наблюдающиеся преимущественно осенью, а также зимой, называют "гнилыми".

МАКСИМУМЫ ДВУЦЕНТРОВЫЕ

— максимумы (антициклоны) с двумя ядрами повышенного давления в их центральном районе; эти два ядра перемещаются друг относительно друга в северном полушарии в направлении хода часовой стрелки (и против часовой стрелки — в южном полушарии). Представляют собою частный случай так называемых "сопряженных" максимумов (см.).

МАКСИМУМЫ ДИНАМИЧЕСКИЕ

— могут возникать независимо от распределения температур в нижнем слое тропосферы и являются результатом вызванного какими-либо причинами притока достаточно больших масс воздуха поверху к какому-либо району тропосферы.

МАКСИМУМЫ СОПРЯЖЕННЫЕ

— максимумы (антициклоны), динамически друг на друга влияющие, что сказывается на, направлении и скорости их перемещения.

МАКСИМУМЫ СУБТРОПИЧЕСКИЕ

— максимумы, расположенные широкими поясами, в среднем вдоль 30–35 параллелей. Та часть северного субтропического максимума, которая расположена над Атлантическим океаном, получила название Азорского максимума по имени расположенных в этой части океана Азорских островов: к востоку от него зимой расположены Суданский и Среднеазиатский максимумы.

МАКСИМУМЫ ТЕРМИЧЕСКИЕ

— максимумы, образующиеся вследствие достаточно сильного охлаждения нижних слоев воздуха над каким-либо районом.

МАЛАЯ КАЛОРИЯ
— см. Калория.

МАЛАЯ МЕДВЕДИЦА
(The lesser bear, Ursa minor) — созвездие, расположенное в центральной части северного полушария, а одна из семи звезд его, видимых невооруженным глазом, — ?
М. М. — называется Полярной звездой благодаря чрезвычайной близости своей к полюсу мира.

МАЛГОГЕРЫ
— бортовые роульсы, устанавливаемые на фальшборте дрейфтеров в районе горловины тросового отсека.

МАЛКА
(Bevel, beveling) — приспособление для вычерчивания и измерения любых углов, применяемое плотниками и столярами. М. состоит из двух линеек, скрепленных болтом. В судостроительной практике М. называют угол между полками шпангоутного угольника, когда он бывает больше или меньше прямого; при остром угле М. называется сводною, а при тупом — разводною.

МАЛЛОК
— см. Индикатор качки Маллока.

МАЛОВЕТРИЕ
(Breeze) — почти тишь, легкий и большей частью неустойчивый по направлению ветерок.

МАЛОЧНЫЙ ПРИБОР, МАЛОЧНИК
(Contrivance for lifting the bevels) — прибор, служащий для снятия с плаза малок отдельных частей набора.

МАЛПРИК, КОТАЧЬ
(сев.) — свайка.

МАЛШТРОМ
(стар.) — сулой, водоворот. См. Мальстрем.

МАЛЫЙ КРУГ
— сечение шара плоскостью, не проходящей через его центр.

МАЛЫЙ МАТАЦЕНТРИЧЕСКИЙ РАДИУС
— см. Матацентрический радиус, поперечный.

МАЛЫЙ СБОР
— особый сигнал, исполняющийся на горне для вызова личного состава на спуск гребных судов, за бельем и койками, на вечернюю поверку и т. п.

МАЛЫЙ ЧЕМОДАН
— см. Чемодан.

МАЛЬСТРЕМ

(мальстром, москестрем) – водоворот между островами Верё и Москенесё из группы Лофотенских островов. Опасен только при северо-восточном ветре. Слово М. часто употребляется как нарицательное обозначение водоворота.

МАЛЬТИЙСКИЙ СПОСОБ

постановки судна в док – заключается в том, что судно ставится только на блоки и подставки, тогда как по другому способу набираются с боков судна, кроме того, еще клетки, верхние грани которых обтесываются в соответствии с обводами судна, снятыми с теоретического чертежа.

МАЛЯРНОЕ ДЕЛО

– окраска различных сооружений и предметов красочными составами с целью предохранения их от разрушающих влияний воздуха, воды и микроорганизмов, а также и для сообщения им желаемого цвета. Нанесение красочных составов производится или ручным способом при помощи кистей и щеток, или механическим при помощи краскораспылителя.

МАМЕРИНЕЦ

(Scupper-hose, cowhide, cow-lid) – эластичная прокладка из плетенки или парусины, набитой ворсой и т. п., употребляемая в кораблестроении для заполнения зазоров между створчатыми или вращающимися частями, как, напр., портовыми ставнями. Мамеринцем также называют круговой стальной комингс особого устройства на верхней палубе корабля под вращающейся частью башни, служащий для воспрепятствования проникновения воды и ОВ внутрь башни. На башенных кораблях последней постройки мамеринцем называют также ленту из кожи или покрашенной парусины, прикрывающую зазор между неподвижной и вращающейся частями башни. См. также Марморки.

МАНЕВР соединения

(Manoeuvre) – совокупность всех движений и действий соединения, совершаемых с целью занять наиболее выгодное по отношению к противнику положение для боя своих частей и поставить противника в положение, невыгодное для боя его частей.

МАНЕВРЕННАЯ ПЛОЩАДКА

– площадка перед ангаром, где приготавливают самолеты к полету и через которую выводят их на аэродром.

МАНЕВРЕННОСТЬ САМОЛЕТА

– способность самолета быстро изменять свое положение в воздухе и совершать разные эволюции (см. Высший пилотаж). М. С. не следует смешивать с управляемостью (см. Управляемость самолета). Самолет может быть легко управляемым, но не маневренным.

МАНЕВРЕННЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ

корабля – ходкость (скорость) и поворотливость. Для подводных кораблей, кроме того, имеют значение данные, характеризующие способность подводного корабля переходить из надводного положения в подводное и обратно.

МАНЕВРИРОВАНИЕ

(Manoeuvring) – отрасль штурманского дела, изучающая маневренные элементы корабля – ходкость, поворотливость, циркуляцию и способы их определения, а равно и разбирающая различные походные и боевые строи эскадры и флота, разные случаи маневрирования в бою с целью наилучшего использования своего оружия, перестроения дозорных и разведывательных судов, производства разведки,

определения курса и скорости противника, решения задачи на сближение с противником на известное расстояние, расчета погони за противником и т. п. В широком же смысле слова под маневрированием понимается использование подвижности кораблей и их соединений в любых условиях, а под тактическим, или боевым, маневрированием — использование подвижности кораблей для выполнения боевых операций.

МАНЕВРИРОВАНИЕ НА ПОСТОЯННЫХ КУРСОВЫХ УГЛАХ

— способ маневрирования, при котором корабль маневрирует так, что удерживает курсовой угол, т. е. угол между своей диаметральной плоскостью и направлением на цель, постоянным.

МАНЕВРИРОВАНИЕ НА ПРЯМЫХ КУРСАХ

(по прямым линиям) — способ маневрирования, при котором корабль правит по компасу или по береговым предметам и путь его представляет прямые линии.

МАНЕВРИРОВАНИЕ СМЕШАННОЕ

— способ маневрирования, когда один из кораблей идет прямым курсом, а другой удерживает его на постоянном курсовом угле.

МАНЕВРИРОВАНИЕ УСТОЙЧИВОЕ

— такое маневрирование, когда корабли, избрав для маневрирования один какой-либо из способов, более или менее продолжительное время придерживаются его и не производят резких внезапных изменений курса, курсового угла или скорости; неустойчивым же маневрированием будет такое, когда характер маневрирования сравнительно часто изменяется.

МАНЕЦ

(волж.) — места в мягком яру или высоком песке, которые легко поддаются разрушению от напора воды и где течение, ударяя почти перпендикулярно, подмывает их.

МАНЖЕН

— см. Аппарат Манжена.

МАНИЛЛА, МАНИЛЬСКАЯ ПЕНЬКА

— см. Абака.

МАНИФЕСТ

(Manifest) — составляемый судовладельцем или его агентом список коносаментов с указанием основных их реквизитов, как род груза, марка, вид тары, отправитель, получатель, вес, объем, сумма фрахта и др. М. изготавливается в нескольких экземплярах, из которых один идет с грузом, как опись коносаментов, другой предназначается для агента порта назначения, третий служит отчетом за рейс, четвертый представляется в таможену порта назначения как декларация о приходе и т. д.

МАНИХА

(Slack water, slack tide, still tide) — 1. Временная задержка подъема уровня воды во время прилива с последующим иногда даже небольшим падением его, создающая обманчивое впечатление наступившей полной воды, тогда как спустя некоторое время уровень опять продолжает повышаться до наступления действительной полной воды. М. (ложная полная вода) наблюдается в некоторых местах на побережье Белого моря, главным образом в устье Северной Двины. 2.

Глубокое, замкнутое с трех сторон отмелями место в море, откуда зашедшие по неведению суда вынуждены направляться обратно.

МАНИШКА

(волж.) — 1. Кусок белой материи, размером 0,75–1,00 кв. м, прибитый к деревянной ручке; служит для сигнализации (отмашки) при встрече и обходе судов на реках. 2. Береговая отмель.

*МАНОМЕТР

Манометр.

(Gauge; manometer) — прибор для измерения действительного или манометрического давления газов и жидкостей.

МАНТ

(стар.) — топенант на галерах.

МАНТЫЛЬ, МАНТЕЛЬ

(Burton) — кусок троса, имеющий на одном из своих концов свитень, а на другом — коуш. По мантылю ходит одношкивный блок, имеющий длинный строп. С помощью мантыля тянут стоячий такелаж. Для этой цели закладывают его свитнем на ванту (выше комля), в строп блока закладывают талреп, а в коуш — так сей-талей.

МАНТЫЛЬ-ТАЛИ, МАНТЕЛЬ-ТАЛИ

(Burton tackle) — тали, основанные между двумя одношкивными блоками. Лопарь мантыль-талей оканчивается коушем, в который обычно закладывается так других талей.

МАРА

(арх.) — туман в море.

МАРГАНЦЕВИСТАЯ СТАЛЬ

— сталь, содержащая марганец в количествах выше обычного его содержания в стали (11–14 %). Широко применяется в машиностроении, так как обладает высокими механическими свойствами.

МАРЕВО

— см. Мираж.

МАРЕОГРАФ

— прибор с поплавком, непрерывно регистрирующий помощью пишущего механизма колебания уровня воды.

МАРЖЕН-ЛИНИЯ

— линия, по которой обшивные доски приложены к наружной обшивке винтранца.

МАРИИНКА

— деревянное речное беспалубное судно слабой конструкции, длиной 47–50 м и грузоподъемностью до 600 т. Ходит по Мариинской системе.

МАРИТ

(сев.) — становится жарко, душно в воздухе.

*МАРКА

Марка.

(Mark) –1. Бывает простая и самозатяжная и служит для заделывания концов троса, для закрепления нераспущенной части троса при вязании кнопов и для других целей. Для наложения самозатяжной марки кладут каболку или шкимушку вдоль троса и сразу же плотно прижимают ее шлагом, накладывая дальнейшие шлагги по направлению к концу троса. Не доходя до конца троса, шлагги кладутся не втугую, придерживая их свайкой или рукою как можно туже; конец шкимушки продевают в обратную сторону под шлагги. Затем подтягивают вручную шлагги и, потянув за конец шкимушку, обрезают ее. Таким образом оба конца шкимушки остаются внутри марки, что дает ей большую прочность. 2. Отметка на снасти для указания, до каких пор ее выбирать. 3. На якорной цепи отметка для обозначения числа метров. См. Якорные цепи.

МАРКИ ОСАДКИ, МАРКИ УГЛУБЛЕНИЯ

(Draught marks) – см. Грузовая марка.

МАРКИЗА

– добавочный тент, устанавливаемый несколько выше обычного тента и параллельно ему. Применяется при плавании в тропиках.

МАРКИРОВКА

(Marking) – все перевозимые морем грузы должны быть замаркированы путем постановки на них условных букв, цифр или знаков размером не менее 5 см. Маркировка производится для предотвращения возможности смешения различных партий груза. Маркировка экспортных грузов лежит на обязанности грузовладельца. Недостаточная или неправильная маркировка может привести к потере груза или сложению ответственности судовладельцем за правильную сдачу груза.

МАРЛИНЬ

(Marline) – лить, спущенный из двух нитей.

МАРМОРКИ, МАМЕРИНЦЫ

(стар.) – кожаные или парусиновые рукава у шпигатов для стока воды, а равно и для того, чтобы на волнении вода через шпигаты не попадала на палубу.

*МАРОЧНИЦА

Марочница.

– такелажный инструмент, употребляемый для наложения бензельных марок.

МАРС (планета)

(Mars) – одна из больших планет, хорошо видимая невооруженным глазом. Обращается вокруг Солнца в 687 наших суток. Орбита М. представляет эллипс, а так как Солнце помещается в фокусе этого эллипса, то расстояние М. от Солнца сильно колеблется: от 207 млн. км (перигелий) до 249 млн. км (афелий). Каждые 15 лет, во время так называемого великого противостояния, М. особенно близко подходит к Земле, а именно на 55 млн. км, тогда как при самом отдаленном положении он отстоит от Земли на 377 млн. км. Этим объясняются значительные (в 60 раз) колебания яркости М. Поперечник М. меньше Земли почти в 2 раза и равен 6900 км.

МАРС (на судне)

(Top, mast-top) – на парусных судах – площадка, накладываемая на лонга-салинги мачты. М. служат для разноса стень-вант, а также для разных работ по управлению

парусами. В зависимости от принадлежности к той или иной мачте М. носят название: фор-марс, грот-марс, крьюс-марс. На современных судах с механическим двигателем М. является лишь площадкой для наблюдателей, назначаемых со специальной целью.

МАРСА

(Top) – приставка, означающая принадлежность следующего за ним понятия к марселю или марса-рею, напр. марса-шкот, марса-фал, марса-брас, марса-топенант и т. п. Впереди всего выражения ставится название мачты, к которой относится понятие: фор-марса-гитов, грот-марса-фал и т. д.

МАРСА-БРАС

(Top-brace) – снасть бегучего такелажа, с помощью которой поворачивают марса-рей в горизонтальном направлении.

МАРСА-БЫК-ГОРДЕНЬ

(Topsail-bunt-line) – см. Бык-гордень.

МАРСА-ДРАЙРЕП

(Tie of the topsail halyard) – снасть бегучего такелажа марса-реев. На марса-драйрепах и марса-фалах подвешен своей серединой марса-рей, когда марсель закреплен. Этими же снастями поднимают марса-рей под салинг при постановке марселя. Марса-драйрепы вырубаются из 4-рядного троса и всегда клеткуются белым шкимушгаром для предохранения от перетиранья.

МАРСА-ГИТОВЫ

(Topsail clewlines) – одна из снастей бегучего такелажа, с помощью которой убирают марсели.

МАРСА-ЛИСЕЛЬ

(Topmast studding sail) – парус, ставящийся сбоку марселя.

МАРСА-РЕЙ

(Topsail yard) – рей, к которому привязывается марсель. Второй снизу рей на мачте.

МАРСА-ТОПЕНАНТ

(Toplift) – снасть бегучего такелажа марса-рея, поддерживающая ноки рея.

МАРСА-ШКОТ

(Topsail sheet) – одна из снастей марселя, с помощью которой растягивают нижние (шкотовые) углы марселя при его постановке.

МАРСА-ШКОТ-БЛОКИ

(Topsail sheet-block) – блоки, обычно толстоходные, прикрепляемые к нижним углам марселей.

МАРСА-ФАЛ

(Topsail halyard) – снасть, связанная за середину марса-рея и служащая для его подъема при постановке марселя.

МАРСАФАЛЬНАЯ КАДКА

— см. Марсофальная кадка.

МАРСЕЛЬ

(Topsail) — второй снизу на мачте парус, ставящийся между марса-реем и нижним реем. На фок-мачте марсель носит название фор-марсель, на грот-мачте — грот-марсель. Выражение "Иметь марсели в полстенъги" означает: иметь марсели зарифленные настолько, что они поднимаются до половины стенъги. "Положить марсели на стенъгу" означает: поставить марсели против ветра, чтобы они легли на стенъги.

МАРСОВОЙ

(Topman, leading seaman) — краснофлотец рядового состава, специалист по такелажным работам. На парусных судах — матрос или унтер-офицер, работавший по расписанию на марсе. Старший из матросов-марсовых или унтер-офицер назывался марсовым старшиной.

МАРСОФАЛЬНАЯ КАДКА

(Bucket or tub for topsail-halyards) — кадка, в которую укладывается бухта марса-фала. Делается это с целью, чтобы столь важная снасть, как марса-фал, при отдаче всегда была бы чиста.

"МАРСОФЛОТ"

— опытный, матерой моряк, знающий и любящий море и морское дело.

МАРТИН-БАКШТАГИ

(Martingale-backstays) — бакштаги, идущие от нока мартин-гика к бортам судна.

МАРТИН-ГИК

(Dolphin striker, martingale boom) — дерево, подвешенное вертикально под внешним ноком бушприта. Служит для разноса утлегарь- и бом-утлегарь-штагов.

МАРТИН-ШТАГ

(Bobstay) — штаг, идущий от нока мартин-гика к ноку утлегаря.

МАРТИНГ

(стар.) — мартин-гик.

МАРТО

— см. Градшток.

МАРТЫШКА

(волж.) — лодочник, перевозчик.

МАРУ

(Maru) — японское торговое судно.

МАРЬ

(сев.) — слабая, легкая пасмурность в виде испарений по горизонту во время сухой летней погоды.

МАРЬ или МАРИСТЫЙ БЕРЕГ

(амур.) – болотистая равнина, поросшая мелким кустарником, преимущественно ерником, всегда окруженная лесом.

МАСКАРА

(арх.) – заметное для глаз слияние в устье реки речной (пресной) и морской (соленой) воды.

МАСКАРЭ

– см. Бор.

МАСКИРОВКА

(Camouflage) – совокупность средств и приемов, применяемых морскими силами, чтобы ввести противника в заблуждение, скрыть действительное свое расположение, численность и пр. и создать у противника ложное о них представление.

МАСЛА СМАЗОЧНЫЕ

(Grease oil, lubricant) – различают минеральные, растительные и животные. Некоторые смазочные масла готовятся смешиванием различных масел (компаундированные). Применяются для смазки трущихся поверхностей машин.

*МАСЛЕНКА

Масленка.

(Oil-can; oil-cup) – сосуд с длинным тонким носком для смазочного масла.

МАСЛЕНКА С ФИТИЛЕМ

– смазочный прибор, у которого масло поднимается по фитилю (вследствие капиллярности) и по трубке подводится к трущимся частям машины.

МАСЛО

– употребление для успокоения волнения. Многочисленные опыты показали, что масло представляет собой прекрасное средство сглаживать на сильном волнении верхушки волн. Масло имеет свойство распространяться по воде с большой быстротой и образовывать тонкий масляный слой. Правильное пользование маслом заключается в том, чтобы со стороны, откуда идет волнение, распространить у судна по возможности широкое масляное поле. Это достигается его выкапчиванием или выливанием с подходящих выступов на борту на поверхность моря. Лучше других действуют животные масла, затем растительные и, наконец, минеральные; густые масла предпочтительнее жидких. При выборе сортов масла надо руководствоваться температурами воздуха и поверхности воды. Для выливания и распространения масла на водной поверхности употребляют: а) масляные мешки из парусины или другого какого-нибудь материала, которые вывешиваются в подходящих местах за борт, и б) выходящие выше поверхности воды шпигаты.

МАСЛО КОСТЯНОЕ

(Bone oil) – продукт сухой перегонки костей; применяется в качестве смазочного масла.

МАСЛО ЛЬНЯНОЕ

(Linseed oil) – высыхающее масло из семян льна. Применяется для приготовления олиф, масляных красок, лаков, линолеума.

МАСЛОУДЕЛИТЕЛЬ

(Oil eliminator) – прибор для выделения из выхлопного пара поршневых машин частиц смазочного масла, попадающих в пар внутри цилиндра паровой машины. Очистка пара производится для получения чистого конденсата, идущего на питание паровых котлов. В большинстве маслоотделителей струю пара заставляют двигаться по спирали или делать несколько поворотов. Частицы масла действием центробежной силы отбрасываются на стенки и затем стекают в специальный сборник.

МАСЛОПРОВОДЫ

(Oil conduit, oil piping) – стальные или медные трубки, подводящие масло от масляного насоса к смазываемым трущимся поверхностям машины.

МАСЛОРАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНЫЕ КОЛЬЦА

– нижние поршневые кольца у вертикальных двигателей, захватывающие смазочное масло из канавок в стенке цилиндра при движении поршня вверх.

МАСЛЯНЫЕ КРАСКИ

(Oil colour) – краски, у которых связывающим веществом являются высыхающие масла (главным образом льняное).

МАСЛЯНЫЕ МЕШКИ

– см. Маслоупотребление для успокоения волнения.

МАССИВЫ

– искусственные бутовые или бетонные глыбы произвольного вида и размеров, применяемые при выполнении гидротехнических сооружений. Массивы-гиганты – гигантские железобетонные оболочки во всю высоту сооружения; заготавливаются на берегу, а затем доставляются на место их установки и заполняются бетоном или другим строительным материалом.

МАССУЛИ

(Massulah, mussli boat) – особой постройки лодка, встречающаяся в Мадрасе. Служит для сообщения с берегом при большом буране.

МАСТЕРСКИЕ КОРАБЕЛЬНЫЕ

– мастерские, размещаемые на кораблях для производства небольших ремонтных работ; крупные корабли имеют на нижней палубе вблизи машинного отделения механическую мастерскую, в которой установлены обиходные слесарные и токарные станки, и небольшую литейную для выполнения несложного текущего ремонта механизмов. Малые корабли имеют в машинном отделении или вблизи него ряд слесарных принадлежностей для той же цели.

МАСШТАБ БОНЖАНА

– ряд кривых, вычерченных на теоретическом чертеже или отдельно, позволяющих быстро найти водоизмещение судна при любой осадке с дифферентом.

МАСШТАБ ЛИНЕЙНЫЙ

(Scale of length) – см. Масштаб численный.

МАСШТАБ ЧИСЛЕННЫЙ

– отношение расстояния между двумя точками на плане, карте, чертеже к расстоянию между этими же точками на местности, в натуре. Так, масштаб 1/1000 означает, что все расстояния на местности уменьшены на плане в 1000 раз; иначе – 1 см на плане соответствует 10 м на местности. На картах и планах для удобства пользования или вместо указания численного масштаба обычно наносят так называемый линейный

масштаб, представляющий собой прямую линию, на которой отложена несколько раз определенная длина (основание масштаба), соответствующая определенному расстоянию на местности, напр. 10 м, чему в нашем примере соответствует длина на карте в 1 см.

МАТ

(Mat) — ковер, сделанный из пеньки. М. бывают тканые и плетеные. Как те, так и другие для большей мягкости шпигуются. Применяются для различных надобностей и главным образом для предохранения тросов и дерева от трения, порчи и загрязнения.

*МАТ ПЛЕТЕНЬИЙ

Мат плетеный.

— делается из плетенок, из шкимушки или из прядей ворсы. Плетут такой мат обычно два человека: один загибает плетенки и прокладывает плетенки утока, а другой приколачивает их мушкелем. Способов плетения матов из шкимушки два: первый — завивают шкимушки друг за друга рядами, вправо и влево; второй — завивают шкимушки наискось.

*МАТ ТКАНЫЙ

— ткется из белого или смоленого шкимушгара помощью специальных инструментов, называемых бердо и трепало.

Мат тканый.

*МАТ ШПИГОВАННЫЙ, или ШПИКОВАННЫЙ

Мат шпикованный.

(Thrumed mat) — мохнатый тканый или плетеный мат, унизанный густо ворсой. Тканые маты обычно шпигуются ворсой манильского троса.

МАТЕЛОТ

— соседний в строю корабль. В зависимости от расположения в строю М. именуются: передним — если он расположен впереди данного корабля, задним — если сзади, правым — если справа и левым — если слева. В старину М. назывались два корабля в бою, ближайших к адмиральскому.

МАТЕРАЯ ВОДА

(арх.) — глубокие, безопасные для плавания места.

МАТЕРИКИ

(Mainland) — см. Континенты.

МАТЕРИКОВАЯ ОТМЕЛЬ

(Terrace) — продолжение прибрежной части материка, покрытое мелким, большею частью до 200 м, морем (см. Шельф). Ширина материковой отмели различна в разных местах.

МАТЕРИКОВЫЕ ОСТРОВА

— участки суши, некогда составлявшие часть континентов, потом отделившиеся от последних. При этом самые материки или существуют до сих пор, или давно исчезли.

МАТЕРИКОВЫЙ СКЛОН

– покатость, образуемая подводной частью материка на глубинах от 200 до 2440 м и являющаяся продолжением материковой отмели (см.). М. С. образует как бы фундамент, на котором возвышается материковая отмель и надводная часть материка. См. Шельф.

МАТИЦА

(бел.) – киль.

МАТКА

– 1. Специально построенные или приспособленные суда-базы, придаваемые к соединениям подводных лодок, торпедных катеров, тральщиков и пр. для обслуживания их на стоянке. В зависимости от того, какие корабли этими судами обслуживаются, они носят название – М. подводных лодок, М. торпедных катеров, М. тральщиков, М. миноносцев и пр. 2. Переднее или заднее звено лесосплавного плота. М. делается более прочной конструкции и снабжается приборами для управления плотом.

МАТКА, или ОСНОВНОЙ КОМПАС

– главная часть гирокомпасных установок, включающая в себе гироскоп, которая, по существу, и является компасом. Основной компас устанавливается во внутренних, хорошо защищенных помещениях корабля, почему пользоваться им непосредственно не представляется возможным. Поэтому в состав комплекта гирокомпаса введены компасы-указатели, или репитеры, воспроизводящие показания основного компаса.

МАТНИЦА

(сев.) – киль.

МАТОЧКА, МАТКА

(сев.) – маленький компас.

МАТРАЦ КАПКОВЫЙ

– матрац, набитый капоком (см.). Служит на судах постельной принадлежностью и вместе с тем индивидуальным спасательным средством, подобно пробковым матрацам.

МАТРАЦ ПРОВКОВЫЙ

– матрац, сшитый из парусины и набитый мелкою крошеною пробкой. Служит на кораблях для краснофлотцев постельной принадлежностью и одновременно индивидуальным спасательным средством.

МАТРОС

(Sailor) – 1. В РКВМФ – краснофлотец, несущий на кораблях общекорабельную службу нарядов, выполняющий корабельные работы и обслуживающий отдельные части и вооружения корабля. 2. В торговом флоте – низший служащий, принадлежащий к палубной команде судна. 3. В военных флотах буржуазных государств – нижний чин, не имеющий специального звания. 4. В царском флоте звание рядового нижнего чина; различались матросы 2-й статьи (Ordinary seamen), зачисляемые из новобранцев, и матросы 1-й статьи (Able seamen), производимые в это звание командирами кораблей и экипажей по окончании первого года службы. К разряду М. принадлежали и некоторые из специалистов низших званий – марсовые, стрелки, рулевые, сигнальщики, ученики и рядовые-музыканты, а также мастеровые: плотники, оружейники, парусники, ложники, коки и конопатчики.

МАТРОССКИЙ ЧЕМОДАН

(Kit-bag) – см. Чемодан.

МАУШ

(Pipping iron, pove hook) – конопатный инструмент, представляющий собой железный крючок, которым достают пеньку и щепки из пазов.

МАХАВКА, МАХОВКА

(бел.) – голик, пук мочала, клок материи на шесте кубаса; все вместе – промысловая рыбацья вежа.

МАХАЛО

(бел.) – поднятый на мачте или шесте какой-либо предмет для подачи условного знака, сигнала.

МАШИНА

– см. Конно-машинное судно.

МАХОВАЯ КИСТЬ

– употребляется для окраски больших поверхностей, причем ею работают обеими руками, отчего она называется еще двухручной кистью.

МАХОВИК

(Fly-wheel) – деталь, связанная с вращающимся валом двигателя или др. неравномерно нагруженных машин; имеет вид шкива с массивным ободом и обладает большой инертностью. При вращении М. накапливает кинетическую энергию за счет неполного потребления машинной работы, производимой двигателем, и отдает ее при уменьшении работы двигателя или в момент увеличения полезно затрачиваемой работы машины, М. обеспечивает более равномерный ход двигателя или машины. М. изготавливаются чугунными или стальными.

МАХОВИК

механического лага – представляет собой латунное массивное колесо с четырьмя спицами и двумя очками в центре. В одно очко М. вплеснен конец лаглиня, оканчивающийся латунным плоским гаком, который закладывается в очко на хвостовой части счетчика. В противоположное очко маховика закладывается такой же плоский гак с лаглинем, на котором буксируется вертушка. Назначение М. – регулировать вращение центрального стержня счетчика, делая это вращение более равномерным.

МАХОВКА

(бел.) –1. Флюгарка, колдунчик. 2. Вежа на неводе.

МАЧТА, МАШТА

(Mast) – вертикальное дерево на судне, устанавливаемое в его диаметральной плоскости и возвышающееся над верхней палубой. М. являются основой для всего рангоута и служат для постановки парусов. В древности М. служили для тактических целей – устройства перекидных мостов при abordage (см. Ворон) или возвышенных платформ для обстреливания противника. В эпоху парусного флота играли чрезвычайно важную роль как главная часть судового двигателя. На современных судах, не имеющих парусного вооружения, М. служат для целей связи, поддержания стрел и пр. На военных судах М. используются, кроме того, для устройства на них различных боевых постов в целях увеличения дальности видимости. М. делаются деревянными или металлическими, пустотелые. В зависимости от места, занимаемого на палубе, М. называются: фок-мачта – самая передняя; грот-мачта – вторая от носа и бизань-мачта – самая задняя. На четырехмачтовых судах вторая и третья М. соответственно называются передняя грот-мачта и задняя грот-мачта. М. на одномачтовых называется – грот-мачтой. До введения термина М. в России существовал термин щегла.

МАЧТА НИЖНЯЯ

(Lower mast) — термин, которым иногда называют собственно мачту без стенов.

МАЧТА ОДНОДЕРЕВАЯ, МАЧТА ОДНОДЕРЕВКА

(Mast made of a single tree) — мачта, сделанная целиком из одного дерева.

МАЧТА ПРИЧАЛЬНАЯ

(башня причальная) — сооружение, служащее для стоянки дирижабля (вне эллинга) под открытым небом. М. П. бывают стационарные, установленные на одном месте, и переносные, служащие обычно для небольших дирижаблей. М. П. бывают высокие, к ним дирижабль прикрепляется носовой частью, и низкие — дирижабль прикрепляется гондолой.

МАЧТА СИГНАЛЬНАЯ

(береговая) — мачта, установленная на береговом посту службы наблюдения и связи или на береговой сигнальной станции для целей связи с судами.

МАЧТА СОСТАВНАЯ

(Made mast) — мачта, сделанная из частей, скрепленных между собой бугелями.

МАЧТА СУХАЯ

(Mast without yards) — мачта без реев.

МАЧТА ФАЛЬШИВАЯ

(Jury mast) — временная мачта, устанавливаемая взамен потерянной или поврежденной постоянной мачты.

МАЧТ-МАКЕР

(стар.) — мачтовый мастер.

МАЧТОВАЯ БАНКА

— см. Банка шлюпочная.

МАЧТОВАЯ ДВЕРЬ

(сев.) — пяртнерс.

МАЧТОВАЯ ДЫРА

— отверстие в палубе, через которое проходит мачта. Обычно применяется термин пяртнерс.

МАЧТОВАЯ МАСТЕРСКАЯ

(Mast-house, mast-shed) — мастерская, в которой обделываются рангоутные деревья.

МАЧТОВЫЕ ДЕРЕВЬЯ

(Rough spars) — деревья, из которых делают мачты.

МАЧТОВЫЕ КРАНЦЫ

— толстые стропы, принайтвливаемые к мачтам и бушприту для их подъема.

МАЧТОВЫЙ ЛЕС

— см. Строевой лес.

МАЧТОВЫЙ МАСТЕР

(Mast-maker) — мастер по отделке рангоутных деревьев.

МАЧТЫ БОЕВЫЕ

— мачты специальной конструкции на современных боевых кораблях, используемые как для целей наблюдения и сигналопроизводства, так и для непосредственно боевых целей. В настоящее время применяются толстые трубчатые М., башенные М., решетчатые М., трехногие М. и в качестве дальнейшего усовершенствования последнего типа — пятиногие и семиногие М. Тонкие трубчатые применяются или в качестве вспомогательных и запасных мачт для целей радио и сигналов, или на небольших кораблях. Из боевых мачт в германском флоте применяются толстые трубчатые мачты, в английском — башенные и трехногие мачты, в американском — трехногие и решетчатые, в японском — пятиногие и семиногие.

"МАЧТЫ РУБИТЬ"

(Down masts) — см. Рангоут рубить.

"МАЧТЫ СТАВИТЬ"

(Up masts) — см. Рангоут ставить.

МАШИНА

— обиходное название самолета.

МАШИНИСТ САМОСТОЯТЕЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ

— особое звание, которое получали в старом флоте лица рядового состава по окончании специального курса машинной школы. Машинисты самостоятельного управления являлись надежными помощниками корабельных инженеров-механиков при управлении судовыми машинами и могли заменить их на тех кораблях, где не имелось штатных инженеров-механиков или имелся некомплект. Диплом, выдаваемый машинной школой, давал право машинистам самостоятельного управления занимать должности механиков на судах торгового флота после окончания срока военной службы.

МАШИНИСТЫ

(Engine driver) — специалисты рядового состава на кораблях флота, на обязанности которых лежит управление и уход за главными машинами и вспомогательными механизмами корабля.

МАШИНКА

— см. Стопор подпалубный.

*МАШИНКА ДЛЯ СЛОМА

Машинка для слома.

— служит для работы с проволочными тросами, когда надо свести вплотную два конца троса для наложения бензеля и заделки коуша.

МАШИНКА ЯКОРНАЯ

— специальное устройство, имеющее пальцы, на которые заводятся крайние звенья найтовных цепей (пертулия и рустова), удерживающих лежащий на подушке якорь. При повороте рычага машинки пальцы поворачиваются так, что надетые на них звенья

пертулиня и рустова соскакивают и якорь, не удерживаемый более цепями, падает в воду. Неофициально пальцы якорной машинки называют боцманскими пальцами.

МАШИННАЯ КОМАНДА

— часть экипажа корабля, состоящая из рядового и младшего командного состава следующих специальностей: машинистов, мотористов, электриков, трюмных машинистов и кочегаров (котельных машинистов).

МАШИННАЯ РАМА

(Frame work of an engine, framing of an engine, engine-frame) — основная (нижняя) часть машин-двигателей. Устанавливается на судовой фундамент и крепится к нему при помощи болтов.

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

(Engine-room) — помещение на корабле, в котором размещаются главные двигатели, их холодильники с воздушными насосами и циркуляционными помпами, испарители котельной воды, валоповоротные приборы и другие приборы для управления корабельными двигателями. М. О. соединяются телеграфами, телефонами, переговорными трубами и другими средствами связи как с командными пунктами корабля (главными и запасными), так и с котельными отделениями и между собой. Число М. О. зависит от числа главных двигателей корабля. В турбинных установках при больших мощностях приходится иногда главные конденсаторные устройства выделять в особые холодильниковые отделения.

МАШИННО-КОТЕЛЬНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

— помещение на судне, в котором размещены главные двигатели (судовая машина) и котлы.

МАШИННЫЙ ПЕРЕДАТЧИК

— радиопередатчик с машиной высокой частоты в качестве источника незатухающих колебаний. См. Высокой частоты машина.

МАШИННЫЙ УНТЕР-ОФИЦЕР

— младший командир машинист в старом флоте.

МАШИННО-ТРЮМНЫЙ НАСОС

— насос, приводимый в движение от главной машины, для откачивания воды из трюма судна.

МАШИНЫ МУСОРНЫЕ, МУСОРОУДАЛИТЕЛИ

— вспомогательные судовые механизмы, служащие для выгрузки из кочегарных отделений золы и шлака, вычищенных из топок котлов. По своему устройству мусорные машины разделяются на: мусорные лебедки, поднимающие мусор в ведрах из кочегарок на верхнюю палубу для выбрасывания за борт, и мусорные насосы и эжекторы.

МАШИНЫ РЕФРИЖЕРАТОРНЫЕ

(Refrigerating machines) — холодильные машины, посредством которых рассол поваренной соли охлаждается до низкой температуры. Специальными насосами рассол гонится в термотанки, где, соприкасаясь с теплым воздухом, нагнетаемым вентиляторами из охлаждаемых помещений, понижает его температуру. Нагретый рассол снова гонится к рефрижераторным машинам, где снова охлаждается и повторяет снова описанный цикл. Эти же машины обеспечивают судну получение льда. М. Р. по принципу своего действия разделяются на три основных типа: а) машины воздушные; б) машины с испарением сжатого, доведенного до жидкости газа; в)

машины с частичным испарением в разреженном пространстве самого рабочего рассола. В результате того или иного процесса получается низкая температура.

МАШИНЫ РУЛЕВЫЕ

— для управления современными быстроходными судами приходится к румпелю руля прикладывать весьма значительные усилия, не говоря уже о том, что в связи с этой же причиной появилось новое требование — скорости перекладки руля. Все это привело к необходимости установки особых вспомогательных механизмов — рулевых машин, применяемых в настоящее время на всех судах за исключением малых. М. Р. бывают паровые, гидравлические и электрические. Сущность действия М. Р. заключается в следующем: рулевой приводит во вращение штурвальное колесо и тем приводит в действие машину, которая в строгом соответствии с вращением штурвала перекладывает руль.

МАШИНЫ ШПИЛЕВЫЕ

— судовые вспомогательные механизмы, служащие для выбирания ката и др. тяжелых работ по тяге тросов и цепей. М. Ш. бывают паровые и электрические.

МАЯК

(Light-house) — 1. Искусственное сооружение, служащее для определения места судна при плавании в виду берегов и для лучшего опознания берега с целью избежания опасностей. Обыкновенно маяк представляет собой башню, на которой ночью обязательно зажигается огонь. Места маяков точно наносятся на карты. По определению Гидрографического управления РКВМФ маяком называется всякий навигационный знак с источником света, имеющий обслуживающий его личный состав, при нем находящийся. Старый термин — фарос. См. также Плавающий маяк, Маячные огни и Освещение маяков. 2. На реках деревянный столб с фонарем, зажигаемым по ночам, указывающий переход фарватера от одного берега к другому. Официально речной маяк называется перевальным знаком, или вехой. 3. Знак, выставляемый весной для обозначения хода по реке в половодье (днепр.).

МАЯЧИТЬ

(касп.) — 1. Помахать чем-нибудь с целью обратить на себя внимание. 2. При измерении глубины наметкой (футштоком), когда последняя не достигает дна, говорят "не маячит". 3. Об открывающемся в море предмете говорят "примаячивает".

МАЯЧНЫЕ АППАРАТЫ

— см. Освещение маяков.

МАЯЧНЫЕ ОГНИ

— для отличия одного маяка от другого им дают разного рода освещение, применяя для этого разные системы френелевских линз, различные устройства ширм, цветных стекол и т. п. Имеется восемь видов наиболее характерных маячных огней: 1. Постоянный огонь (Fixed light) дает непрерывный одноцветный огонь. 2. Постоянный огонь с проблесками (Fixed and flashing) дает постоянный огонь, усиливаемый через правильные промежутки времени одним или несколькими проблесками того же цвета, как и постоянный, а иногда и иного цвета. 3. Проблесковый огонь (Flashing) дает через определенный промежуток времени один проблеск, причем продолжительность света короче продолжительности темноты. 4. Группо-проблесковый огонь (Group flashing) дает через определенные промежутки времени группу проблесков, отделенных друг от друга затмениями. 5. Затмевающийся огонь (Occulting) — ровный свет, прерываемый одним затмением через определенные промежутки времени, причем продолжительность света больше или равна продолжительности затмения. 6. Группо-затмевающийся огонь (Group occulting) — постоянный свет, прерываемый группой затмений через определенные промежутки времени. 7. Вращающийся, или вертящийся, огонь (Revolving) — сила света огня постепенно усиливается до его наибольшей яркости, а затем медленно уменьшается

до затмения. 8. Переменный огонь (Alternating) – с периодически меняющимся цветом огня.

Кроме перечисленных восьми видов маячных огней, в некоторых исключительных случаях применяются огни и более сложной характеристики.

МАЯЧНЫЙ СВОР, или ПОШЛИНА

(Light dues) – сбор, взимаемый с судов на содержание маяков, баканов и т. п. Величина сбора определяется регистрацией вместимостью судна. В Советском Союзе с 1926 года отменен.

МГЛА, МГА, ПОМОХА, СУХОЙ ТУМАН

(Mist, haze) – метеорологическое явление, наблюдаемое в засушливое и безветренное время. Состоит в том, что воздух, часто на обширных площадях, проникается мельчайшими твердыми частицами пыли, дыма, гари и пр. и принимает молочный оттенок; солнце даже в полдень кажется красным знаком. Мгла держится иногда несколько дней, но первый же слабый дождь уничтожает ее.

МГНОВЕННАЯ СИЛА

(импульсивная сила) – сила, действующая в продолжение очень малого промежутка времени, но имеющая настолько значительную величину, что импульсом (см. Импульс силы) ее пренебречь нельзя.

МЕГ

(арх.) – 1. Вдающаяся в реку при ее извилине часть берега. 2. Речной мыс, нос.

МЕГА

(Mega) – приставка к названиям единиц, обозначающая в метрической системе увеличение в миллион раз, напр. 1 мегом (мегаом) = 10⁶ ом. Обозначение: М или мег.

МЕГАВАТТ

(Megawatt) – миллион ватт или 1000 квт.

МЕГАФОН

(Megaphone) – рупор больших размеров, служащий для подачи команд и передачи распоряжений на относительно большие расстояния или в свежую погоду.

МЕГАЦИКЛ

(мегагерц) – миллион герц.

МЕГТЕР

(Megger) – омметр для измерения очень больших сопротивлений.

МЕГОМ

(Megohm) – миллион омов; в радиотехнике часто называют М. всякое сопротивление порядка миллиона омов.

МЕДВЕДКА

(Wheel barrow) – 1. Одноосная тележка на низких массивных колесах, служащая для перевозки тяжестей в порту. 2. Небольшая переносная ручная дыропробивная машина; применяется для давления отверстий на месте сборки сооружений.

МЕДНАЯ ОБШИВКА

— обшивка из медных листов подводной части судна. Применялась в целях борьбы с обрастанием ракушками и водорослями подводной части судов.

МЕЖДУДОННОЕ ПРОСТРАНСТВО

— пространство между внутренним дном и наружной обшивкой судна высотой до 1,2 м. Простирается примерно на 2/3 длины корабля, захватывая крайние носовые и кормовые погреба, и делится шпангоутами и стрингерами на отдельные клетки или отсеки. М. П. используется для хранения котельной воды и жидкого топлива.

МЕЖДУДОННЫЕ ОТСЕКИ

— части междудонного пространства, разделенного водонепроницаемыми шпангоутами и стрингерами.

МЕЖДУЖЕЛЕЗНОЕ ПРОСТРАНСТВО

— воздушный зазор между магнитной системой и якорем динамо-машины или между статором и ротором машины переменного тока.

МЕЖДУНАРОДНАЯ СВЕЧА

— условная единица силы света, установленная международным соглашением и сохраняемая в специальных учреждениях (в СССР во Всесоюзном институте метрологии и стандартизации) в виде эталонных ламп накаливания. По этим эталонам проверяются образцовые лампы (рабочие эталоны) для нужд ламповых заводов, научных институтов и др. Обозначение Cd или св.

МЕЖДУНАРОДНОЕ МОРСКОЕ ПРАВО

— см. Морское право.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ СВОД СИГНАЛОВ

(International code) — сигнальная книга, заключающая в себе собрание визуальных и звуковых сигналов, а также свод радиосигналов. Служит для переговоров между собой судов различных стран. Свод состоит из четырех частей: I часть содержит инструкции по использованию средств связи применительно к Международному своду сигналов, начертание различных флагов и значение флагов при поднятии их порознь; во II части помещены сигналы бедствия, лоцманские, карантинные и буксирные, а также трехфлажные сигналы для разбора сигналов в алфавитном порядке сочетаний флагов; в III части сосредоточены медицинский отдел для набора и разбора сигналов и географический отдел — также для набора и разбора сигналов, и, наконец, IV часть заключает в себе алфавит общих выражений для набора сигналов.

МЕЖДУПАЛУБНОЕ ПРОСТРАНСТВО

(Tween-decks) — часть судна, заключенная между двумя смежными палубами.

МЕЖЕНИК, МЕЖНИК

(бел.) — компасный румб, средний между главными и четвертными румбами (имеющий свое название), т. е. вторые и шестые румбы; NNO — меж севера полунощик; WNW — меж запада побережник. Остальные шестнадцать румбов называются малыми межниками, или стриками (см.).

МЕЖЕННАЯ ВОДА

— см. Межень.

МЕЖЕННОЕ, МЕЖОННОЕ

(сев.) – летнее, наиболее тихое время (без сильных ветров); иногда время при незаходящем солнце.

МЕЖЕННОЕ РУСЛО

(речн.) – ложе реки, заключенное между пойменными берегами, в которых река протекает после спада весенних вод. См. Русло речное.

МЕЖЕНЬ

(речн.) – постоянный уровень воды, устанавливающийся летом на долгий период.

МЕЖЕУМОК

– полупалубное речное грузовое судно прочной конструкции, длиной в 25–30 м и грузоподъемностью в 160–270 т.

МЕЖПАЛУБНОЕ ПОМЕЩЕНИЕ

(Steerage) – помещение на судне, служащее для перевозки пассажиров по низкому тарифу.

МЕЖ УШИ

(сев.) – разлог между островными горами.

МЕЙН-ВЕЛЬС

(Main-wale) – 1. Пояс наружной обшивки деревянного судна от нижних косяков нижнего ряда портов вниз до высоты нижней палубы. 2. Большие кромки, уступы.

МЕЙН-КЕПСТОН

(Main capstan) – большой шпиль на старинных парусных судах, находившийся между грот- и бизань-мачтами.

МЕЙСТР, МАЙСТРА, МЕСТРА

(стар.) – грот-мачта на галере. Местровая-райна – грота-рей. Мейстровый парус – грот.

МЕЛИНИТ, ЛИДДИТ, ШИМОЗА

(Melenite, picric powder) – взрывчатое вещество. Плавленый тринитрофенол, получаемый нитрованием фенола.

МЕЛКАЯ АРТИЛЛЕРИЯ

– морская артиллерия калибра менее 100 мм.

МЕЛКОВОДЬЕ

(Shoal, shallows, shallow water) – 1. Обширное неглубокое пространство моря. 2. Уровень воды ниже межженного (волж.).

МЕЛЬ

(Sand bank, shallow water) – общее название для неглубоких (менее 30 фут.) участков морского дна.

МЕЛЯК

(волж.) – мель, мелкое место в реке, озере, море.

МЕМБРАНА

(Membrane, diaphragm) – тонкая, гибкая, растянутая пластинка. Круглые мембраны, зажатые по окружности, применяются во всех звукопередающих и звуковоспринимающих аппаратах (телефон, микрофон, граммофон). Такая мембрана легко отзывается на колебания самого разнообразного периода, причем колебания очень быстро затухают после прекращения действия источника, возбуждающего колебания. Поэтому все звуковые частоты в области речи и музыки передаются почти без искажения.

МЕМОРАНДУМ

(Memorandum) – вообще отметка всего достойного запечатления в памяти, а в частности так названы помещенные в морских страховых полисах условия, по которым Страховщик совершенно не отвечает за частичный убыток, возникший при перевозке груза ржи, соли, рыбы и т. п., не отвечает за убыток в 5 % при перевозке сахара, табаку и пр. и не отвечает за убыток менее 3 % для всех других грузов.

МЕНЗУЛА

– геодезический инструмент, применяемый в съемке. Мензула состоит из штатива, подставки и доски (планшета) с наклеенной на нее бумагой. Направление на предметы с точки, в которой установлена мензула, вычерчивается по линейке, снабженной зрительной трубой (кипрегель), наводящейся на предыдущую и последующую точки съемки, а также на выбранные приметные пункты. Мензула служит для съемки планов и составления карт.

"МЕНЬШЕ ХОД"

(Ease her, ease the engine) – приказание в машину – уменьшить скорость хода.

МЕНЯТЬ ПАРУСА

(To shift the sails) – заменять выслужившие срок или пришедшие в негодность паруса новыми (запасными).

МЕРА ОСТОЙЧИВОСТИ

– см. Метацентрическая формула остойчивости.

МЕРГЕЛЬ

– глинистый известняк. Применяется главным образом для производства цемента.

МЕРИДИАН ЗЕМНОЙ

(Terrestrial meridian) – большой круг, мысленно проведенный через оба полюса Земли. Первый меридиан разделяет землю на Восточное и Западное полушария.

МЕРИДИАН КОМПАСНЫЙ

– см. Плоскость компасного меридиана.

МЕРИДИАН МАГНИТНЫЙ

(Magnetic meridian) – след от пересечения плоскости магнитного меридиана с поверхностью земли. Плоскостью магнитного меридиана называется вертикальная плоскость, проходящая через магнитную ось свободно подвешенной магнитной стрелки, находящейся под действием исключительно силы земного магнетизма.

МЕРИДИАН НАБЛЮДАТЕЛЯ

– небесный меридиан, проходящий через место наблюдателя. М. Н. делит сферу небесную на две половины: восточную, в которой находится точка горизонта O, и западную, в которой лежит точка W.

МЕРИДИАН НЕБЕСНЫЙ

— большой круг сферы небесной, проходящий через оба полюса мира.

МЕРИДИАН ПЕРВЫЙ

— меридиан, проходящий через пассажный инструмент Гринвичской обсерватории, находящийся вблизи Лондона. От Гринвичского меридиана ведется счет долгот.

МЕРИДИОНАЛЬНАЯ ЧАСТЬ

— величина, представляющая на меркаторской проекции длину части меридиана от экватора до какой-либо данной параллели. Меридиональные части вычисляются по формуле:

$$D = a/m \log \operatorname{tg}(\varphi/4 + \varphi/2) - ae^2 \sin^2 \varphi - 1/3 ae^4 \sin^4 \varphi,$$

где a — большая полуось земного эллипсоида, m — модуль обыкновенных десятичных логарифмов, e — эксцентриситет.

МЕРИЛО

(Gauge) — стержень с делениями, служащий для измерения содержимого бочек.

МЕРИТЕЛЬНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО

(Tonnage certificate) — судовой документ, в котором удостоверяются сведения о регистровой вместимости судна. У нас выдается Регистром СССР. М. С. взаимно признаются всеми странами, входящими в конвенцию по признанию мерительных свидетельств. Не входят в эту конвенцию только Бельгия, Голландия и Швеция. Не признаются М. С. всех стран администрациями Суэцкого и Панамского каналов.

МЕРКАТОР

— латинизированное имя Герарда Кремера, знаменитого нидерландского математика и картографа. Меркатор родился в 1512 г., умер в 1594 г. Особой заслугой Меркатора является введение строго математических принципов в искусство картографии. Меркаторская проекция, впервые построенная им графически в 1566 г., до настоящего времени служит основой морских карт всего мира.

МЕРКУРИЙ

(Mercury) — ближайшая к Солнцу планета, увидеть которую невооруженным глазом трудно, т. к. она всходит незадолго до солнечного восхода, а заходит вскоре после Солнца; наиболее благоприятное время для наблюдений весной на заре. М. обращается вокруг Солнца и вместе с тем вокруг оси в 88 дней. М. отстоит от Солнца в среднем на 58 млн. км; его поперечник равен 4700 км.

МЕРНИК

(волж.) — железный резервуар, служащий для проверки количества отпускаемого на суда нефти или керосина.

МЕРТВАЯ ЗЫБЬ

— см. Зыбь.

МЕРТВАЯ ПЕТЛЯ

(Loop) — одна из фигур высшего пилотажа; после некоторого разгона самолета с небольшим снижением заставляют его резко идти носом вверх, описывая дугу до тех пор, пока самолет не окажется в положении полета на спине, после чего выключают мотор (двигатель), и самолет по инерции описывает оставшуюся часть круга. Впервые М. П. была сделана русским летчиком Нестеровым. Проф. Н. Е. Жуковский

предсказал теоретически возможность совершения М. П. за 22 года до первого исполнения ее Нестеровым.

МЕРТВАЯ ПЕТЛЯ ШОВИАРА

— мертвая петля (см.), выполняемая не в одной вертикальной плоскости, а по спирали.

МЕРТВАЯ ТОЧКА

верхняя и нижняя (Dead center, dead point) — такие положения шатунной передачи, когда шток, шатун и мотыль располагаются на одной прямой, вдоль оси цилиндра поршневой машины.

МЕРТВЕЦ

(волж.) — бревно, зарытое на берегу в землю на 1–1,5 м; служит для швартовки.

МЕРТВЫЕ ЗОНЫ

— см. Зоны молчания.

МЕРТВЫЙ ВЕС

— вес конструкции аэростата или дирижабля с моторами и прочим оборудованием, являющимся постоянной принадлежностью.

МЕРТВЫЙ ШТИЛЬ

(Dead calm) — полный штиль, поверхность моря зеркальная, дым поднимается вертикально.

МЕРЦАНИЕ ЗВЕЗД

(Twinkling or scintillation) — явление как бы непрерывного дрожания звезд вследствие изменения их яркости и цвета, особенно когда звезды находятся вблизи горизонта. Происходит это потому, что воздух никогда не бывает вполне спокоен, в нем постоянно пробегает струйки различной плотности; они-то и вызывают преломление и разложение лучей света. Особенно сильно бывает мерцание звезд перед наступлением дождливой погоды.

МЕСТНЫЕ ПРИЗНАКИ

— все те происходящие в атмосфере явления, которые могут быть обнаружены наблюдателями в данном пункте как помощью метеорологических приборов, так и без них и которые позволяют судить о предстоящей погоде в этом пункте в тех случаях, когда нельзя получить или использовать сведения, необходимые для составления синоптических карт погоды.

МЕСТО СУДНА

Возвратиться на свое место — занять назначенное место в строю, ордере. Дать место — освободить, посторониться. Держаться на месте — не иметь поступательного движения. Занять свое место — в строю, ордере. Мелкое место — район или участок моря, имеющий малые глубины (см. Мелководье). Место в строю, ордере — положение корабля в строю (ордере), определяемое относительно других кораблей. Место на карте — точка, в которой судно находится в данный момент. Место по диспозиции — место по плану расположения судов для стоянки на рейде или в гавани. Место по наблюдению (обсервованное место) — место судна, полученное определением широты и долготы по небесным светилам, или место, определенное по пеленгам. Место счислимое — определенное счислением. Назначенное место — распоряжением, сигналом, по диспозиции и т. д. Обозначить место — отметить его чем-либо. Опасное место — место, опасное для плавания судов. Определить свое место (определиться) — определить, тем или иным способом, широту и долготу судна в

море. Очистить место – уйти самому или убрать, чем оно занято. Перетянуться на другое место – занять другое место, перетягивая судно концами. Поверить свои места – в строю, ордере по плану, по карте, определить свое место в море. Поднять флаг, сигнал до места – под клотик, до нока рея, гафеля. Показать свое место – сообщить координаты своего места. По местам – предварительная команда перед производством того или иного маневра, напр. по местам стоять, с якоря сниматься; по местам к повороту, паруса крепить и т. д. Приметное место – место, имеющее отличительные признаки, знаки, приметы. Сохранять свое место – удерживать назначенное место. Стоять вольно, с мест не сходить – команда, подаваемая людям, стоящим в строю. Удобное место – для высадки десанта, для якорной стоянки и т. д. Якорное место – место, удобное для стоянки судов на якоре.

МЕСТО КОРАБЛЯ ОБСЕРВОВАННОЕ

– место корабля, полученное независимо от прокладки по наблюдениям береговых предметов небесных светил или по радиопеленгам. Отмечается на карте небольшим кружком, центр которого представляет собою место судна.

МЕСТО КОРАБЛЯ СЧИСЛИМОЕ

– место корабля, вычисленное по формулам счисления или полученное графически на основании показаний компаса и лага. Отмечается на проложенном курсе черточкой, перпендикулярной к курсу.

МЕСТО КОРАБЛЯ СЧИСЛИМО-ОБСЕРВОВАННОЕ

– место корабля, определенное по наблюдениям береговых предметов, но с учетом пройденного кораблем по курсу расстояния. При ведении прокладки отмечается треугольником с точкою в середине.

МЕСТРА

(галерн.) – см. Мейстра.

МЕСЯЦ ЗВЕЗДНЫЙ, или СИДЕРИЧЕСКИЙ

– промежуток времени, в течение которого Луна совершает полный путь по своей видимой орбите. Продолжительность звездного месяца 27,32166 суток.

МЕСЯЦ ЛУННЫЙ, или СИНОДИЧЕСКИЙ

(Lunar month) – промежуток времени между двумя последовательными полнолуниями, новолуниями или между двумя следующими друг за другом одинаковыми фазами. Продолжительность его 29,53059 суток.

МЕТАТЕЛЬНОЕ ОРУЖИЕ

(Missile weapon) – употребляется для поражений противника на расстоянии, чем отличается от холодного оружия. Первоначальными и самыми распространенными видами метательного оружия были: лук со стрелами, праща и дротик (короткое копьё). Затем на Востоке были изобретены метательные машины, заимствованные и усовершенствованные греками и римлянами. Эти машины были двух главных типов: баллиста, бросавшая камни навесно, под большим углом возвышения, и катапульта, пускавшая стрелы по отлогой линии. В исходе XIII в. в Западной Европе появился последний вид метательного оружия – огнестрельное оружие.

МЕТАТЕЛЬНЫЕ ВЗРЫВЧАТЫЕ ВЕЩЕСТВА

– см. Взрывчатые вещества.

МЕТАФОНИ

(галерн.) – риф-сезни на галерах.

МЕТАЦЕНТР

(Metacenter) — точка пересечения нормалей к плоскостям ватерлиний корабля при наклонении его, проведенных через центры тяжести подводных объемов (центры величины). Различают поперечный М. — при наклонениях судна около продольной его оси и продольный М. — при наклонении около поперечной оси. Для всякого судна (как надводного, так и подводного) М. должен находиться выше центра тяжести.

МЕТАЦЕНТРИЧЕСКАЯ ВЫСОТА ПОПЕРЕЧНАЯ

(Metacentric height) — расстояние между поперечным (малым) метацентром и центром тяжести судна. Поперечная М. В. является мерой остойчивости судна. Чем она больше, тем остойчивее судно. М. В. измеряется метрами или его делениями. Установленные пределы допускаемых величин М. В.: для линкоров и линейных крейсеров от 0,9 до 2,0 м, для крейсеров от 0,8 до 1,5 м, для эсминцев от 0,6 до 0,8 м. Для коммерческих судов допускаются меньшие значения М. В., т. к. для них редко встречаются такие условия (пробоины во время боя), когда М. В. может резко изменяться. Для морских коммерческих судов М. В. должна быть не менее 0,3–0,8 м, причем нижний предел может быть допущен лишь при наличии высокого надводного борта, позволяющего крениться на большой угол.

</FONTaaaa

МЕТАЦЕНТРИЧЕСКАЯ ВЫСОТА ПРОДОЛЬНАЯ

— расстояние продольного метацентра М от центра тяжести судна G. Величина М. В. П. во много раз превосходит такую же поперечной метацентрической высоты. Поэтому беспокоиться относительно того, что судно перевернется в продольном направлении, никогда не приходится. Численное значение М. В. П. колеблется от L до 2,5L, где L — длина судна.

МЕТАЦЕНТРИЧЕСКАЯ ФОРМУЛА ОСТОЙЧИВОСТИ

(мера остойчивости) — $M = P \cdot MG \sin \alpha$, где M — момент, восстанавливающий пары, P — вес судна, MG — поперечная метацентрическая высота, α — угол наклона судна. Формула эта выведена в предположении постоянства точки М, что верно для малых углов наклона (для высокобортных судов это наклонение достигает 15° , повышаясь до 20° для судов с заваленными внутрь бортами).

МЕТАЦЕНТРИЧЕСКИЙ РАДИУС ПОПЕРЕЧНЫЙ, или МАЛЫЙ

— расстояние поперечного метацентра от центра величины в прямом положении судна. Он равен моменту инерции площади действующей ватерлинии относительно продольной оси, проходящей через ее центр тяжести, деленному на соответствующее объемное водоизмещение судна $r = I/V$.

МЕТАЦЕНТРИЧЕСКИЙ РАДИУС ПРОДОЛЬНЫЙ

— расстояние продольного метацентра от центра величины в прямом положении судна. Он равен моменту инерции площади грузовой ватерлинии судна относительно поперечной оси, проходящей через центр тяжести этой площади, деленному на объемное водоизмещение судна. $M'G = I'/V$.

МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ ЗНАКИ

— условные знаки, которыми в метеорологии, напр. на специальных (синоптических) картах, обозначают различные метеорологические явления, например:

МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ КОДЫ

(Meteorological codes) — общедоступные, т. е. несекретные, большей частью цифровые шифры, которыми для сокращения телеграмм и радиogramм с метеорологическими, ледовыми и пр. данными пользуются при передаче по проводам и по эфиру. Для пользования ими необходимо, чтобы число групп в каждой передаче и

число знаков в каждой группе было строго определенное и, кроме того, чтобы значение каждой цифры на надлежащем месте было заранее договорено. При пользовании соответствующими справочниками следует иметь в виду, что коды довольно часто подвергаются изменениям, так что следует пользоваться справочниками новейшего издания.

МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ СВОДКИ

(Synoptic reports) — сводки, передаваемые Бюро погоды по радиотелеграфу или радиотелефону. Сводки эти обычно содержат: 1. Основные метеорологические данные в зашифрованном (кодированном) виде. 2. Краткое описание характера и распределения воздушных масс и барического рельефа. 3. Ожидаемую погоду. 4. Штормовые предостережения.

МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ СТАНЦИИ

(Meteorological station) — пункты, на которых получившие соответствующую подготовку наблюдатели помощью специальных приборов несколько раз в сутки производят измерения так называемых метеорологических элементов (Meteorological elements), т. е. величин, характеризующих состояние атмосферы (как то: давления атмосферы, температуры воздуха, влажности воздуха, количества выпавших осадков, направления и скорости ветра и т. п.), и ведут наблюдения над происходящими в атмосфере явлениями.

МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ ЭЛЕМЕНТЫ

— геофизические величины, определяющие собой состояние атмосферы в каждый момент в любом месте (температура, давление и влажность воздуха, облачность, осадки, скорость и направление ветра и т. п.).

МЕТЕОРОЛОГИЯ

(Meteorology) — отдел геофизики, занимающийся изучением всех явлений, происходящих в газовой оболочке земного шара, т. е. в атмосфере.

МЕТЕОРЫ, МЕТЕОРИТЫ, АЭРОЛИТЫ, БОЛИДЫ, ПАДАЮЩИЕ ЗВЕЗДЫ

(Meteor, meteorolite) — различные по размерам падающие на Землю из небесного пространства каменные или металлические (железные) массы. Происхождение М. космическое; предполагают, что это кусочки, оторвавшиеся от ядра кометы, которые несутся в мировом пространстве и при встрече с Землей влетают в ее атмосферу со скоростью 2400 км в минуту, поэтому вследствие трения о земную атмосферу накаливаются и на высотах 100–200 км начинают светиться; по большей части распыляются (сгорают), не долетая до земли. Бывают видны почти каждую ночь. Более крупные М. не успевают распылиться и сгореть и выпадают на земную поверхность в виде камней, иногда в несколько сот кг.

МЕТИК

— см. Пороки дерева.

МЕТИК

(байкал.) — осенний, еще рыхлый, игольчатый лед.

МЕТКИ

(Marks) — марки углубления. См. Дифферентометры.

МЕТЛАХСКИЕ ПЛИТКИ

— плитки для пола и облицовки стен различной формы, изготавливаемые обжигом до спекания легкоплавких глин, окрашенных в разные цвета.

МЕТР

(Meter) – законная единица длины в СССР. Основная единица длины в метрической системе мер, определяемая как длина образца (эталоны), хранящегося в Международном Бюро Мер и Весов. М. почти точно равен $1/10\,000\,000$ части четверти земного меридиана. Обозначение: м. Метр = (1,4061 аршина = 3,281 фута = 0,055 мор. сажени = 1,094 ярда).

МЕТРИЧЕСКАЯ СИСТЕМА МЕР

(Metric system) – принятая в настоящее время в большинстве стран система мер, в основе которой лежит метр, килограмм и секунда. Существенная особенность метрической системы мер, обеспечивающая ей распространение во всем мире, – последовательно проводимый принцип десятичного деления крупных единиц на более мелкие части.

МЕТРОПОЛИЯ

– в Древней Греции город, основывавший колонию, по отношению к этой колонии являлся метрополией (материнским городом). В настоящее время – империалистическое государство по отношению к своим колониям.

МЕТУХА, МЯТУХА

(арх.) – мелкий, плавучий, разметываемый в разные стороны лед в море.

МЕТЧИК

(Screw-tap) – режущий инструмент для нарезания винтовой резьбы в предварительно просверленных отверстиях.

МЕХАНИЗМ

(Mechanism, machinery) – совокупность соединенных между собой деталей, обеспечивающая определенность движения каждой детали относительно других, причем одна из деталей неподвижна.

МЕХАНИКИ

– в военном флоте лица командного состава механической службы, не имеющие инженерного звания. В торговом флоте лица командного состава, ведающие механической частью судов (главными двигателями судна, котлами, вспомогательными механизмами, системами и т. п.).

МЕХАНИЧЕСКИЕ КАЧЕСТВА МЕТАЛЛА

– общее название всех качеств металла, связанных с прочностью его в различных условиях работы. Главные механические качества металла – временное сопротивление, начало текучести, удлинение при разрыве, относительное уменьшение площади сечения образца (сужение в шейке) при испытании на разрыв; предел выносливости и удельная вязкость надрезанного образца.

МЕХАНИЧЕСКИЕ ТАЛИ

– тали, состоящие из железных блоков и цепного лопаря, дающие огромный выигрыш в силе. Известны тали (по патентам их изобретателей) Вестона, Морриса, Бастерта, Мура и др. М. Т. – необходимая принадлежность каждого паротеплохода (судна с механическими двигателями). См. Дифференциальный блок.

МЕХАНИЧЕСКИЙ КОЭФФИЦИЕНТ ПОЛЕЗНОГО ДЕЙСТВИЯ

– отношение работы или мощности на валу машины к работе или мощности, развиваемой в цилиндре машины. М. К. П. Д. характеризует потери энергии на трение в частях машины, передающих движение поршня валу.

*МЕШКИ СПЕНСЕР-МИЛЛЕРА

Мешок Спенсера.

— мешки особой выделки, употребляемые для угольной погрузки. Рассчитаны на 320 кг (20 пудов) угля. Сделаны из двойной толстой парусины и обшиты тросом. Для насыпания угля эти мешки чрезвычайно удобны, т. к. благодаря жесткости стенок могут стоять, не складываясь и не нуждаясь в поддержке. Вес мешка Спенсера-Миллера 8–10 кг.

МЕШОК

(Bag) — большая полнота в середине паруса. См. Пузо паруса.

МЕШОК МАСЛЯНЫЙ

— см. Маслоупотребление для успокоения волнения.

МЕШОК ПЛАВАТЕЛЬНЫЙ

— надувной мешок из толстой парусины, пропитанный особым составом. Применяется для устройства мостов и плотов.

МЕШОК УГОЛЬНЫЙ

— см. Угольные мешки.

МИГАЛКА

— небольшой маяк, действующий автоматически и дающий свет вспышками, как бы мигая.

МИДЕЛЬ

митель (Middle) — слово, обозначающее "средний", напр. мидель-шпангоут — средний по длине судна шпангоут, мидель-дек — средняя палуба. Иногда под словом М. разумеют наибольшую ширину судна. Напр., ширина судна по миделю такая-то.

МИДЕЛЬ-ДЕК

(Middle-deck) — см. Палубы парусного военного корабля.

МИДЕЛЬ-ДЕК-КЛЯМС

(Middle-deck-clamp) — см. Клямсы.

МИДЕЛЬ-СТАКСЕЛЬ

(Middle staysail) — парус, поднимавшийся между грот- и фор-стенями.

МИДЕЛЬ-ШПАНГОУТ

(Midship frame) — кривая, получаемая при рассечении поверхности судна в середине его или в самом широком месте поперечной плоскостью, перпендикулярной к диаметральной. Обозначается знаком . М.-Ш. иногда сокращенно называется просто миделем. Под термином М.-Ш. подразумевают также конструктивный чертеж поперечного сечения по середине длины судна; на этом чертеже показывается вся видимая в этом сечении конструкция набора судна со всеми размерами и сверх того даются размеры частей набора в оконечностях, детали клепки и т. п.

МИК

(Pumpbrake) — рукоятка, коромысло судовой ручной помпы.

МИКАНИТ

(Micanite) — искусственный изоляционный продукт, изготавливаемый путем склеивания листов слюды шеллаком, копалом, бакелитом, глипталем. Различают: коллекторный М. (для изоляции пластин коллекторов), гибкий М. (для изготовления гильз для впадин), теплостойкий М. (для электрических нагревателей).

МИКАФОЛИЙ

— бумага, на которой наклеены слои шипаной слюды (мусковита). Употребляется для изоляции машин высокого напряжения.

МИКРО

(Micro) — приставка к названиям единиц, обозначающая в метрической системе уменьшение в миллион раз (напр. 1 микрофарада $\mu F = 10^{-6}$ фарады). Обозначение: мк или греческая буква μ (мю).

МИКРОАМПЕР

(Microampere) — миллионная часть ампера. Обозначение: μA или русскими буквами: мка.

МИКРОЛАМПА

— усилительная приемная лампа с катодом пониженного накала. Материалом катода М. служит вольфрам с примесью тория (торированный вольфрамовый катод). Такой катод дает значительную экономию мощности накала и применяется для маломощных ламп.

МИКРОМЕТР

(Micrometer) — измерительный инструмент, состоящий из скобы, в одной из ножек которой ходит винт с мелким шагом. Зажимая измеряемый предмет винтом, по делениям на его головке определяют измеряемый размер. Точность измерений микрометра — до 0,01 мм.

МИКРОН

— единица длины — тысячная доля миллиметра или миллионная доля метра. Обозначение μ .

МИКРОТЕЛЕФОН

— прибор, в котором микрофон и телефон смонтированы вместе в одной трубке. Микрофонная трубка применяется у телефонных аппаратов.

МИКРОФАРАДА

(Microfarad) — миллионная часть фарады. Обозначение μF или русскими буквами мкф.

МИКРОФОН

(Microphone) — прибор, превращающий звуковые колебания в электрические. В настоящее время в телефонных аппаратах применяются исключительно угольные М. Для широкополосного — электрические и угольные, в значительной мере отличающиеся от М. в телефонных аппаратах.

МИЛЛИ

(Mill) — приставка к названиям единиц, обозначающая в метрической системе уменьшение в 1000 раз (напр. 1 милливольт — 0,001 вольта).

МИЛЛИАМПЕР

(Milliampere) – единица тока, равная одной тысячной ампера. Обозначение тА или ма.

МИЛЛИАМПЕРМЕТР

(Milliampere meter) – прибор для измерения слабых токов (тысячных долей ампера).

МИЛЛИБАР

(Millibar) – одна тысячная бара (см.). Соответствует давлению на 1 см² ртутного столба высотой 0,7501 мм.

МИЛЛИВОЛЬТ

(Millivolt) – одна тысячная доля вольта. Обозначение: мV или мв.

МИЛЛИВОЛЬТМЕТР

(Millivoltmeter) – прибор для измерения слабых электрических напряжений (тысячных долей вольта).

МИЛЛИГРАММ

(Milligram) – тысячная доля грамма: 0,001 г = 1 мв.

МИЛЛИМЕТР

(Millimeter) – тысячная доля метра. Обозначение 1 мм = 0,001 м = 0,1 см. Следует избегать обозначения м/м.

МИЛЯ ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ, или НЕМЕЦКАЯ

(Geographical mile) – длина 1/15 градуса экватора. Если принять Землю за шар, объем которого равен объему Земли с размерами Бесселя, то географическая миля выходит равной 7420 м (или приближенно 7 верстам).

МИЛЯ МЕРКАТОРСКАЯ

– см. Разность широт меридиональных частей.

МИЛЯ МЕРНАЯ

(Measured mile) – вымеренная линия в море для точного определения скоростей судов. Устройство М. М. бывает различным в зависимости от местных условий. Наиболее обычное устройство М. М. представляется в следующем виде: на берегу устанавливаются два створных знака, которые служат для направления курса корабля. При движении по М. М. этот створ называется ведущим. Затем на берегу же устанавливается еще ряд секущих створов, перпендикулярных к ведущему, с таким расчетом, чтобы расстояние между крайними створами было порядка 3–10 миль. При невозможности установить ведущий створ его заменяют рядом вешек. При невозможности же выставить на берегу створные знаки для поперечных створов их заменяют тоже вешками, выставленными по ведущему створу, причем места их определяются триангуляционным путем по береговым пунктам.

МИЛЯ МЕТРИЧЕСКАЯ

– см. Град.

МИЛЯ МОРСКАЯ

(Nautical mile) – длина 1' дуги меридиана, считая Землю шаром, объем которого равен объему земного эллипсоида. Тогда величина морской мили определится из равенства:

$$n = 2\pi R/360 \cdot 60 = R \cdot \text{arc } 1',$$

причем по указанному условию, где a – большая полуось земного сфероид, b – малая полуось.

Если принять величины этих полуосей по данным сфероид Кларка, то n выходит равным 1853,3 м = 6080,4 фута. Но в СССР все карты строятся на основе данных сфероид Бесселя, поэтому циркуляром Гидрографического управления № 317 от 8/VII 1931 г. величина морской мили установлена в 1852,0 м, что соответствует длине 1' дуги эллиптического меридиана в широте 45°, т. е. величине:

$$(a + b)/2 \text{ arc } 1'$$

по данным сфероид Бесселя.

Если за единицу для измерения расстояний принять 1' дуги эллиптического меридиана, то деления вертикальных рамок карты и представят такой масштаб. Эта величина изменяется с широтой места от 1842,7 м = 6045,7 фута на экваторе до 1861,3 м = 6106,7 фута у полюсов. Разница 18,6 м, составляющая 1 %, лежит за пределами точности измерения расстояний лагом.

Принятая у нас стандартная морская миля в 1852,0 м = 6076,1 фута служит для градуировки шкалы лагов и для различных расчетов.

Англичане считают морскую милю равной 6080 фут. и называют ее "Admiralty knot". Длину 1' земного эллиптического меридиана, т. е. величину, меняющуюся с широтой, они называют "Nautical mile" или "Sea mile".

В других странах, где приняты другие величины для полуосей эллипсоида a и b или где радиус воображаемого земного шара, заменяющего собой земной эллипсоид, определяется не из сравнения объемов, а другими приемами, напр. сравнением поверхностей, там и для морской мили получают значения, несколько отличающиеся от 6080 фут., но близкие к ним. Ниже в таблице показаны длины морской мили, принятые в различных государствах.

Государства

Длина морской мили

в футах

в метрах

Англия

6080

1853,0

Германия

—

1832,0

Голландия

—

1831,85

Испания

—

1832,0

Италия

—

1831,83

Португалия

—

1850,0

США

—

1833,248

Франция

—

1881,83

Швеция

—

1852,0

Япония

6080

1833,17

МИЛЯ НЕМЕЦКАЯ

— см. Миля географическая.

МИЛЯ СТАТУТНАЯ

(Statute mile) – единица длины, применяемая в Англии и США для измерения больших расстояний на суше. М. С. равна 1760 ярдам = 5280 фут. = 1,609 км, т. е. приблизительно = 1,6 км. М. С. не имеет прямого отношения к размерам Земли и представляет собой узаконенную правительственным актом единицу длины, вроде русской версты.

МИЛЯ ЭКВАТОРИАЛЬНАЯ

– длина одной минуты дуги экватора. Так как экватор есть большой круг, радиус которого равен большой полуоси эллипсоида "а", то экваториальная миля равна 1855,1 м, т. е. немного длиннее морской мили. При расчетах, не требующих большой точности, всегда принимают землю за шар; в этом случае экваториальные минуты равны по длине морским милям, т. е. разностью в 3,1 м между экваториальной и морской милями пренебрегают.

*МИНА

(Mine) – герметически закупоренное вместилище, содержащее заряд взрывчатого вещества и помещаемое под воду в целях разрушения подводной части корпуса неприятельских судов. Современные М. по способу взрывания подразделяются на следующие виды: гальваноударные (Electro-mechanical mine), ударные (Contact mine), электролитические (антенные), магнитные и электрические.

Мина.

В зависимости от веса заряда М. разделяются на: мины против больших кораблей, мины против малых кораблей и мины против подводных лодок. В зависимости от способов установки на заданное углубление современные М. делятся на штерто-грузовые и всплывающие. По степени подвижности М. подразделяются на якорные (Buoyant mine; Moored buoyant mine), донные (Ground mine), плавающие (Drifting mine) и дрейфующие.

МИНА БУКСИРУЕМАЯ

– одно из противолодочных средств. Представляет собой аппарат, который при помощи специальных приспособлений буксируется на определенной глубине и при соприкосновении с подводной лодкой взрывается.

МИНА САМОДВИЖУЩАЯСЯ

– см. Торпеда.

МИНА УАЙТХЕДА

– см. Торпеда.

МИНВАЛКА

– специальное устройство в виде небольшой стрелы с лебедкой, служащее для подъема торпед на борт судна.

МИНЕРЫ

– 1. Сокращенное наименование минных специалистов командного состава. 2. Специалисты рядового состава, обслуживающие минное вооружение корабля. В старом русском флоте минеры, кроме того, обслуживали и электрические установки, устройства и приборы общекорабельного назначения.

МИНИМАКС

(Fire extinguisher) – см. Огнетушитель.

МИНИМАЛЬНЫЙ ВЫКЛЮЧАТЕЛЬ

— см. Автоматический выключатель.

МИНИМУМ ВЕДУЩИЙ

— направление и скорость движения ложбин и частных минимумов определяется прежде всего динамическим воздействием на них того минимума, на периферии которого они расположены или, как обыкновенно говорят, в систему которого они входят и который обычно называют ведущим.

МИНИМУМ ВТОРИЧНЫЙ, или ЧАСТНЫЙ

(Secondary low) — самостоятельная замкнутая область пониженного давления, образующаяся внутри ложбины.

МИНИМУМ ДВУЦЕНТРОВЫЙ

— в тех случаях, когда частный минимум, постепенно развиваясь, получает такие же размеры, что и тот первичный минимум, на периферии которого он образовался, говорят о двухцентровом минимуме (циклоне). Оба центра двухцентрового циклона смещаются друг относительно друга: в северном полушарии против часовой стрелки, а в южном — по ходу часовой стрелки.

"МИНИМУМ ИСЛАНДСКИЙ"

— обширная депрессия, ось которой протягивается, в общем, с юго-запада на северо-восток, от Флориды до Исландии. Иначе называется североатлантическим минимумом. Исландский минимум обнаруживается на климатических месячных и годовых картах вследствие того, что над указанными расстояниями в течение всего года преобладают циклоны, которые особенно глубоки и интенсивны в зимнее время. Большинство циклонов, проходящих над Европой, берут свое начало в районе "Исландского минимума".

МИНИМУМЫ БАРИЧЕСКИЕ

(Minimum or low) или просто минимумы или циклоны — области, атмосферное давление в которых от периферии к центру понижается, так что в центральном районе области находится минимальное для этой области давление.

МИНИМУМЫ ДИНАМИЧЕСКИЕ

— минимумы (циклоны), возникающие независимо от распределения температур в нижнем слое тропосферы над данным районом и являющиеся результатом вызванного какими-либо причинами оттока достаточно значительных масс воздуха поверху из высоких слоев столба тропосферы, расположенного над каким-либо районом.

МИНИМУМЫ СОПРЯЖЕННЫЕ

(Dumb-bell depressions) — минимумы, динамически друг на друга влияющие, что сказывается на направлении и скорости их перемещения. Сопряженными могут быть два и более минимумов. Частным случаем системы двух сопряженных минимумов является двухцентровый минимум (см.).

МИНИМУМЫ ТЕРМИЧЕСКИЕ

— минимумы, возникающие вследствие достаточно сильного нагревания нижних слоев воздуха над каким-либо районом.

МИНИМУМЫ ЧАСТНЫЕ

— см. Минимум вторичный.

МИННАЯ БАНКА

– небольшая группа поставленных мин. Постановка мин банками применяется для стеснения плавания в водах противника на большом протяжении и на продолжительный срок.

МИННАЯ КАЮТА

– помещение, в котором хранятся минные принадлежности.

МИННЫЕ ЗАГРАЖДЕНИЯ

(Barrage) – искусственные препятствия на водном пространстве, состоящие из мин. По своему назначению минные заграждения разделяются на следующие группы: позиционные, подразделяющиеся в свою очередь на основные, передовые и дополнительные; маневренные; маневренно-позиционные; активные и оборонительные.

МИННЫЕ МАШИНИСТЫ

– специалисты рядового состава в старом русском флоте, обслуживавшие торпедное вооружение корабля. В РКВМФ подобные специалисты называются торпедистами.

МИННЫЕ ОФИЦЕРЫ

(Torpedo-officer) – офицеры старого флота, получавшие специальную подготовку и ведавшие на кораблях флота всеми минно-торпедными устройствами, минами, торпедами и электромеханической частью корабля.

МИННЫЕ ПУТИ

– рельсовые пути, проложенные на палубе корабля, по которым перекатывают мины при их постановке. См. Рельсовый путь.

МИННЫЕ СКАТЫ

– см. Скаты забортные.

МИННЫЕ ТРАНСПОРТЫ

– суда специальной постройки или переделанные из судов гражданского флота; предназначались для минных постановок, а некоторые, кроме того, носили на себе минные паровые катеры (миноноски). Прототип современного минного заградителя.

МИННЫЙ КИЛЕКТОР

(A hulk for planting torpedoes) (стар.) – портовое судно, служившее для постановки мин вблизи порта.

МИННЫЙ КРЕЙСЕР

– так одно время в русском флоте назывались относительно большие (для того времени) миноносцы.

МИННЫЙ ПЛОТИК

– два барказа, жестко соединенные, имеющие деревянный настил и минную стрелу. Применяется для уборки и постановки мин с учебной целью.

МИННЫЙ ЭЛЕКТРИК

– рядовой специалист РКВМФ, обслуживающий электротехнические установки, устройства и приборы минной части.

МИНОВАТЬ

(To go beyond, to outsail) – обойти, пройти мимо, оставить в стороне или позади себя, пройти.

МИНОНОСКА

(Torpedo-boat) – маленький миноносец. Термин устаревший.

МИНОНОСЦЫ

(Torpedo-boats) – разновидность эскадренных миноносцев (см.). Отличаются от последних меньшими размерами, вооружением и скоростью хода и предназначаются для действия на небольших и стесненных (прибрежных, шхерных) районах.

МИНРЕП

– стальной трос, соединяющий мину с ее якорем.

МИНУТА

(Minute) – единица измерения времени и углов. Равна 1/60 часа и 1/60 градуса или 1/216000 части окружности. См. Угол.

МИРАЖ

фата-моргана, марево (Looming) – оптическое явление, при котором становятся видимыми предметы, находящиеся за пределами горизонта. М. объясняется неравномерным нагреванием слоев воздуха, вследствие чего лучи от предметов при переходе из одного воздушного слоя в другой преломляются и изменяют направление.

МИРОШНИЧЕНКО

– см. Пеленгатор бортовой.

МИСТИКА

(Mistic) – род каботажного судна Средиземного моря.

МИСТРАЛЬ

(Mistral) – сильный, холодный ветер, северный или северо-восточный, дующий в Лионском заливе от Ниццы до Испании и зимою часто переходящий в шторм.

МИТКАЛЬ

(Calico) – тонкая бумажная ткань, употребляемая для выделки картузов к орудиям мелкого калибра (ниже 130 мм).

МИТУСИТЬ

(арх.) – о дожде: моросить.

МИЧМАН

(Sub-lieutenant) – первый офицерский чин в старом русском флоте.

МИШЕНЬ ГЛАЗНАЯ

– см. Пеленгатор.

МИШЕНЬ ПРЕДМЕТНАЯ

– см. Пеленгатор.

МЛЕЧНЫЙ ПУТЬ, ГАЛАКТИКА

(Milky way, galaxy) – светлая полоса, проходящая через все небо. М. П. состоит из туманностей и огромного числа звезд, в большинстве невидимых невооруженным глазом. Наибольшая ширина полосы млечного пути, видимой глазом, достигает 40° , наименьшая – около 5° .

МНОГОЛЕТНИЙ ЛЕД

(Old ice) – не растаявший за лето лед, просуществовавший не менее 2-х зим.

МНОГОЦИЛИНДРОВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ

– двигатель с числом цилиндров более двух.

МОДЕЛЬ

(Model, mould) – 1. Деревянное или металлическое изображение внешней формы предмета, подлежащего отливке из металла или какой-либо пластической массы. Изготовлением М. занимаются особые мастера – модельщики. 2. Образец соответствующего промышленного изделия, аппарата или сооружения. 3. Парафиновое масштабное отображение подводных обводов судна, служащее для опытного определения потребной мощности механизмов.

МОДЕРНИЗАЦИЯ КОРАБЛЯ

(Modernization) – капитальный ремонт корабля с заменой, дополнением и усовершенствованием элементов его вооружения и оборудования современными образцами.

МОДУЛЬ УПРУГОСТИ

(Modulus of elasticity) – см. Юнга модуль.

МОДУЛЯТОРНАЯ ЛАМПА

– электронная лампа, применяемая в радиотелеграфном передатчике для модуляции колебаний.

МОДУЛЯЦИЯ

(Modulation) – изменение амплитуды тока в антенне при радиотелефонной передаче под влиянием звука, производимого перед микрофоном. М. характеризуется коэффициентом М., или отношением (выражаемым в %) прироста (или уменьшения) амплитуды тока при М. к амплитуде антенного тока без М. Коэффициент М. не должен превышать 60–80 % для получения чистой без искажения радиопередачи. Электромагнитные волны, излучаемые радиотелефонным передатчиком и модулированные (измененные) под воздействием воспроизводимого перед микрофоном звука (микрофонного или разговорного тока), обладают тремя частотами: основной, или несущей (частота передатчика), и двумя боковыми (верхней и нижней), отличающимися от основной на частоту разговорного тока.

МОЖИРА

(стар.) – мортира.

МОЗАМБИКСКОЕ ТЕЧЕНИЕ

– см. Экваториальное южное течение Индийского океана.

МОКРАЯ ГНИЛЬ

– см. Пороки дерева.

МОКРЫЕ КОРАБЛИ

— так называют корабли, подверженные сильному заливанию волной в свежую погоду в море.

МОКРЫЙ ПАР

(Wet steam) — см. Влажность пара.

МОКРЫЙ ТРЕУГОЛЬНИК

(The wet triangle) — так во время империалистической войны 1914–18 гг. была прозвана Гельголандская бухта. Ее также называли Германская бухта или просто Бухта.

МОКШАН

— речное деревянное судно длиной 21,3–36,6 м (70–120 фут.) и шириной 10,7–15,2 м (35–50 фут.). Грузоподъемность до 327–491 т (20–30 тысяч пудов) при осадке 2,1–2,4 м (7–8 фут.). Мачта одна; парус прямой, рейковый. Снабжается 6–10 веслами.

МОЛ

(Mole, jetty, dam) — оградительное сооружение в портах для защиты их от морских волнений. М. может быть соединенным или несоединенным с берегом. В последнем случае он носит название волнолома, или брекватера. М. и волноломы возводятся либо в виде вертикальной стенки со дна моря, либо в виде каменной отсыпки трапецидального сечения.

МОЛИБДЕНОВАЯ СТАЛЬ

(Molybdenum steel) — сталь с примесью небольшого количества молибдена (0,15–3,0 %), обладает высокими механическими свойствами и широко применяется в авиастроении.

МОЛИТВЕННЫЙ ФЛАГ

(Church) — белый флаг с небольшим красным крестом посередине. Поднимался на мачте во время богослужения на корабле. Кроме того, означал "Отбой боевой тревоги".

МОЛНИЕПРОВОД

(слав.) — громоотвод.

МОЛНИЯ

(Lightning) — электрический разряд между облаками или между облаком и землей. Наиболее часто наблюдающийся вид молнии — так называемая линейная М. Реже наблюдаются так называемые плоские М., которые представляют собой кратковременные разряды, охватывающие значительную часть облака и, по-видимому, состоят из светящихся разрядов, испускаемых отдельными капельками облака. Еще реже наблюдаются шаровые М., которые представляют собою огненные шары различной окраски, величиною то с кулак, то с голову, перемещающиеся с умеренной скоростью, в особенности при сквозняке, и могущие проникнуть внутрь здания. Наконец, наиболее редкая форма молнии — неточные М., которые, по-видимому, представляют собой переходный тип от линейных к шаровым молниям.

МОЛОДИК

(Young ice) — тонкий лед с шероховатой влажной поверхностью светло-серого цвета. Образуется из шуги, снежуры и блинчатого льда путем смерзания. Ветром и волнением разламывается труднее, чем нилас.

МОЛОДОЙ МАТРОС

— см. Новобранцы.

"МОЛОКО"

— так называют моряки сильный туман, во время которого бывает подчас невозможно разглядеть пальцев вытянутой руки.

МОЛОТ

(Hammer) — инструмент или машина, применяемая при ковке металлов и действующая ударом, чем отличается от прессов, действующих давлением. М. разделяются на ручные и механические.

МОЛОЧАНКА

— пенка низшего качества.

МОМЕНТ ВЕСА

(Moment of load) — произведение из веса какого-либо груза на расстояние от этого груза до какой-либо оси или плоскости.

МОМЕНТ ИЗГИБАЮЩИЙ

(Bending moment) — момент внешних сил относительно сечения балки.

МОМЕНТ КРУТЯЩИЙ

(Torque, moment of torsion) — момент внешних сил относительно оси, перпендикулярной к сечению стержня.

МОМЕНТ МАЛОЙ ВОДЫ

— момент, соответствующий самому низкому уровню воды при отливе.

МОМЕНТ ПАРЫ СИЛ

— см. Пара сил.

МОМЕНТ ПОЛНОЙ ВОДЫ

— момент, соответствующий самому высокому уровню воды при приливе.

МОМЕНТ СИЛЫ

относительно точки (Moment of a force) — произведение величин силы на длину перпендикуляра, опущенного из точки на направление силы. М. С. относительно оси — произведение проекции силы на плоскость, перпендикулярную оси, на расстояние между осью и этой проекцией.

*МОНИТОРЫ

(Monitor) — мощные артиллерийские корабли относительно небольшого водоизмещения, служащие для решения задач по борьбе с береговой артиллерией противника и для разрушения крупных (бетонированных) береговых сооружений. Вооружаются орудиями до 381 мм калибра. Условия прибрежного плавания, требующие малой осадки и небольшого водоизмещения, ограничивают количество орудий обычно одной башней.

Монитор.

Имеют противоминную и зенитную артиллерию. Особое внимание обращается на их защиту, как броневую, так и противоминную. Обладают плохой управляемостью и мореходностью. Скорость хода от 6 до 14 узлов. Район действия ограниченный. Водоизмещение у больших М. достигает 8000 т. Речные М. имеют водоизмещение до 1000 т и калибр артиллерии, обычно не превышающий 152 мм (6 дм.).

МОНОПЛАН

(Monoplane) — самолет, у которого крылья расположены в один ряд (горизонтальный).

МОНТАЖ

(Assembling, mounting) — сборка отдельных частей машины и установка ее.

МОРАВИЯ, КРАСКА

— патентованная краска, служащая для окраски подводных частей судов в целях предохранения последних от обожжения и обрастания. Краска дорогая и требует особых печей для нагревания состава и опытных мастеров для нанесения ее на окрашиваемые поверхности.

"МОРДАВИНД"

— так в шутку называют ветер, дующий навстречу направлению движения судна.

МОРЕ

(Sea) — части океанов, более или менее окруженные сушей. Делятся на внутренние и краевые. Внутренние далеко вдаются в материк и соединены с океаном большей частью узкими проливами, напр. Средиземное, Черное, Красное, Балтийское моря. Краевые М. отделены от океанов островами, напр. Караибское М., Австрало-Азиатское (группа М. между Азией и Австралией), Японское, Охотское и Берингово, или совсем открыты в океан, напр. Бискайский залив.

МОРЕНО

(астр.) — ветрено с моря.

МОРЕПЛАВАНИЕ, МОРЕХОДСТВО

(Sailing, navigation) — искусство плавать по морям.

МОРЕСТАВ

(байкал.) — пора, время замерзания.

МОРЕХОДНАЯ АСТРОНОМИЯ

(Nautical astronomy) — см. Астрономия.

МОРЕХОДНОЕ СУДНО

(Seaworthy) — судно, пригодное для плавания в открытом море и океане.

МОРЕХОДНОСТЬ ГИДРОСАМОЛЕТА

— сумма качеств, обеспечивающих способность гидроаэроплана в любую погоду производить взлет и посадку на волну в открытом море, выдерживать длительное плавание и буксировку, испытывать качку без риска перевернуться.

МОРЕХОДНЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ

— инструменты, употребляемые в морском деле в целях обеспечения кораблеводства. К мореходным инструментам относятся: навигационные инструменты (см.) и астрономические инструменты (морские угломерные инструменты, хронометры и часы, вспомогательные астрономические приборы).

МОРЕХОДНЫЕ КАЧЕСТВА КОРАБЛЯ

– плавучесть, остойчивость, непотопляемость, ходкость, поворотливость и плавность качки.

МОРЕХОДНЫЕ УЧИЛИЩА

– специальные учебные заведения для судоводителей гражданского флота в России. Первая школа в России для подготовки штурманов для Байкальского озера и Охотского моря была основана в 1753 г. в Иркутске. В течение XVIII и начала XIX в. были основаны навигацкие школы в Кемь, Холмогорах, Архангельске и С.-Петербурге, но эти первые М. У. не имели успеха и вскоре были упразднены. Прочное основание развитию мореходного образования было положено лишь в 1829 г., когда в С.-Петербурге было учреждено 1-е училище торгового мореплавания с 4-летним курсом. В 1834 г. аналогичное учебное заведение было открыто в Херсоне, а в последующие годы и в других городах. В 1867 г. было издано новое положение о мореходных классах. Классы были разделены на 3 разряда для подготовки к званиям: 1) штурмана каботажного плавания; 2) шкипера каботажного или штурмана дальнего плавания и 3) шкипера дальнего плавания. К 1837 году число классов в России достигло 41. В 1902 году все мореходные классы были закрыты и взамен их в течение 3-х лет открыты учебные заведения, согласованные с требованиями нового закона от 6 мая 1902 г., по которому судоводительские звания разделены на 2 степени – капитана и штурмана, а каждая степень на 4 разряда. Открытые после 1902 г. мореходные учебные заведения разделялись на 4 разряда: училища дальнего и малого плавания для подготовки на штурмана I и II разрядов и мореходные школы для подготовки на штурмана III и IV разрядов. Для судовых механиков были учреждены школы 2 типов. В 1909 г. система судоводительских званий была упрощена, но система учебных заведений оставлена без изменений.

МОРЗЕ

(Morse) – см. Алфавит Морзе.

МОРЗЕ АППАРАТ

(Morse telegraph) – электромагнитный, передаточный и приемный телеграфный аппарат. Прием телеграмм ведется на бумажную ленту знаками алфавита Морзе, передача – с помощью телеграфного ключа.

МОРИСТЕЕ

– дальше от берега.

МОРОЗГА

(арх.) – мелкий с изморозью дождь.

МОРОК

(арх.) – пасмурность с мокрым туманом; туман.

МОРОСЬ

– см. Осадки морозящие.

МОРОЧНАЯ ПОГОДА

(арх.) – туманная, ненастная погода.

МОРОЧНО

(арх.) – пасмурно, туманно.

МОРСКАЯ АРБИТРАЖНАЯ КОМИССИЯ

— образована постановлением ЦИК СССР от 13 декабря 1930 г. в Москве при Всесоюзной торговой палате для разбора, в порядке третейского суда, споров о вознаграждении за спасение судов на море. Кроме того, на эту комиссию возложено разрешение споров, вытекающих из столкновения морских судов, а также причинения морскими судами повреждений портовым сооружениям.

МОРСКАЯ ОПИСЬ

(Coast survey) — совокупность работ, производимых на местности с целью собирания материалов для составления морских карт, планов и лоций. Полная М. О. должна состоять из съемки, нивелирования, промера, физического изучения данной местности и собирания сведений для лоции.

МОРСКАЯ ПРАКТИКА

(Seamanship) — отрасль морских знаний, исследующая вооружение (оборудование) корабля и управление им.

МОРСКАЯ СЪЕМКА

— нанесение береговой черты на географическую сетку по пеленгам, взятым с корабля, движущегося вдоль берега. См. Съемка.

МОРСКАЯ ТАКТИКА

(Naval tactics) — предметом морской тактики является изучение наиболее совершенных способов применения оружия, кораблей и соединений морских сил. М. Т. обобщает боевой опыт и устанавливает методы использования различных частей морских сил во всех условиях боевой обстановки на море. Одновременно М. Т. указывает, как применить эти методы в конкретных боевых условиях для сокрушения противника ради достижения поставленной цели.

МОРСКИЕ ОПАСНОСТИ

— в русском языке этим названием определяются два понятия: 1) Marine perils, куда относятся все покрываемые морским полисом риски, возникающие в связи с плаванием судна, как, напр., кораблекрушение, пожар, объявление войны и блокады, пиратские нападения, баратрии, хищения и т. п., и 2) Perils of the seas — случайности и происшествия в море, за последствия которых судовладелец, согласно условию перевозки по чартеру или коносаменту, не несет ответственности перед грузовладельцем, убытки которых возмещаются страховщиком, если груз застрахован. Сюда относятся: 1) действия непреодолимой силы; 2) опасности и случайности на море и на других судоходных водах; 3) пожар; 4) действия и распоряжения власти (задержание, арест, карантин и т. д.); 5) военные действия и народные волнения; 6) действия или упущения отправителя или получателя; 7) свойства груза (внутренние порчи или нормальные убыли) и его скрытые недостатки; 8) незаметные по наружному виду недостатки упаковки груза; 9) недостаточность и неясность марок; 10) падеж или болезнь перевозимых животных; 11) действия или упущения капитана, прочих лиц судового экипажа и лоцмана в судовождении или управлении судном, за исключением, однако, действий или упущений в приеме, погрузке, размещении, сохранении, выгрузке и сдаче груза; 12) спасания человеческих жизней, судов и грузов. По кодексу торгового мореплавания СССР в фрахтовый договор можно вносить только перечисленные выше ограничения ответственности судовладельца. В капиталистических странах эти ограничения не регламентированы законом и являются весьма многочисленными.

МОРСКИЕ ПУТИ

— открытое море, затем проливы, соединяющие разные моря, и морские каналы, представляющие искусственное соединение различных морей. Открытое море доступно для движения во всех направлениях, поэтому о морских путях можно говорить лишь в смысле тех установившихся направлений, по которым следуют главные массы морского транспорта.

МОРСКИЕ САНИ

— тип лодочного корпуса, имеющего в плане форму, близкую к прямоугольнику, и снабженного при отвесных бортах особым туннелем или сводом, идущим, постепенно понижаясь, от носа к корме. Этот тип отличается хорошими мореходными качествами, но развивает относительно меньшие скорости, чем чистый глиссер.

МОРСКИЕ СИЛЫ

(Navy) — часть вооруженных сил государства, имеющая своим назначением ведение войны на море и объединяющая флот, береговую оборону и морскую авиацию.

МОРСКИЕ СУДА

— к морским судам согласно Кодекса торгового мореплавания Союза ССР относятся: 1) суда, занимающиеся перевозкой грузов и пассажиров, эксплуатацией морских рыбных и иных богатств, оказанием помощи судам, терпящим бедствие, поднятием затонувшего в море имущества или буксировкой других судов; 2) суда, несущие специально правительственную службу (ледоколы, портовые буксиры и иные портовые плавучие средства, суда, предназначенные исключительно для спасания человеческих жизней, охраны промыслов, суда таможенные, карантинные, служащие для прокладки телеграфных кабелей, учебные и т. п.); 3) суда, используемые исключительно для научных целей, и 4) суда, используемые для спорта и других целей, не предусмотренных в 1, 2 и 3 пунктах. На все эти суда имеют распространение положения Кодекса торгового мореплавания.

МОРСКИЕ ТЕЧЕНИЯ

— см. Течения.

МОРСКОЕ ДЕЛО

— совокупность знаний, относящихся к мореплаванию; в состав его входят: кораблестроение, теория корабля, морская практика, кораблевождение, главные и вспомогательные механизмы и котлы, торпедно-минное дело, морское артиллерийское дело, судовая электротехника и связь.

МОРСКОЕ ДОВОЛЬСТВИЕ

— особый вид денежного вознаграждения, выдаваемого личному составу на кораблях военного флота во время кампании.

МОРСКОЕ ЗАЛОГОВОЕ ПРАВО

(Maritime lien) — отличается от обычных залоговых прав тем, что оно не требует владения предметом залога, оно не связано с судном и может быть осуществлено, независимо от местонахождения его, путем ареста и продажи. В советской практике не имеет места. Под залоговым правом понимается также право судовладельца не выдавать груз получателю до уплаты фрахта и всех других причитающихся ему в силу договора платежей морской перевозки (ст. 112. Код. Торг. Мор. СССР).

МОРСКОЕ МИНИСТЕРСТВО

(Admiralty) — высшее государственное учреждение в буржуазных государствах, ведающее управлением морскими силами.

МОРСКОЕ ПРАВО

(Sea law, maritime law) — совокупность норм (правил), определяющих как отношения между судовладельцем и клиентами транспорта либо третьими лицами, возникающие в связи с морской перевозкой или вообще плаванием судна, так и отношения между органами государства и судами. М. П. составляет предмет внутреннего законодательства данной страны и международного правового регулирования. М. П. Союза ССР охватывает большинство правоотношений по торговому мореплаванию;

вместе с тем СССР состоит участником конвенций по вопросам, связанным со столкновением судов и оказанием помощи на море, санитарной охраной границ, охраной человеческой жизни на море и многих других. М. П. СССР регулируется в порядке внутреннего законодательства Кодексом торгового мореплавания СССР, утвержденным 14 июня 1929 г., и последующими изменениями и дополнениями к нему.

МОРСКОЕ СТРАХОВАНИЕ

(Marine insurance) — вид транспортного страхования. Заключается в страховании судов и грузов от всякого рода риска.

МОРСКОЕ УЧИЛИЩЕ

(Naval school) — военно-морское учебное заведение, имеющее назначением подготовку командных кадров для флота.

МОРСКОЙ АСТРОНОМИЧЕСКИЙ ЕЖЕГОДНИК

— см. Ежегодник морской астрономический.

МОРСКОЙ ВЕТЕР

(Sea-breeze) — ветер, дующий со стороны моря.

"МОРСКОЙ ВОЛК"

(Sea dog, sea wolf, base, Jack-tar, old salt) — опытный, матерой моряк, знающий и любящий море и морское дело.

МОРСКОЙ ОФИЦЕР

(Naval officer) — лицо командного состава флота в буржуазных государствах.

МОРСКОЙ РАЗБОЙНИК

(Pirate, free-booter, buccaneer) — см. Пират.

МОРСКОЙ СУХАРЬ

(Biscuit, sea-biscuit) — см. Галета.

МОРСКОЙ ТЕХНИКУМ

— специальное среднее учебное заведение, имеющее задачей подготовку командных кадров для морского транспорта. Выпускает судоводителей, судовых механиков, электротехников, радиотехников, радиотелеграфистов, эксплуатационников, механизаторов перегрузочных работ и т. п. в зависимости от специализации учебного заведения. Некоторые техникумы готовят специалистов от 3 до 5 профилей.

МОРТИРА

(Mortar) — артиллерийское орудие, предназначенное, главным образом, для стрельбы под весьма значительными углами возвышения. Оно имеет очень малую относительную длину канала — от 6 до 9 калибров, и предназначено для стрельбы малыми относительно зарядами. На вооружении современных кораблей М. не ставят.

МОРТИРНЫЙ КОТЕЛ

(стар.) — канал гладкоствольной мортиры.

МОРТОНОВ ЭЛЛИНГ

— см. Слипинг-док.

МОРЦО

(касп.) – мелководное озеро на берегу моря, непосредственно сливающееся с ним, иногда окруженное островками.

МОРЯК

(Seaman, Sailor) – человек, имеющий специальную подготовку и работающий в военном или гражданском флоте.

МОРЯК ПРЕСНОЙ ВОДЫ

(Fresh-water sailor) – так называют моряков по профессии, но мало бывающих в плавании.

МОРЯНА

(касп., волж.) – юго-восточный ветер. См. Выгон.

МОРЯНКА, МОРЯНА, МОРЯНИК

(арх.) – 1. Нагоняемая в устья рек морским приливом или ветром морская вода. 2. Поваренная соль, вывариваемая из морской воды. 3. Резкий северный ветер, дующий с моря в устьях.

МОРЯНО

(арх.) – ветрено с моря.

"МОСКИТНЫЙ ФЛОТ"

(Moskito craft) – совокупность мелких военных кораблей, предназначенных для боевых действий одновременно большими группами: производство внезапных торпедных атак, несение дозорной и разведочной службы, постановка небольших минных заграждений, выполнение тральных работ, переброска и высадка десантов, борьба против подводных лодок у своего побережья и т. п. Тактика этих кораблей невольно напоминает москитов, а именно: налететь большой массой на атакуемый объект, причинить ему трудно заживающие укусы и улететь обратно с незначительными потерями – вот характерная черта боевых действий этих кораблей, получивших во время минувшей империалистической войны в совокупности наименование "москитного флота".

МОСТИК ВИТСТОНА

(Уитстона), мостик измерительный (Whitston bridge) – прибор для измерения электрических сопротивлений проводников.

МОСТИК КОРМОВОЙ, или ЗАПАСНЫЙ

(After bridge) – мостик, расположенный в кормовой части судна, на котором размещаются запасные приборы управления судном на ходу на случай выхода из строя носового мостика.

МОСТИК НОСОВОЙ, ПЕРЕДНИЙ, или ХОДОВОЙ

(Pilot bridge, captain's bridge) – мостик, находящийся в носовой части судна, впереди дымовых труб. Является основным постом управления судном на ходу.

МОСТИК ПРОДОЛЬНЫЙ

(Flying bridge) – легкий помост над верхней палубой, служащий для сообщения между поперечными мостиками и надстройками на оконечности судна.

МОСТИКИ СУДОВЫЕ

(Bridge) – возвышенные легкие надстройки над верхней палубой, защищенные от ветра и волны, на которых сосредотачиваются все приборы, необходимые для управления судном на ходу. Обычно М. С. представляют собою узкую поперечную платформу, идущую поперек судна, с одного борта до другого, огражденную поручнями. На военных кораблях мостики, кроме навигационных целей, служат для целей связи и наблюдения, для установки прожекторов, дальномеров и т. п. В этом случае мостики носят название: сигнальный, прожекторный, дальномерный и т. д.

МОСТОВОЙ КРАН

(Travelling crane) – см. Краны подъемные.

МОТНЯ

– см. Траловая сеть.

МОТОК

– связка линия. Означает примерно то же, что термин "бухта" в отношении троса.

МОТОР-ГЕНЕРАТОР

(Motor-generator) – см. Двигатель-генератор.

МОТОРИСТ

– краснофлотец-специалист, обслуживающий двигатели внутреннего сгорания.

МОТОРНЫЕ СУДА

(Motorships) – суда, приводимые в движение двигателями внутреннего сгорания (дизели, нефтяные, керосиновые и бензиновые двигатели, газовые двигатели), работающие за счет тепловой энергии сжигаемого непосредственно в двигателях жидкого или газообразного топлива.

МОТЫЛЬ

(Crank) – см. Кривошип.

МОЧАГ

(астр.) – мелководный, илистый, заросший камышом морской залив.

МОЩНОСТЬ

(Power) – механическая величина, определяющая количество работы в единицу времени. В качестве единицы измерения мощности в технике служит лошадиная сила (HP), киловатт (kW), а также килограммометр в секунду.

МОЩНОСТЬ БУКСИРОВОЧНАЯ

– мощность, которая потребна для сообщения судну движения с заданной скоростью.

МОЩНОСТЬ ДЕЙСТВИТЕЛЬНАЯ, или АКТИВНАЯ

(в электротехнике) – количество энергии, отдаваемое или потребляемое машиной в одну секунду. Выражается всегда в W или kW. В случае переменного тока под активной мощностью понимают среднее значение мощности за полный период изменения тока.

МОЩНОСТЬ ИНДИКАТОРНАЯ

(Indicated horse-power) – мощность машины, определенная при помощи индикаторной диаграммы, или, иначе, мощность, развитая паром в рабочем цилиндре.

МОЩНОСТЬ КАЖУЩАЯСЯ

(Apparent power) в электротехнике – произведение из действующего напряжения на действующую силу тока. Выражается VA или kVA. В случае многофазной системы под кажущейся мощностью понимается сумма мощностей всех фаз.

МОЩНОСТЬ МОРСКОЙ АРТИЛЛЕРИИ

(F) – определяется следующими элементами: вероятностью попадания в цель P, количеством произведенных кораблем выстрелов S, т. е. числом снарядов, выпускаемых в одну минуту, разрушительным действием каждого снаряда R. Зависимость между этими элементами может быть выражена так: $F = PSR$.

С ростом каждого из элементов мощность удара артиллерии возрастает, но сводится к нулю, если хотя бы один из них обратился в нуль. Искусство использования морской артиллерии заключается в том, чтобы создать такую обстановку, при которой мощность удара своей артиллерии получилась бы наибольшая, а противника – наименьшая.

МОЩНОСТЬ НА ВАЛУ

(Shaft horsepower) – см. Мощность эффективная, или тормозная.

МОЩНОСТЬ НОМИНАЛЬНАЯ

(Nominal power) – придается на машиностроительных заводах наименованиям выпускаемых из производства типов двигателей и служит вернее признаком различных типов, нежели целям характеристики истинной мощности двигателя. Номинальная лошадиная сила (Nominal horse power) – число, условное обозначение, изменяющееся в пределах от 1/4 до 1/8 HP и несколько не характеризующее мощности механизмов. Термин этот встречается иногда в судовых регистрах.

Номинальной мощностью электрических машин называется указываемая на щитке машины мощность, которую машина должна развивать или отдавать при своем номинальном режиме. Номинальной мощностью электродвигателей называется механическая мощность на валу машины, выражаемая в л. с. или квт.

МОЩНОСТЬ ПАРОВЫХ ТУРБИН

– определяется мощностью, развиваемой на валу. Эта мощность выражается формулой: $SHP = (M/30) (?n/75)$ э. л. с.

Символ SHP есть сокращенное обозначение валовой мощности на гребном валу, по-английски именуемой Shaft Horse Power, M – вращающий момент в кг, n – число оборотов вала в минуту.

Таким образом, для определения мощности на валу надо знать величины M и n. Вторая величина определяется непосредственным наблюдением. В основу же определения первой кладется явление скручивания вала, находящегося под действием данного вращательного момента M. Опыт показывает, что если круглый вал диаметром d, изготовленный из определенного материала, подвергнуть скручиванию, то каждому значению вращающего момента будет соответствовать вполне определенный угол смещения двух поперечных сечений, взятых на определенном расстоянии друг от друга. Для наблюдения за углом смещения служат специальные приборы, называемые торзиометрами.

МОЩНОСТЬ ТОРПЕДНОГО ОРУЖИЯ

– характеризуется успешностью торпедной стрельбы (зависящей от меткости и скорострельности) и разрушительным действием торпеды. Эта зависимость может быть выражена формулой: $F = PSR$, где F – мощность торпедного оружия, P – вероятный процент падения, S – количество торпед, выпущенных в единицу времени, и R – разрушительное действие торпеды. Чем больше будет каждый из множителей, тем мощность торпедного оружия будет больше.

МОЩНОСТЬ ЭФФЕКТИВНАЯ, или ТОРМОЗНАЯ

(Brake horse power) — отнесенная к единице времени полезная механическая работа, отдаваемая двигателем на его валу. Эффективная мощность отличается от индикаторной на величину потерь, идущих на преодоление трения в двигателе.

МРАЧНАЯ ПОГОДА

— пасмурная погода, характерная обилием темных туч на небе.

МРАЧНЫЙ ГОРИЗОНТ

(Gloomy, hazy horizon) — горизонт, закрытый темными тучами.

МТС-СИСТЕМА

— абсолютная промышленная система единиц, в основе которой лежит метр как единица длины, тонна как единица массы и секунда как единица времени.

МУЖЛУК

— порог или доски, положенные ребром поперек галеры в носу и в корме. М. отделяли нос и корму галеры от прочих частей ее. М. покрывали деревянным брусом, называемым подушкой. В последней делали шкивы для продевания снастей, посредством которых двигали назад и вперед курсейную пушку.

МУМИЯ

(Colcothar) — см. Красные краски.

МУМФОРД

— см. Автоматы питания и Величина смачиваемой поверхности.

"МУРМАНСКИЙ ЯРУС"

— см. Ярусная сеть.

МУРМАНСКОЕ ТЕЧЕНИЕ

— наиболее южная ветвь Нордкапского течения, отделяющаяся от него к востоку от меридиана Кольского залива. Идет к SO и в некоторые годы очень близко подходит к мурманскому берегу, а иногда значительно удаляется от него к северу, что, по-видимому, обуславливается господствующими ветрами. На меридиане о-ва Колгуева перестает быть заметным и не доходит до Новой Земли. По массе воды М. Т. — самая слабая ветвь Нордкапского течения, по температуре же оно теплее других. На всем своем протяжении оно имеет большое экономическое значение для советского северного побережья.

МУРСОМ

— см. Система Мурсома и Тонна регистровая.

МУРЦОВКА

— еда, приготовленная из сухарей, ошпаренных кипятком и заправленных коровьим маслом и луком. Обычный утренний завтрак команды на судах старого флота.

*МУСИНГ

Мусина.

(Mouse of a stay) — кноп, сделанный не на конце снасти. В парусном флоте М. назывались узлы на каболяринге и на штаге.

МУСОРНАЯ БАРЖА

(Hopper barge) — баржа, предназначенная для отвозки мусора и нечистот и имеющая откидное днище.

МУСОРНЫЕ ЛЕБЕДКИ

— см. Машины мусорные.

МУСОРНЫЙ РУКАВ

(Shoot) — железная труба прямоугольного сечения с раструбом в верхней своей части, устанавливаемая вертикально на борту судна. Через М. Р. выбрасывают за борт мусор, отбросы, помои и пр. Служит для предохранения борта от загрязнения.

МУСОРОУДАЛИТЕЛИ

— см. Машины мусорные.

МУССОНЫ

(Monsoons) — ветры, периодически изменяющие свое направление в зависимости от времени года. М. наблюдаются главным образом в тропическом поясе. М. образуются вследствие разницы в давлении воздуха, возникающей от неравномерного нагревания суши и моря. Зимой давление выше над материками, летом над океанами. Поэтому зимой М. дуют с материков на океаны, летом обратно, отклоняясь вследствие вращательного движения земли в Северном полушарии вправо, в Южном влево. Наблюдаются главным образом в северной половине Индийского океана (зимой — NO, летом — SW) и на западе Тихого океана, в частности в Японском море (зимой — NW, летом — SO).

МУССОННЫЕ ТЕЧЕНИЯ ИНДИЙСКОГО ОКЕАНА

— в зиму Северного полушария к северу от экватора в общем идут на запад. В октябре начинает устанавливаться NO муссон, поверхностные же течения в это время отличаются неправильностью и начинают устанавливаться только в ноябре. В Бенгальском заливе течения в северной части неправильны, а в южной части от Малаккского пролива к Цейлону и к югу от него течения идут на W со скоростью 50–70 мор. миль. В Аравийском море течение идет на W и WSW со средней скоростью 10–20 мор. миль и, подойдя к берегу Африки (берег Сомали), усиливается, доходя до скоростей 50–70 мор. миль. Это Сомалийское течение, перейдя экватор, встречается с ветвью экваториального течения, идущего с юга, и поворачивает на Ost, образуя экваториальное противотечение. Оно пересекает океан между 0° — 10° южн. ш. и у берегов Суматры бывает довольно значительной скорости (40–60 мор. миль); здесь оно частью идет на N, а главным образом поворачивает на S и соединяется с экваториальным течением. М. Т. зимней половины с марта начинают ослабевать, а в апреле начинается смена течений. М. Т. в лето Северного полушария — с мая в Северном полушарии устанавливаются течения приблизительно обратного направления. У берега Африки экваториальное течение, встретив материк, разделяется, и одна его ветвь идет на N вдоль Сомалийского берега. Перейдя экватор, она получает большую скорость и устойчивость под влиянием свежего здесь SW муссона. Скорость этой части муссонных течений (вдоль берега Африки) в среднем около 40 мор. миль, а наибольшая доходит до 80–120 мор. миль. Между Африкой и Цейлоном течение идет на восток со скоростью 25–50 мор. миль. К югу от Цейлона скорость снова увеличивается и, случается, достигает 70–80 мор. миль; дойдя до берега Суматры, течение поворачивает на S и присоединяется к экваториальному. В Бенгальском заливе течения имеют направление на NO и скорость 10–40 мор. миль. Такой характер течения сохраняют все время от мая до сентября; в октябре они начинают слабеть и становятся менее правильными, а в ноябре начинают устанавливаться течения обратных направлений.

МУТНИЦА

(арх.) – мутная вода, бывающая в Северной Двине за несколько дней до вскрытия ее в Архангельске.

МУТТЫ

– небольшие парусные суда с плоским днищем и бортовыми шверцами; имеют острые оконечности, большую седловатость палубы и круглую корму. Прежде ими пользовались для речного судоходства, а в настоящее время их причисляют уже к морским судам.

МУФТА ДЖЕННИ

– редуктор, т. е. механизм, передающий движение от одного вала к другому с изменением числа оборотов вала. В М. Д. движение передается, в отличие от обычных редукторов, поступающей под давлением жидкостью. Применяются М. Д. у приборов наводки в башенных установках и у торпедных аппаратов.

МУФТЫ СОЕДИНИТЕЛЬНЫЕ

(Coupling-box) – детали для непосредственного соединения валов. Существуют разнообразные конструкции М. С. в зависимости от их назначения. См. Фрикционная муфта и Эластичная муфта.

МУХИ

– деревянные плашки, в середине которых просверливается отверстие; они надеваются на гвозди перед тем как вбивать последние для прикрепления сильно погнутых брусков (плечевой обшивки), бархоутов и пр.; делается это для того, чтобы при неудачном ударе при вбивании гвоздя не расколоть прибиваемого гвоздем бруса. По миновании надобности мухи раскалываются и гвозди, смотря по надобности, или совсем забиваются, или вытаскиваются.

МУШКАРЬ

(чекмарь) – деревянный молоток с кольцами, набитыми на его концах. Служит для осадки ладов и прядей и вбивания в лады пакли лебезой при тонкой обшивке. Преимущественно употребляется для конопатки тонкой обшивки.

*МУШКЕЛЬ

Мушкель.

(Maul, mallet, caulking mallet) – деревянный молоток, применяемый при такелажных работах.

МУШКЕТ

(Musket) – ручное огнестрельное оружие, появившееся в начале XVI в., калибром около 9 линий. Вследствие большого веса к М. полагалась подставка с развилиной наверху, на которую опиралась дульная часть оружия во время прицеливания; для ослабления удара при сильной отдаче каждый стрелок надевал на правое плечо кожаную подушку; М. были снабжены исключительно фитильным замком. В России до Петра I все иностранные образцы ручного огнестрельного оружия назывались мушкетами. При Петре I 8-линейные М. с фитильным замком, весившие 6,15 кг (15 фунтов), были заменены 8-линейными ружьями с кремневым замком и с 3-гранным коротким штыком. Название М. у нас сохранилось до 1810 г. для некоторых видов кремневого оружия.

МУШКЕТОН

(Musketon, short musket) (стар.) – гладкоствольное ручное огнестрельное оружие, снабженное кремневым замком и стрелявшее дробью, для улучшения разлета которой дуло имело форму овального раструба. Употреблялось как абордажное оружие.

МУШКИ

(речн.) – утки для завертывания снастей.

МЫРИТЬ

(арх.) – "Вода мырит" – клубится на пороге реки над камнем или кружится в сувое.

МЫС

(Саре) – часть суши, выдающаяся в море, озеро, реку более или менее острым углом. Синонимы – гук, кап. На севере СССР вместо термина мыс употребляют – нос.

МЫСЛЕТЕ

– см. "М".

МЫТЬ

– очищать водой. М. палубу (To wash the deck) – очищать палубу судна водой с помощью уборочных принадлежностей. Мыть палубу камнем с песком (To holystone the deck) – очищать палубу с помощью камней (кирпичей) и песка с последующим скатыванием ее водой.

МЫТЬЕВАЯ ВОДА

– см. Береговая вода.

МЭНДЕК

(Maindeck) – главная палуба.

МЯГКИЙ ДИРИЖАБЛЬ

– см. Дирижабль.

МЯКОТЬ ПАРУСА

(Prime, priming) – закатанная часть паруса.

МЯКОТЬ ПОРОХОВАЯ

– состав из 75 % селитры, 10 % серы и 15 % древесного угля, в виде мелкопросеянного порошка, употребляемый при изготовлении стопина. Составные части обрабатываются во вращающихся железных и кожаных бочках с шариками для самого тщательного растирания и затем просеиваются через шелковое сито.

МЯТНИК

(байкал.) – переломанный волнением и прибитый к берегу лед.

МЯТЫЙ ПАР

(Exhaust steam) – пар, давление которого снизилось вследствие того, что он прошел через паровую машину, турбину или дроссель.

Н (Наш)

– буквенное значение одного из флагов военно-морского и международного сводов сигналов. Значение этого флага по военно-морскому своду как сигнала – "Грузу боевой запас" (взрывчатые и огнеопасные вещества). Флаг "Н" по международному своду сигналов означает: "У меня есть на борту доктор".

НАБЕЖАТЬ НА СВОЙ ЯКОРЬ

(To go over her own anchor) – говорится о судне, когда оно под действием изменившегося течения или ветра развернется так, что встанет над своим якорем.

НАБЕРЕЖНАЯ

(Quay, wharf, embankment) – береговая полоса, укрепленная вертикальным ограждением или откосом, приспособленная для причала судов и снабженная оборудованием для их погрузки и выгрузки, а также складами и путями (ж.-д.).

НАБИВАТЬ, НАБИТЬ КАНАТ

(цепь, конец, снасть) – тянуть, натягивать, выбирать слаbinу.

НАБИВКА

(Packing) – эластичный материал или металл, служащий для уплотнения зазоров между частями механизмов, чтобы предупредить утечки пара, газа или жидкости. По назначению Н. можно подразделить на два вида: 1) для постоянных соединений, так называемые прокладки, и 2) для движущихся частей машин, собственно Н.: для сальников, поршневых и золотниковых штоков, пробок кранов, водомерных стекол и т. п.

НАБИВНОЙ ЛЕД

(Nabivnoy or rafting ice) – многослойный лед (подсоны), образовавшийся в результате попадания одних льдин под другие.

НАБИВОЧНАЯ КОРОБКА

(Stuffing-box, gland) – стакан сальника, отливаемый на днище цилиндра, золотниковой коробки и пр. в месте прохода штоков и заполняемый набивкой для сохранения непроницаемости. Н. К. разделяются на: коробки с мягкой набивкой (при небольшом давлении пара) и с жесткой металлической набивкой (при высоком давлении пара). См. Сальник.

НАБИВОЧНЫЕ КОЛЬЦА

– служат для уплотнения поршня, двигающегося в цилиндре. Состоят из нескольких металлических, обыкновенно чугунных, разрезных колец, устанавливаемых в желобках, протачиваемых в ободе поршня.

НАБИРАТЬ ВЫСОТУ

– вести самолет на высоту (на подъем).

НАБИРУХА, НАКАТ

(сев.) – большая океанская волна, вкатывающаяся через узкий пролив в небольшую бухту, отчего уровень воды в ней сразу повышается, затем быстро падает.

НАБЛЮДАТЕЛЬНЫЕ ПОСТЫ

– посты службы наблюдения и связи, развернутые на побережье морей для ведения непрерывного по времени и пространству наблюдения за обстановкой в пределах действия оптических средств.

НАБЛЮДАТЬ

– рассматривать, внимательно следить, замечать. Н. за воздухом – следить за появлением летательных аппаратов. Н. за горизонтом – следить за появлением на горизонте дымов, мачт или труб кораблей, вспышек, огней, знаков ограждения и пр. Н. за падением снарядов – замечать места падений снарядов относительно цели. Н. за подводными лодками – следить за появлением подводных лодок. Н. за сигналами

(To look out for signals) – внимательно следить за производством сигналов на корабле-флагмане (соседнем мателоте, репетиционном корабле). Н. светило – измерять его высоты.

НАБОЙНЯ

– небольшое речное судно (лодка); снабжается 2–4 веслами и съемной мачтой со шпринтовым парусом.

НАБОР ВЫСОТЫ НАРУЖНЫМ СКОЛЬЖЕНИЕМ

– фигура высшего пилотажа; выполняется следующим образом: набрав скорость на полном газе, делают крен, давая ручку в сторону крена и немного ноги; когда самолет повернет градусов на 20 от своего прежнего направления, ноги нейтрально и ручку на себя. Самолет, не будучи больше поддерживаем ногой, по закону инерции будет скользить вверх на крыло (наружное скольжение), а благодаря тяге мотора и ручке, взятой на себя, будет забирать высоту носом вверх. В последнем моменте важно не передраить самолет и не потерять скорость. Забрав, сколько можно, высоты, летчик выравнивает на некоторое время самолет, чтобы набрать скорость перед повторением фигуры.

НАБОР СУДНА

(Ship framing timbers) – остов или скелет судна; состоит из различных продольных и поперечных связей, придающих корпусу заданную форму и обеспечивающих крепость судна. Эти связи служат опорными контурами покрывающих их листов наружной обшивки судна, настилки палуб, переборок и т. п. В зависимости от назначения и месторасположения частей набора корпуса различают следующие главные части набора: а) набор днища, б) набор бортов, в) набор палуб, г) набор переборок, д) набор в оконечностях, е) набор позади брони. См. Система набора.

НАБОРНЫЕ ЧЛЕНЫ

(Frame timbers) – штуки дерева, из которых состоит остов деревянного судна.

"НА ВАЛЕК"

("Toss up") – см. Весла на валец.

"НАВАЛИСЬ, ДАЙ ХОД"

(Give way fore and aft! Stretch out! Pull away!) – команда, подающаяся на гребных шлюпках, по которой гребцы должны грести более сильно, наваливаясь.

НАВАРХ

(ист.) – звание командующего флотом в государствах Древней Греции (Афины, Спарта, Коринф).

НАВЕДЕНИЕ, НАВОДКА ОРУДИЯ

– придание оси канала орудия такого положения, при котором траектория при выстреле пройдет через цель.

НАВЕСИТЬ РУЛЬ

(To hang the rudder, to ship the rudder) – поставить руль на место.

НАВЕСНАЯ ТРАЕКТОРИЯ

– для поражения горизонтальных целей необходимо, чтобы снаряд падал сверху на поверхность поражаемого предмета, т. е. чтобы траектория имела возможно большую крутизну; такие траектории называются крутыми, или навесными.

НАВЕСНО-ПАЛУБНОЕ СУДНО, или ШЕЛЬТЕРДЕЧНОЕ

(Shelter-deck vessel) — разновидность легкопалубных судов, у которых верхняя легкая палуба имеет в носу и в корме специальные люки (Tonnage openings), без приспособлений для плотного их закрытия; это дает право исключить из регистровой вместимости пространство под навесной палубой, а вместе с тем дает возможность использовать это пространство для перевозки грузов.

НАВЕСНЫЙ КУБРИК

(Hanging stage) (стар.) — помост в носовом и кормовом трюме.

НАВЕСЬ

(волж.) — кормовое весло на лодке, заменяющее руль.

НА ВЕТРЕ

(Windward) — см. Быть на ветре.

НАВЕТРЕННАЯ СТОРОНА

(Weather-side, luff) — сторона судна, подверженная действию ветра; так, напр., если судно идет правым галсом, то правая сторона и будет в этом случае наветренной.

НАВЕТРЕННЫЕ БРАСЫ

(Weather braces) — если судно идет правым галсом, то Н. Б. будут брасы с правого борта; если судно идет левым галсом, то Н. Б. — брасы левого борта.

НАВЕТРЕННЫЙ

(Windward) — расположенный со стороны ветра.

НАВЕТРЕННЫЙ БЕРЕГ

— берег, расположенный с наветренной стороны судна.

НАВЕТРЕННЫЙ ТРАВЕРЗ

— направление, перпендикулярное диаметральной плоскости корабля с наветренной стороны.

НАВИГАТОР

(стар.) (Navigator) — мореплаватель.

НАВИГАЦИОННАЯ МАШИНА ВИЛЛИСА

— вычислительная машина, изобретенная американским инженером Виллисом; представляет собой комбинацию пяти точно разделенных кругов для отсчета значений пяти элементов сферического треугольника: широты, склонения, часового угла, высоты и азимута. Имеется два типа Н. М. В.: для моряков и для летчиков. Деления кругов первой машины отсчитываются с точностью до 1', а второй до 5' дуги. Вес первой — 12 кг, второй — 3–3,5 кг. Все круги снабжены верньерами. Длина машины 28 см (11 дюймов). Обращение с этой машиной весьма простое и удобное. Установив по условиям задачи соответствующие круги машины на заданные отсчеты, с других кругов прибора снимаем значения остальных элементов сферического треугольника, т. е. получаем искомый ответ.

НАВИГАЦИОННЫЕ ЗНАКИ

— то же, что знаки предостерегательные (см.).

НАВИГАЦИОННЫЕ КАРТЫ

— см. Морские карты.

НАВИГАЦИОННЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ

— инструменты, употребляемые в морском деле в целях обеспечения кораблевождения. К числу навигационных инструментов относятся: прокладочные инструменты (измерительный циркуль, параллельная линейка, транспортир, протрактор и др.), магнитные компасы, лаги и навигационные лоты.

НАВИГАЦИОННЫЙ ВЫЧИСЛИТЕЛЬ ЛОТА

— прибор для механического решения астрономических задач. С помощью этого вычислителя можно решать следующие задачи: определение высоты и азимута светила по счислимой широте и месту светила; определение поправки компаса; определение долготы по известной широте и, наоборот; расчет момента наблюдений для определения долготы; определение момента восхода или захода светила и поправки компаса в этот момент; определение наименования звезды; определение ортодромического курса и длины ортодромии.

НАВИГАЦИОННЫЙ ПЕРИОД

— промежуток времени, в течение которого данный порт или водный путь доступен для движения судов (свободен ото льда, имеет достаточную глубину и т. д.).

НАВИГАЦИЯ

(Navigation) — 1. Один из основных разделов науки кораблевождения, излагающий основания для вождения и определения на карте места корабля в море по береговым предметам или по счислению. Основными приборами для этой цели служат компас и лаг. Особую область Н. составляет тактическая навигация, изучающая законы и методы маневрирования как одиночного корабля, так и соединения кораблей. 2. Судоходство, мореплавание. 3. Время года, когда по местным климатическим условиям возможно судоходство.

НАВОДКА

(Aiming) — см. Наведение.

"НА ВОДУ"

(Give way) — команда, подающаяся на гребных шлюпках. По этой команде гребцы одновременно заносят лопасти весел к носу, сразу опускают их и начинают грести. Баковые (на десятках и выше) со вторым гребком берут одновременно свои весла, поднимают их лопастями вверх и, хлопнув одну о другую, кладут в уключины, с третьим гребком вступают в греблю.

НАВОДЧИК

— боец орудийного расчета, главной обязанностью которого в бою является наведение орудия на цель. Первый, или горизонтальный, наводчик наводит орудие в горизонтальной плоскости, второй, или вертикальный, наводчик наводит орудие в вертикальной плоскости.

НАВОЛОК

(сев.) — большой высокий мыс; тупой, выдающийся в море мыс.

"НА ВЫСТРЕЛ"

(Secure to the boom) — приказание шлюпке тянуться к шкентелю на выстреле.

НАГЕЛЬ

(Tree-nail pin, axle, block pin) – 1. Болт с продолговатой фигурной головкой. 2. Деревянный гвоздь, которым скрепляют части деревянных судов. 3. Ось у шкива блока.

НАГОН

(касп.) – см. Выгон.

НАГРЕВАТЕЛЬНАЯ ПОВЕРХНОСТЬ

(Heating surface) парового котла – поверхность парового котла, омываемая с одной стороны дымовыми газами, а с другой стороны – водой.

НАГРУЖАТЬ

(To load) – наполнять судно грузом.

НАГРУЖЕННОЕ СУДНО

(Loaded ship) – судно, закончившее приемку грузов на борт.

НАГРУЗКА

(Load) – 1. Электрическая мощность, отдаваемая генератором при работе на внешнюю цепь. Различаются: а) Н. безындукционная (напр. электрические лампы накаливания); б) Н. индуктивная (напр. электродвигатели); в) Н. электродвигателя – мощность, развиваемая двигателем на валу; г) Н. пиковая – временное потребление электрической энергии, значительно превышающее среднесуточную нагрузку. 2. Совокупность сил, действующих на тело, к которым относятся внешние силы, вес и силы инерции.

НАГРУЗКА КОТЛА

– показателем использования поверхности нагрева (паропроизводительности) котла, по которому сравниваются различные котлы, является количество пара в кг, снимаемое с 1 м² поверхности нагрева котла в час. Для судовых котлов эта величина при форсированной работе составляет 60–80 кг, а иногда и более.

НАГРУЗКА СУДНА

– подробная сводка всех грузов, составляемая во время проектирования или постройки судна для определения расчетным путем веса корабля и его центра тяжести. Для расчета крепости судна на тихой воде и на волне строится кривая нагрузки, ординаты которой выражают веса судна, отнесенные к единице его длины.

НАДВОДНАЯ ЧАСТЬ СУДНА

(Upper works, dead works of a ship or that part which is above water) – часть судна, возвышающаяся над ватерлинией.

НАДВОДНЫЙ БОРТ

(Freeboard) – борт судна, простирающийся от грузовой ватерлинии до верхней палубы. Высота Н. Б. судна, характеризующая запас его плавучести, имеет большое значение для обеспечения различных мореходных качеств судна.

НАДГОРИЗОНТНАЯ ПОЛОВИНА СФЕРЫ НЕБЕСНОЙ

– истинный горизонт наблюдателя делит сферу небесную на две половины; та половина, в которой расположен зенит, называется надгоризонтной.

НАДДУВ

— дополнительная против нормальной подача в цилиндр двигателя воздуха (или горючей смеси), сжатого до 1,1–1,3 атм посредством насоса, приводимого в движение от вала двигателя или от постороннего источника энергии. Применяется с целью повышения мощности, главным образом, двигателей внутреннего сгорания и, в частности, авиационных двигателей.

НАДЕЛКА РУЛЕВАЯ

— щит, навешиваемый на руль для увеличения его площади и улучшения поворотливости судна.

НАДЕТЬ ЧАЛКУ

(волж.) — означает накинуть петлю швартова на кнехт, пушку или тумбу при приставании (причаливании) судна к пристани или к другому судну.

НАДИР

(Nadir) — точка пересечения сферы небесной с отвесной линией, продолженной вниз из места наблюдения. N. противоположен зениту.

НАДКОННИК

— продольный деревянный брус судового набора барки, проходящий над конем.

НАДРАИТЬ

— 1. Вытянуть снасть втугую. 2. Чистить, напр. надраить палубу, медяшку и т. п.

НАДСТРОЙКИ

(Superstructures) — всякого рода закрытые помещения, сооружаемые на верхней (основной) палубе судна и простирающиеся от борта до борта. Помещения, не удовлетворяющие последнему условию, называются рубками.

НАДУВНАЯ ЛОДКА

— складная лодка из прорезиненной материи, надуваемая воздухом. Применяется для переправ и как опора в понтонных мостах и паромах.

НАДУЛЬНИК

— парусиновый чехол, надеваемый на дульный срез артиллерийского орудия для защиты канала от воды, пыли и пр.

НАДУЛЬНЫЙ

— находящийся на дульной части орудия.

НАЖДАК

(Emery powder) — смесь корунда, окислов железа и силикатов. Естественный абразивный материал.

НАЖДАЧНАЯ БУМАГА

(Emery cloth, emery paper) — см. Шкурка.

НАЖИВАЛЬЩИК, НАЖИВОЧНИК

(сев.) — рабочий на шняке, насаживающий наживку или приманку для рыбы на крючья яруса.

НАЖИМАТЬ, НАЖАТЬ

— говорят про два (и более) идущих судна, что одно нажимает другое, т. е. медленно, но верно обгоняет. В другом смысле Н. означает — навалиться, работать с большей силой, энергичнее. См. Тали нажать.

НАЗНАЧИТЬ КУРС

(To shape the ship's course) — определить направление, по которому должно идти судно.

НАЙТОВ

(Lashing, seizing) — перевязка тросом двух или нескольких рангоутных деревьев или других предметов или соединение двух тросов одним тонким.

НАЙТОВИТЬ

(To lash, to seize) — связывать веревкой, делать найтов.

НАЙТОВНЫЙ КОНЕЦ

(Rounding) — трос, которым кладется найтов, обычно бывший уже в употреблении, но еще достаточно прочный.

НАКАТ

— 1. Автоматическое возвращение ствола орудия после отката от выстрела на свое прежнее место, совершающееся при помощи накатника. 2. Бурное продвижение приливной волны, как, напр., в устье реки Мезень. Иногда этим словом называют прибой. См. Набируха.

НАКАТНИК орудийный

— часть установки артиллерийского орудия, посредством которой ствол орудия возвращается на свое место после отката при выстреле. Н. действует силой сжатых при откате пружин или давлением на поршень воздуха, сжимаемого при откате.

НАКИПЬ

(Incrustation) — осаждение на поверхности нагрева котлов, испарителей, подогревателей и т. п. кристаллов различных солей, имеющих в воде и образующих плотную или рыхлую корку Н. уменьшает теплопередачу в котлах, в связи с чем в настоящее время применяются различные средства для борьбы с Н.

НАКЛАДНАЯ ГРУЗОВАЯ

— документ, выписываемый иногда вместо погрузочного или грузового ордера на ту или иную партию груза; содержит в себе те же сведения и имеет то же значение, что и грузовой ордер.

НАКЛЕПЫШ

— утолщение в виде фланца, приклепываемого или привариваемого к частям корпуса, на которых устанавливаются клапаны. Н. имеет целью, с одной стороны, дать местное утолщение для возможности постановки шпилек, посредством которых крепятся фланцы клапанов, а с другой стороны, выровнять поверхность и дать оси клапана желаемое направление. В последнем случае Н. имеют по диаметру разную толщину.

НАКЛОНЕНИЕ ВИДИМОГО ГОРИЗОНТА

(Dip of the horizon) — угол между плоскостью истинного горизонта и направлением на видимый горизонт.

НАКЛОНЕНИЕ ЗРИТЕЛЬНОГО ЛУЧА

— угол, представляющий отклонение от горизонтального направления луча зрения, идущего к видимому месту береговой черты.

НАКЛОНЕНИЕ МАГНИТНОЕ

— угол между горизонтальной плоскостью и магнитной осью свободно подвешенной стрелки.

НАКРОЙ

(Clinker built) — 1. Постройка деревянных шлюпок в накрой, подразумевающая расположение досок наружной обшивки кромка на кромку. 2. Соединение металлических листов посредством покрывания кромки одного листа кромкой другого листа.

НАКРЫТИЕ

(Straddling) — залп, у которого часть всплесков показала недолет, а другая перелет. Н. считается нормальным, когда средняя траектория проходит через центр поражаемого пространства цели.

*НАКТОУЗ

Нактоуз.

(Binnacle) — шкапик из тикового дерева, дуба или красного дерева, на котором устанавливается компас на судне. Форма Н. бывает различной; так, напр., у 8-дюйм. компаса Н. имеет вид восьмигранной усеченной пирамиды, у 5-дюйм. — прямой призмы квадратного сечения, у компаса В. Томсона Н. имеет вид цилиндра. Н. делают высоким для установки главных судовых компасов и низким для установки путевого компаса. Вверху Н. помещается пружинный подвес, на который устанавливается котелок компаса цапфами своего карданова кольца. Внутри Н. устанавливается девиационный прибор, служащий для уничтожения полукруговой и креновой девиации. Для уничтожения же четвертной девиации Н. снабжается мягким железом различной формы и в надлежащем количестве. Мягкое железо помещается, главным образом, снаружи и частично внутри Н. Кроме перечисленных уже частей, в Н. имеются еще приспособления для освещения компаса ночью электрическим светом и для звонковой сигнализации между различными компасами. На судах Н. обычно устанавливается на деревянных подушках из крепкого дерева (дуб, тик). К подушке Н. крепится болтами, а для большей устойчивости его на качке он укрепляется с боков двумя медными бакштагами.

НАКУРОК

— бортовая ветвь шпангоута деревянного судна, снабженная внизу кокорой, в отличие от приставки, не имеющей кокоры.

НАЛЕЧЬ

(To haul) — тянуть сильнее снасть. Н. сильнее на весла (To stretch out) — сильнее грести.

НАЛИВАТЬСЯ

— принимать на судно жидкий груз наливом. Наливаться пресной водой (To take in fresh water) — принимать на судно пресную воду.

НАЛИВКА

(арх.) — ливень, проливной дождь.

НАЛИВНЫЕ ГРУЗЫ

– жидкие грузы, погружаемые в суда непосредственным наливом без тары (керосин, нефть, мазут, бензин и др.). По степени огнеопасности разделяются на три разряда. К первому относятся нефтепродукты с температурой вспышки до 28° С, ко второму – с температурой вспышки от 28 до 65° С и к третьему – свыше 65° С.

НАЛИВНЫЕ СУДА, ТАНКЕРЫ

(Oil carriers, tankers) – грузовые суда, служащие для перевозки различных жидких грузов при наливе их непосредственно в трюмы судов; эти суда в зависимости от рода перевозимого груза и особых условий их перевозки разделяются на нефтевозы, или нефтеналивные суда, и бензиновозы.

НАЛИЧНИК

(Plate) – металлическая планка на углах деревянных предметов для предохранения их от порчи.

НАЛОЖЕННЫЙ ПЛАТЕЖ

– распоряжение, отдаваемое грузоотправителем мореходному предприятию, выдать груз получателю только при условии уплаты означенной отправителем суммы. Тем же названием определяется указываемая отправителем сумма. Наложный платеж переводится в порт отправления и выдается отправителю.

НАЛОЖИТЬ, ЗАЛОЖИТЬ ТАЛИ ЗА ТАЛИ

(To put whip upon whip) – заложить на ходовой лопарь одних талей как других талей для облегчения тяги. Н. найтов – перевязать тросом два или несколько рангоутных деревьев; соединить тонким тросом два троса или другие предметы.

"НА МАРСЕ", "НА ШЛЮПКЕ"

(Aloft there) – оклик для привлечения внимания находящихся на марсе, на шлюпке и т. д.

НАМЕЛИТЬСЯ СУДНОМ

(арх.) – наткнуться на мель, приткнуться к мели.

НА МЕРЕ

(волж.) – означает, что уровень воды не изменился.

НАМЕТКА

(Cover, wrapper) – откидная железная скоба на шарнире. Служит для удержания мачты и бушприта на шлюпках. Кроме того, Н. называют металлическую планку, накладываемую на деревянные или металлические соединения для крепости.

НАМЕТКА

(волж.) – футшток, тонкий длинный шест, разбитый на деления, равные четверти аршина; служит для измерения глубины. Считая от нижнего конца, первые шесть делений красятся черной краской, 7 и 8 деления – белой, 9 и 10 – черной и т. д. Деление в две четверти называется волжским футом (более английского на один вершок).

НАМЕТНОЙ

(арх.) – намывной, наносный. Н. остров.

НАМЕТЫВАТЬ

(волж.) – измерить глубину наметкой.

НАМОЙКА, НАМОЙНА

(волж.) – наносная, песчаная или мелкокаменистая гряда у берега или в реке.

НАПАРЬЕ

(Borer, auger, wimble) – инструмент для высверливания дыр в дереве.

НАПЕРСТОК у парусников

(Palm, sail maker's thimble) – см. Гардаман и Платан.

НАПИЛЬНИК

(File) – многолезцовый режущий инструмент с мелким зубом, обычно прямолинейного движения. Режущие зубья Н. образуются путем насекания их посредством особого зубила. По степени тонкости насечки различают: Н. драчевые (самые грубые), личные (мелкая насечка) и бархатные (самая мелкая насечка). По форме поперечного сечения различают: Н. плоские, треугольные (трехгранные), квадратные, полукруглые, круглые, фигурные. Н. для обработки дерева и мягких металлов называют рашилем. Мелкие для точных работ называются надфилями.

"НА ПЛОТИК"

(бел.) – "Рони парус на плотик" – спускай парус вниз.

НАПЛЫВЫ РАКОВЫЕ

(Excrescence) – см. Кап (второе значение).

НАПОЛНЕНИЕ ЦИЛИНДРА

(степень наполнения) – отношение объема засосанной в цилиндр горючей смеси (приведенной к атмосферному давлению) к объему, описываемому поршнем за один полный ход. См. Ход поршня.

НАПОЛНИТЬ ПАРУСА

(To fill the sails) – после лежания в дрейфе или после крутого бейдевинда спуститься настолько, чтобы паруса надулись от действия на них ветра.

НАПОР

– гидравлическое давление, создаваемое в какой-либо точке жидкости под влиянием веса столба жидкости, расположенного над этой точкой (естественный Н.). Н. измеряется условно высотой указанного столба жидкости в метрах, причем для пресной воды Н. в 10 м отвечает давлению в 1 кг/см² (техническая атмосфера) или в 10 т/м². Для воздуха Н. измеряется обычно высотой водяного столба в мм. Различают Н. гидростатический – в покоящейся жидкости и Н. гидродинамический – в движущейся жидкости.

НАПОРНАЯ ВОДЯНАЯ СИСТЕРНА

(расходная) – систерна, располагаемая где-либо вверху судна, из которой вода под напором поступает самотеком по трубам к местам потребления, расположенным ниже Н. В. С. Запас воды в систерне по мере расходования периодически возобновляется накачиванием воды в нее, в связи с чем систерна часто называется расходной.

НАПРАВЛЕНИЕ ВЕТРА

(Direction of the wind, wind's eye) – см. Ветер.

НАПРАВЛЕНИЕ ТЕЧЕНИЯ

(Tideway, stream of the current) — направление, по которому идет течение.

НАПРАВЛЕННАЯ АНТЕННА

— специальная антенна, с помощью которой можно передавать радиосигналы или принимать их по некоторым определенным направлениям лучше, чем по всем другим.

НАПРАВЛЕННОЕ РАДИО

— радиопередача и радиоприем, осуществляемые при помощи направленных антенн. Н. Р. практически применяется для радиосвязи на коротких волнах и в мореплавании (радиомаяки, подающие сигналы в известном направлении, и рамочные антенны, позволяющие определить кораблю свое местонахождение).

НАПРАВЛЯЮЩИЕ

— неподвижная деталь механизма, заставляющая перемещаться другую связанную с ней движущуюся деталь в определенном направлении, напр. ползун.

НАПРАВЛЯЮЩИЕ ЛОПАТКИ

— см. Лопатка паровой турбины.

НАПРАВЛЯЮЩИЙ СТВОР

— см. Створ.

НАПРОТИВЕНЬ

(арх.) — против воды, течения.

НАПРОТИВЕТЬ

(арх.) — о ветре, когда задует противный ветер.

НАПРЯЖЕНИЕ

(1. Strain, straining. 2. Voltage) — 1. Величина внутренней силы, возникающей в материале, образце или какой-либо конструкции от действия внешних сил и приходящаяся на единицу площади сечения. Н. измеряется обычно в кг/см² или кг/мм². 2. Н. электрическое вдоль данной линии — физическая величина, измеряемая в вольтах и характеризующая электрическое состояние вдоль этой линии. Н. электрическое вдоль данного провода можно определить как отношение электрической мощности, теряемой в этом проводе на нагревание его, к току, проходящему по проводу. В большинстве случаев можно считать Н. электрическое не зависящим от формы данной линии, а только от расположения ее концов. В этом случае Н. наз. также разностью потенциалов. 3. Н. магнитное вдоль данной линии — величина, характеризующая магнитное состояние вдоль этой линии, — то же, что и магнитодвижущая сила. Иногда термин Н. электрическое или магнитное неправильно применяют вместо напряженности поля.

НАПРЯЖЕНИЕ МАГНИТНОГО ПОЛЯ

в данной точке — величина той механической силы, с которой магнитное поле действует на единицу магнитной массы, помещенной в этой точке.

НАПРЯЖЕНИЕ ПОВЕРХНОСТИ НАГРЕВА КОТЛА

— количество пара, приходящееся в час на 1 м² поверхности нагрева котла. В новейших установках достигает при форсированной работе 60–80 кг на 1 м² в час и более. См. Нагрузка котла.

НАРЕЗКА

одной детали на другую — применяется при соединении между собой некоторых деталей деревянного судна, в которых делается вырезка, напр. нарезается на копани и шпангоут — лыжная, бархоут, воротовые; на конях делаются вырезки для бимсов и т. д.

НАРЕЗКА ВИНТОВАЯ

(Rifling) — канавка, вырезаемая особым инструментом на цилиндрической поверхности стержня или отверстия, по винтовой линии, с различным шагом (шаг нарезки). Различают диаметры Н. В.: а) внутренний — расстояние между противоположными впадинами; б) наружный — расстояние между противоположными выступами и в) средний — среднее арифметическое внутреннего и наружного диаметров. По формам сечения Н. В. различаются: а) квадратная с сечением канавки в форме квадрата: ширина канавки равна ширине выступа и равна глубине нарезки; б) круглая с сечением канавки и вершины выступа полукруглой формы; в) прямоугольная (ленточная) с канавкой прямоугольной формы; ширина канавки равна ширине выступа; г) трапециевидная с сечением канавки в форме трапеции; д) треугольная (остроугольная) с канавкой треугольной формы; применяются несколько систем, как то: ?) система Витворта — угол при вершине Н. равен 55° , диаметры Н. измеряются в дюймах; шаг Н. определяется числом ниток на 1 дюйм; ?) система Селлера — угол при вершине Н. равен 60° , диаметры Н. измеряются в дюймах, шаг определяется числом ниток на 1 дюйм; ?) метрическая система — угол при вершине Н. равен 60° , шаг и все размеры выражаются в мм. В общесоюзные стандарты вошли переработанные системы Н. Витворта и метрическая.

НАРЕЗНОЕ ОРУЖИЕ

(Rifled guns) — огнестрельное оружие, имеющее на внутренней поверхности канала ствола винтовые желобки — нарезы.

НАРЕЗЫ

(Grooves) — винтовые канавки в канале огнестрельного оружия, сообщающие вращательное движение продолговатым снарядам для устойчивости их во время полета в воздухе.

НАРЕПЕНЬ, НАРЕПЬ

(арх.) — наледь на снегу, черепь по насту, гололедица.

НАРУЖНЫЙ ПОВОРОТ

— фигура высшего пилотажа; выполняется следующим образом, делают вертикальный крен и, поддерживая нос ногой, дают ручку от себя, самолет сделает поворот, причем летчик будет находиться снаружи.

НАРУПАСИТЬ, НАРУПАСИТЬСЯ

(арх.) — о льде, когда его ломает весной, и громоздящиеся одна на другую льдины образуют ропаки.

НАРЫ

(Boards) — дощатый широкий помост для спанья матросов в казармах флотских экипажей дореволюционного времени. В экипажах и береговых частях РКВМФ каждый боец имеет свою кровать.

НАРЯДЫ КОРАБЕЛЬНЫЕ

— см. Служба корабельных нарядов.

НАСАД

– речное плоскодонное, беспалубное судно, грузоподъемностью до 20 000 пудов (ок. 330 т). Имело одну мачту и парус. Н. строились на Каме и Вятке, почему их называли камскими и вятскими. Их нагружали лесом и сплавляли вниз до Астрахани, откуда уже не возвращали, а продавали на слом или для других целей.

НАСАДКА

– 1. Толстые брусья, насаженные шипами на сваи, входящие в состав сооружения, напр. в основании стапеля. 2. См. Турбина паровая.

НАСЕСТЬ

– так в петровские времена называлась банка на шлюпке.

НАСЛУД

(Nasslood) – наслуз, насслюд, когма – лед, образовавшийся на поверхности воды, скопившейся на более старом льду в результате его таяния, или образовавшийся из воды, выступившей из-под льда через трещины.

НАСОСНАЯ СТАНЦИЯ ДОКА

– состоит из нескольких агрегатов насосов для откачки воды из дока и из насосов для осушки дока и удаления фильтрационной воды, проникающей в док во время ремонта судна. Н. С. Д. располагается над водосборным колодцем, обыкновенно вблизи самого дока.

НАСОСЫ

(Pumps) – машины для подъема или перемещения жидкостей, чаще всего воды. В зависимости от конструкции делятся на следующие основные группы: поршневые, центробежные, инжекторы, водоструйные, пульсометры, пропеллерные.

НАСОСЫ ТРЮМНО-ПОЖАРНЫЕ

– насосы, предназначенные для откачки воды из трюма и для обслуживания пожарной системы.

НАСТ

(арх.) – 1. Образующаяся при первых морозах ледяная поверхность у берега озера, реки и морского залива. 2. Обледенелая после оттепели поверхность снега.

НАСТИЛКА ВНУТРЕННЕГО ДНА

(Inner-bottom plating) – составляется из стальных листов, несколько меньшей толщины, чем у наружной обшивки. Н. В. Д. располагается так же, как и наружная обшивка, в виде продольных поясов. Средний пояс настилки (над вертикальным килем) делается всегда много толще для увеличения прочности вертикального киля; равным образом настилка утолщается в машинных и котельных отделениях, из-за более быстрого ржавления ее в этих отделениях.

НАСТИЛКА ПАЛУБНАЯ

(Deck plating) – настилка на бимсах, состоящая из стальных листов, идущих продольными поясами, пазы которых располагаются параллельно диаметральной плоскости судна. Способы соединения листов Н. П. употребляются те же, что и для листов обшивки наружного борта.

НАСТИЛКА ПАЛУБНАЯ ДЕРЕВЯННАЯ

– устраивается поверх стальной или же является самостоятельной; в последнем случае для более надежного скрепления бимсов между собой, кроме стального палубного стрингера, на бимсы кладутся продольные и диагональные стальные полосы, называемые связными поясами. Деревянные доски, обыкновенно сосновые, настилаются параллельно диаметральной плоскости корабля и притыкаются к более толстому поясу деревянного настила, идущему параллельно обводу борта и называемому ватервейсом.

Каждая доска Д. П. Н. крепится к палубе железными оцинкованными болтами, с головками, утапливаемыми внутрь доски и закрепляемыми сверху круглыми деревянными пробками. На судах последней постройки Д. П. Н. устраивается особым способом; на палубу ставятся предварительно продольные и поперечные доски, образующие прямоугольные промежутки, которые заполняются короткими досками (чаками), причем чаки удерживаются на месте скосами у поперечных досок. Этот способ имеет следующие преимущества: а) дает возможность применять более дешевые сорта дерева; б) упрощает разборку Д. П. Н. и в) уменьшает продырявливание стального настила вследствие меньшего количества крепительных болтов.

НАСТИЛЬНАЯ ТРАЕКТОРИЯ

– для поражения вертикальных целей необходимо, чтобы траектория была возможно более отлога, т. е. чтобы снаряд ударял в цель по направлению, образующему с нормалью к поражаемой поверхности малый угол; такие траектории называются отлогими, или настильными.

НАСТРОЙКА РАДИОПРИЕМНИКА

(Tuning) – подгонка частоты собственных колебаний контура приемника под частоту (длину волны) входящих электромагнитных колебаний. Осуществляется плавным изменением емкости контура (переменный конденсатор) или индуктивности (вариометр) или тем и другим способами одновременно.

НАСЫПЬЮ

(In bulk) – груз зерна, угля и т. п., помещенный в трюм Н., т. е. без упаковки.

НАСЫЩЕННЫЙ ПАР

(Saturated steam) – пар, находящийся в тепловом равновесии с жидкостью. Увеличение давления пара или понижение температуры вызывает конденсацию части насыщенного пара.

НАТАЩИТЬ КАНАТ, ЯКОРЦЕПЬ

– набрать слабины у якорной цепи на верхней палубе.

НАТРАПНИК

(Ladder screen) – полоса из парусины, устанавливаемая под трапами.

НАТРУСКА

(стар.) – небольшой металлический цилиндр, имеющий с обоих концов крышечки. Одна из крышечек глухая, другая – с некоторым количеством небольших отверстий. Н. служила для хранения пороховой мякоти и употреблялась для опудривания ею привода или стопина у бомбовых трубок, брандскагелей и др. снарядов.

НАТЯГИВАЕТ

(сев.) – когда небо становится с подветра облачным и мрачным.

НАУГОЛЬНИК

угольник, винкель (Square) – инструмент для проверки прямых углов.

НАУГОЛЬНИК НА ШЛЮПКАХ

(Pule square) — согнутый по лекалу кусок полосового железа. Крепится одной частью к шпангоуту над банкой, другой к банке. Н. удерживают банки от срыва вверх.

НАУТОФОН

— прибор для производства туманных сигналов на маяках, действующий при помощи электричества и снабженный рупором.

"НА ФАЛАХ"

— 1. Подготовительная команда, подаваемая на парусных шлюпках перед подъемом парусов. По этой команде назначенные по расписанию гребцы берут в руки фалы, шкоты и галсы, ожидая команды — "паруса поднять", а при уборке парусов гребцы, сидящие на фалах, свертывают лишние шлагы с нагелей и держат фалы на руках, готовясь травить их по команде "паруса долой". 2. Команда, по которой сигнальщики снимают фалы с уток и берут их в руки, готовясь к подъему или спуску сигнала.

НАЦЕЛЬНИК

(стар.) — мишень.

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ФЛАГИ

(Colours) — см. Флаг государственный.

НАЧАЛЬНАЯ ОСТОЙЧИВОСТЬ

(Initial stability) — остойчивость при малых углах крена корабля.

НАЧАЛЬНАЯ ПЛОСКОСТЬ

— вертикальная плоскость, проведенная через точку сбрасывания и расположенная в направлении начальной воздушной скорости бомбы.

НАЧАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ БОМБЫ

— скорость, с которой она перемещается вместе с аппаратом в момент сбрасывания. Эта скорость равна: относительно самого аппарата — нулю; относительно воздуха — воздушной скорости аппарата; относительно земли — путевой скорости аппарата. Начальную скорость относительно воздуха называют воздушной начальной скоростью, а начальную скорость относительно земли — просто начальной скоростью бомбы.

НАЧАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ СНАРЯДА

(Initial velocity) — скорость поступательного движения снаряда (пули) при вылете из дула. Н. С. — одно из главнейших баллистических данных всякого огнестрельного оружия. Увеличение начальной скорости содействует увеличению дальности полета снаряда, меткости стрельбы, настильности траектории и увеличению ударного действия снаряда.

НАЧАЛЬНИК ШТАБА

(Chief of the staff) — лицо начальствующего состава, стоящее во главе штаба соединения или части флота. В боевых условиях и в случае внезапной убыли командира соединения является первым его заместителем.

НАЧАЛЬНЫЕ НАПРЯЖЕНИЯ

– напряжения, которые появляются в данной детали или целой конструкции вследствие условий ее изготовления, напр. при отливке, поковке, штамповке, сборке и пр.

НАЧАЛЬНЫЙ МЕРИДИАН

– меридиан Гринвичской обсерватории (см. Гринвич); меридиан, от которого начинается счет долгот.

НАЧИНАТЬ, НАЧАТЬ КАМПАНИЮ

– см. Вступить в кампанию.

НАШ

– см. Н.

НАШВЫ

(бел.) – нашитые, возвышенные борта; фальшборт.

НАШИВКИ

(Stripes, badges) – знаки различия на рукавах форменной одежды военнослужащих.

НАШИВКИ НА ПАРУСАХ

(Tablings) – нашивные полотнища парусины в тех местах, где парусу нужно дать особую крепость или где парус трется о что-либо (снасть, мачту и пр.).

"НА ШПИЛЬ"

(Man the capstan) – приказание команде встать вокруг шпиля и приготовиться его вращать.

НАШТЫ, НАБОИНЫ

(сев.) – доски, временно прибитые к планширю для повышения борта (фальшборт).

НАЩЕЧИНЫ

– доски, прибиваемые (поверх обшивки) к шпангоутам в носовой и кормовой частях деревянного судна под крамболами для защиты обшивки от ударов лап якоря при его уборке.

"НЕ БЕРЕТ"

– говорят про лебедку, брашпиль, шпиль и пр., когда они перестают работать вследствие того, что нагрузка на них дана значительно превышающая их мощность.

НЕБЕСНЫЕ ТЕЛА

– см. Звезды, Планеты и Кометы.

НЕБЕСЬЕ, НЕБЕСЬЯ

(арх.) – облако, облака.

НЕБО, НЕБОСВОД

(Heaven) – полусфер несколько приплюснутой формы, обычно голубого цвета, видимый нами днем. Голубая окраска неба объясняется тем, что вследствие малых размеров молекул воздуха в атмосфере рассеиваются главным образом те лучи солнечного спектра, которые вызывают в нашем глазу впечатление голубого цвета. Приплюснутая

форма Н. объясняется обманом зрения: расстояние до центра Н. кажется нам короче, чем до горизонта, так как между горизонтом и наблюдателем последний видит множество предметов, тогда как в направлении, близком к вертикальному, никаких промежуточных земных предметов не имеется. Этим объясняется и то, что размеры Луны и Солнца у горизонта кажутся нам значительно большими, чем когда они находятся высоко в небе.

НЕВЕЛЬВУДС

(Navelwoods) – толстая штука дерева, в которую врезан клюз.

НЕВОЛЯ

– средней толщины бревно длиной до 10 м, служащее рычагом при спуске деревянного судна с берега на воду.

НЕВСКИЙ АДМИРАЛ

– звание, которое при Петре I носил комиссар, начальствующий над так называемым Невским флотом. Этот флот, являясь прообразом яхт-клуба, был создан Петром I для того, чтобы приучить жителей Петербурга к воде. Указом 1718 г. повелевалось обывателям завести гребные суда, для постройки которых на Фонтанке у Летнего сада существовала особая "партикулярная" верфь. Каждое воскресенье все суда по пушечному выстрелу выходили на Неву и под командой комиссара часа 2 или 3 упражнялись в эволюциях. Не прибывшие или не приславшие за себя своих людей подвергались штрафу.

НЕДГЕДСЫ

(Knight-heads, bollard, timbers) – брусья с обеих сторон форштевня деревянного судна, между которыми укрепляется бушприт.

НЕДГЕДЦЫ

– см. Недгедсы.

НЕДОЛЕТ

– наименование знака падения снарядов при стрельбе. Недолетное падение снарядов или Н означает, что снаряды упали перед целью (если смотреть со стороны стреляющего корабля), не долетев до нее.

НЕЗАТУХАЮЩИЕ КОЛЕБАНИЯ

(Undamped oscillations) – колебания, амплитуда которых не убывает со временем, а остается постоянной. Электрические незатухающие колебания в радиотехнике создаются машинами высокой частоты, дугowymi и ламповыми генераторами. Применяются в радиотелеграфе и радиотелефоне.

"НЕ ЗЕВАТЬ НА РУЛЕ"

(Mind the helm) – указание рулевому, чтобы он внимательно правил и не вилял рулем.

НЕЙЗИЛЬБЕР

(German silver) – сплав меди (55–65 %), цинка (5–34 %) и никеля (10–30 %), отличающийся высоким электросопротивлением и химической стойкостью Н. применяется в машиностроении и в судовом оборудовании для изготовления реостатов.

НЕЙТРАЛЬНОЕ СУДНО

(A neutral vessel) – судно, плавающее под флагом нейтрального государства.

НЕЙТРОДИН

(Neutrodyne) — ламповый приемник с несколькими каскадами усиления высокой частоты. Отличается большой чувствительностью и избирательностью.

НЕ МАЯЧИТ

(волж.) — выражение, означающее, что наметка не достает до дна.

"НЕМЦЫ"

(касп.) — мешки с землей, употребляемые на лодках вместо балласта.

НЕПОВОРОТЛИВОЕ СУДНО

(Unwieldy) — судно, которое плохо слушается руля.

НЕПОГОДЬ

(арх.) — буря на море.

НЕПОЛНОЕ СТРАХОВАНИЕ

(Underinsurance) — страхование груза на сумму, меньшую его действительной стоимости; в этом случае разница между действительной стоимостью и суммой, предусмотренной в полисе, остается как бы на собственном страхе грузохозяина.

НЕПОСРЕДСТВЕННАЯ ПРИЧИНА

(Causa proxima) — основное положение в договоре морского страхования, в силу которого страховщик принимает на себя ответственность только за те убытки, которые произошли непосредственно от застрахованных им рисков, а отнюдь не за убытки, нанесенные какими-либо иными, не предусмотренными страховым полисом причинами или рисками.

НЕПОТОПЛЯЕМОСТЬ

(Unsinkability) — способность судна плавать и сохранять свои мореходные и боевые качества, если какие-либо его отсеки будут затоплены водой вследствие полученных пробоин.

"НЕ ПРИДЕРЖИВАЙСЯ"

(No near, no nearer) — не уменьшай угол между линией курса и направлением ветра.

НЕПТУН

(Neptune) — одна из больших планет. Невооруженным глазом не виден. Открыт астрономом Леверье в 1846 г. путем математических вычислений; обращается вокруг Солнца 164 года и 281 день. Удален от Солнца в среднем на 4701 млн. км. Поперечник Н. 54 400 км.

"НЕПТУН"

— см Лаги механические.

"НЕ РАЗВОДИТЬ РУЛЕМ"

(стар.) — не вилять рулем то вправо, то влево.

НЕРВЮРЫ

(Ribs) – балочки, соединяющие лонжероны и удерживающие их на определенном расстоянии друг от друга. П. придают крылу нужную форму.

НЕРЖАВЕЮЩАЯ СТАЛЬ

(Stainless steel) – сталь, содержащая хром (12–14 %) или хром и никель (до 4,5 %). В закаленном и отполированном состоянии отличается очень высоким сопротивлением коррозии.

"НЕРУНГИ"

– см. Гаф.

НЕСОВЕРШЕННОЕ СГОРАНИЕ

– неполное сгорание, имеющее место, когда количество подводимого к горящему топливу воздуха меньше необходимого. Основным признаком является наличие окиси углерода в сгоревших газах.

НЕСУЩАЯ ПОВЕРХНОСТЬ

(несущая площадь) – полная площадь крыла самолета, за вычетом площади неработающих частей его. В специальной литературе Н. П. часто неправильно называют крылья самолета вообще.

НЕСУЩАЯ ЧАСТОТА

– см. Модуляция.

НЕСЯК

(Floeberg) – высокое, глубоко сидящее плотное образование из смерзшихся глыб льда, имеющее сравнительно малое горизонтальное протяжение.

НЕТТО

вес нетто (Net, net weight) – чистый вес груза без упаковки, за вычетом обычно допускаемых для данного груза весовых скидок. Слово Н. часто применяется в качестве приставки при наименовании численных величин в целях указания, что данная величина показана за вычетом посторонних, обременяющих ее величин.

НЕТТО-РЕГИСТРОВАЯ ВМЕСТИМОСТЬ

(Netto register tonnage) – см. Вместимость судов.

"НЕТЧИК"

– краснофлотец, не явившийся с берега на корабль с назначенной шлюпкой или точно к назначенному сроку. С момента явки на корабль перечисляется в разряд "опоздавших". "Быть в нетчиках" – быть в числе не явившихся своевременно с берега. "Заправить Н." – не явиться своевременно с берега. "Показать число Н." – сообщить флагману тем или иным средством связи количество не явившихся своевременно с берега бойцов.

НЕУСТОЙЧИВОСТЬ НА КУРСЕ

– суда с небольшим углублением, а равно и с чрезмерно срезанными кормовыми дейдвудами имеют небольшое сопротивление воды сравнительно с их моментом инерции. Поэтому такие суда чрезмерно поворотливы, весьма чутки к отклонению руля даже на небольшой угол и являются неустойчивыми на курсе, т. е., раз покотившись в одну сторону, они сохраняют это стремление, и даже перекладка руля на другой борт не может изменить это стремление.

НЕУСТОЙЧИВЫЕ МАССЫ воздуха
— см. Холодная масса воздуха.

НЕУЯЗВИМОСТЬ КОРАБЛЯ
— устаревший термин, означавший способность боевого корабля противостоять воздействиям оружия противника (попаданиям снарядов, торпед, взрывам мин и пр.).

НЕФ
— общее название первых мореходных парусных судов Средних веков, появившихся в XII в. и просуществовавших до XVIII в. Использовались как для военных, так и для торговых целей и достигали водоизмещения в 500 т. Обычно имели две мачты с латинским вооружением. Постепенно совершенствуясь и увеличиваясь в размерах, переродились к XVIII в. в линейные корабли.

НЕФОСКОП
(Nephoscope) — прибор, служащий для определения на сухопутных метеостанциях направления движения и относительной скорости облаков,

НЕФТЕВОЗЫ, НЕФТЕНАЛИВНЫЕ СУДА
(Oiler, tanker) — наливные суда (танкеры) специальной постройки, предназначенные для перевозки наливом различных тяжелых сортов нефти.

НЕФТЕКАЧКИ
(речи.) — суда баржевого типа, служащие для перекачки нефтяных грузов и для подачи их на паротеплоходы как топлива.

НЕФТЕНАЛИВНОЕ СУДНО
— см. Нефтевоз.

НЕФТЕПРОВОДЫ НА НАЛИВНЫХ СУДАХ, ГРУЗОВЫЕ
— для производства грузовых операций, как то: погрузки, разгрузки и перекачки нефтепродуктов на наливных судах (танкерах) устанавливаются специальные трубопроводы: погрузочный, разгрузочный и зачистной. Погрузка и разгрузка производятся по одному и тому же трубопроводу, и только для того, чтобы не производить погрузки через насосы, вокруг каждого из них устанавливается обводный трубопровод того же сечения, что и разгрузочный. Зачистная магистраль представляет собой совершенно независимую от погрузочного трубопровода вспомогательную магистраль, отростки от которой идут в каждую систерну. Приемники этой магистрали не доходят до днища судна всего лишь на 20 мм, что дает возможность разгрузить судно почти полностью.

НЕФТЬ
горное масло, петролеум (Rock oil, mineral oil, petroleum) — органическое вещество очень сложного состава и различной плотности — от газов до твердого состояния (парафинистая нефть). По химическому составу Н. представляет сложную смесь жидких углеводородов, в которой растворены газообразные и твердые углеводороды. Кроме углеводородов, Н. содержит примеси (азотистые соединения, органические соединения и др.). В большинстве случаев нефть темного, бурого или зеленовато-бурого цвета, реже светло-желтая и даже бесцветная жидкость. Путем перегонки Н получают бензин, керосин, различные смазочные масла, мазут, гудрон, вазелин, парафин и др. нефтепродукты.

НЕФТЯНОЙ ДВИГАТЕЛЬ
(нефтянка, полудизель) — двигатель с калоризатором, работающий на нефти по циклу Отто. Обычно двухтактный, сравнительно небольшой мощности. От газовых и

карбюраторных двигателей, работающих по циклу Отто, отличается тем, что сжатие подвергается не горючая смесь, а воздух, как у дизеля.

НЕФТЯНОЙ НАСОС

— см. Топливный насос.

НЕФТЯНЫЕ ОСТАТКИ

— см. Мазут.

НЕЧИСТАЯ ЯКОРНАЯ ЦЕПЬ

(Foul hawse) — говорится о якорной цепи, когда она запуталась вокруг штока или лапы якоря.

НЕЧИСТЫЙ КАНАТ

— см. Нечистая якорная цепь.

НЕЧИСТЫЙ ЯКОРЬ

(Foul anchor) — говорится о якоре, когда он при поднятии его из воды оказывается опутанным якорной цепью (канатом) или когда он со дна поднимает какой-нибудь предмет, как, напр., чужую якорную цепь, кабель и т. п.

НЕЧИСТЫЙ ЯР

(речи.) — крутой берег, вблизи которого находятся в воде те или иные опасности для судоходства. См. Обрезной яр.

НИВА

(арх.) — незначительные пороги в реках.

НИВЕЛИР

(Level) — геодезический инструмент, видоизменение угломерного инструмента теодолита (см.). Состоит из горизонтальной зрительной трубы со скрепленным параллельно к ней уровнем. Служит для нивелирования.

НИВЕЛИРОВАНИЕ

нивелировка, гипсометрия (Levelling) — определение разности высот двух или нескольких точек земной поверхности. Высота точки определяется или от уровня океана (абсолютная высота), или от какой-нибудь условной точки (условная высота).

НИВЕЛИРОВАТЬ

— 1. Определять высоту положения различных точек поверхности земли относительно условного уровня. 2. Уравнивать, приводить к одному уровню.

НИЖНЕЕ ДУТЬЕ

— дутье воздуха под колосниковую решетку, применимое в том случае, если колосниковая решетка и слой топлива образуют большое сопротивление проходу воздуха.

НИЖНИЕ ПАРУСА

(Courses) — так обычно называли фок и грот на судах с прямыми парусами, ибо на бегин-рей-парус не привязывался, но поскольку на современных парусных судах этот парус появился (бизань), то следует и его отнести к Н. П.

НИЖНИЕ РЕИ

(Lower yards) — реи, к которым привязываются нижние паруса. Н. Р. называют фока-рей и грота-рей, если же на бегин-рее привязан парус, то в том случае и его следует считать Н. Р.

НИЖНЯЯ ШКАТОРИНА

(Foot of a sail) — нижняя кромка паруса, обшита лик-тросом.

НИЗКАЯ ЧАСТОТА

(Acoustic frequencies, audible frequencies), звуковая частота — колебания с частотой ниже 20 000 периодов в сек.; при превращении электрических колебаний в механические (напр. с помощью телефонной мембраны) последние воспринимаются слухом как звук.

НИКЕЛЕВАЯ СТАЛЬ

(Nickel steel) — сталь с примесью никеля (1–5 %, а иногда и больше). Отличается большой вязкостью и прочностью.

НИКЕЛИРОВАНИЕ

(Nickel-plating) — процесс нанесения на поверхность металлов слоя никеля с целью защитить поверхность металла от коррозии, увеличить твердость наружного слоя металла и придать изделиям более красивый вид. Производится путем электролиза.

НИКОЛЬСОН

— см. Лаг Никольсона, самопишущий.

НИЛАКСЫ

(сев.) — ряд длинных, подводных осыхающих корг. На Новой Земле — песчаный риф.

НИЛАС

(Nyllas) — тонкая, эластичная, блестящая ледяная кора. Образуется на спокойной поверхности моря путем смерзания сала. Ветрами легко разламывается на стеклообразные куски — палабажник.

НИППЕЛЬ

(Nipple) — муфта с внутренней резьбой по концам, служащая для соединения водопроводных и др. труб.

НИРАЛ, НИРГАРДЕР

(Downhauler) — снасть, с помощью которой убираются косые паруса, В зависимости от того, какому парусу принадлежит Н., он получает дополнительное наименование, напр. кливер-нирал, бом-кливер-нирал, фока-стаксель-нирал.

НИСХОДИТЬ

— уваливаться под ветер при лежании в дрейфе. В отношении противоположного движения применяют термин — восходить.

НИСХОДЯЩАЯ ВЕТВЬ ТРАЕКТОРИИ

— см. Траектория снаряда.

НИТЕЛЬСЫ

(Netting) (стар.) – сетки по бортам судна.

НИТЛЕГОР

(стар.) – не спускайся под ветер.

НИТОГОРЬ

(стар.) – не подымайся высоко к ветру.

НИТРОГЛИЦЕРИН

(Nitroglycerine) – одно из важнейших взрывчатых веществ, находящее много разнообразных применений. Н. служит основным материалом для нитроглицериновых бездымных порохов.

НИТЬ

– каболка в лине.

НОВОБРАНЦЫ

новонабранцы (Apprentice) (стар.) – так назывались в царской России военнообязанные, принятые для пополнения флота, но еще не явившиеся в свои части. С момента прибытия в части Н. уже назывались молодыми матросами. В СССР военнообязанные, призываемые в ряды РКВМФ, называются призывниками, а с момента прибытия в часть – молодыми краснофлотцами.

"НОВОЕ ЗА СТАРОЕ"

(New for old) – условие при страховании судового корпуса, по которому с суммы убытка страховщик или диспашер удерживает разницу за замену изношенных частей корпуса новыми.

НОВОЛУНИЕ

(New moon) – см. Фазы луны.

НОВЧЕВА

(сев.) – сизигийный прилив.

НОВЫЕ ЗВЕЗДЫ

– звезды очень слабой яркости, которые от неустановленных пока причин внезапно увеличивают свою яркость во много тысяч раз и, постепенно бледнея, возвращаются к прежней яркости.

НОГА ЯРУСА

(сев.) – начало яруса, ближний к берегу его конец.

НОГИ ЛЬДА

(арх.) – подводная ледяная коса, идущая иногда далеко от стамухи; ледяной риф.

НОЖНЫ

(Scabbard) – футляр для клинка холодного оружия при его ношении; делается из кожи или из дерева, обтянутого кожей, резиной, сафьяном и т. п. или, наконец, из металла.

НОЖОВКА

(Hand-saw) – 1. Пила для металла; состоит из станка (рамки), в который вставляются сменные полотна. 2. Пила-одноручка. Н. с узким полотном применяется для криволинейных пропилов. Н. с широким полотном применяют для различных работ.

НОЗДРЯ

(речи.) – клюз.

НОЙТАЛИ

(Guntackle) (стар.) – снасти, которыми в шторм прикреплялись орудия к борту.

НОК

(Arm) – так называются концы всех реев, задние концы гиков, верхние концы гафелей и внешние концы лисель-спиртов, выстрелов и стрел. Кроме того, Н. называется внешний конец бушприта, утлегаря и бом-утлегаря.

НОК-БЕНЗЕЛЬ

(Yard-arm earings) – бензель, которым принайтавливается парус к ноку рангоутного дерева.

НОК-ГОРДЕНИ

(Leech-line) – снасти, с помощью которых подтягиваются боковые шкаторины прямых парусов к нокам рея.

НОК-ТАЛЕЙ-ШКЕНТЕЛЬ

(стар.) – шкентель от нока рея, оканчивающийся коушем.

*НОК-ТАЛИ, НОК-ТАКЕЛЬ

Нок-тали

(Pendent yard-tackle, yard-arm tackle) – тали, основанные так же, как и сей-тали (см.), но с той лишь разницей, что одношкивный блок нок-талей имеет ввязанным в шейку своего стропа коуш.

НОКОЛЬ-ТИМБЕРСЫ

– передние поворотные шпангоуты деревянных судов, на которых стоят нижние концы гасписы.

НОКТУРЛЯБИЯ, НОКТУРНАЛ

(Nocturnal) – вспомогательный инструмент, которым пользовались в старину для определения широты ночью по высоте Полярной Звезды, взятой градштоком или астролябией.

НОМЕРАЦИЯ КОРАБЕЛЬНОЙ КОМАНДЫ

– см. Номер боевой.

НОМЕР БОЕВОЙ

– для облегчения расчетов, удобства проверки личного состава на учениях и тревогах и наглядности при обращении с расписанием рядовому и младшему начальствующему составу (исключая старшин) присваивают боевые номера. Н. Б. краснофлотца должен служить точным указанием: к какой боевой части (службе) принадлежит данный краснофлотец; в какой боевой смене он состоит и в каком боевом посту находится во время боя. Все Н. Б. четырех- или пятизначные.

НОМЕР ТАКТИЧЕСКИЙ

– номер, присваиваемый каждому кораблю в строю, начиная с головного или правофлангового, для установления порядка их расположения.

НОМОГРАММА

(Nomogram, nomograph) – графическое отображение в числовых пометках математического выражения, позволяющее во много раз сократить вычислительную работу. Н. применимы всюду, где не требуется большой точности расчетов, и предохраняют от случайных ошибок, свойственных всяким вычислениям.

НОМОГРАФИЯ

– часть математики, имеющая своим предметом разработку графических приемов для производства различных вычислений и методов построения номограммы.

НОНИУС

(Vernier) – измерительное приспособление, позволяющее отсчитывать доли основных делений масштаба. Круговой Н. для отсчета углов носит название верньер (см.).

НОРВЕЖСКИЙ ВЕРИТАС

– см. Классификационные общества.

НОРВЕЖСКИЙ ИОЛ

(Norwegian jawl) – скандинавский промысловый парусный бот, оснащенный, как иол, и обладающий исключительной остойчивостью. Из всех малых судов Н. И. считается наилучшим по своим мореходным качествам.

НОРД

(North) – север; название одного из главных румбов (см. Румб). От него к осту (востоку) идут промежуточные румбы: норд-тень-ост (North by east), норд-норд-ост (North north east), норд-ост-тень-норд (North-east by north), норд-ост (North east), норд-ост-тень-ост (North-east by east), а к весту (западу): норд-тень-вест (North by west), норд-норд-вест (North north west), норд-вест-тень-норд (North west by north), норд-вест (North west), норд-вест-тень-вест (North west by west). Соответственные сокращенные обозначения перечисленных выше румбов: NtO, NNO, NOtN, NO, NOtO, NtW, NNW, NWtN, NW, NwtW.

"НОРД"

("North") – название одного из флагов военно-морского свода сигналов. Значение этого флага как сигнала: "Румб-норд".

НОРДКАПСКОЕ ТЕЧЕНИЕ

– ветвь норвежского Атлантического течения, идущая между Норвегией и Медвежьим о-м: несет теплые и соленые воды в Баренцево море. К востоку от меридиана Кольского зал. Н. Т. разделяется на несколько ветвей.

НОРИЯ

(Noria) – многочерпаковая лента, представляющая собой аппарат непрерывного действия. Применяется в качестве перегрузочных устройств для массовых грузов (зерно, уголь, руда, отчасти лес, строительные материалы и пр.). Производительность Н. выражается в пределах от 30 до 100 т в час, а иногда до 200 т в час.

НОРИЯ ПЛАВУЧАЯ

— представляет установленный на понтоне многочерпаковый подъемник, в общем той же конструкции, что и в береговых установках.

НОРМАЛЬНЫЙ ПАР

— сухой насыщенный пар с температурой 100° С, имеющий теплосодержание 637 кал/кг в предположении начальной температуры воды в 0°С. Понятие Н. П. применяется для сравнения паропроизводительности котлов, имеющих различные характеристики пара и температуру питательной воды.

НОРМАН

— см. Автоматы питания.

НОРМЫ ПРОЧНОСТИ

— требования относительно величины временного сопротивления металла, удлинения при разрыве и др. механических качеств, которым должен удовлетворять известный сорт материала.

НОРФОЛКСКОЕ ВЕРРИ

(Norfolk wherry) — парусная баржа, применяющаяся в районе главных рек Норфолка и Суффолка. Корпус заострен к носу и к корме. Имеет одну мачту и только один парус, верхний задний угол которого поднимается на большую высоту. Эти суда считаются непревзойденными в своих собственных водах, однако в других местах использование их не было особенно успешным. Грузоподъемность их от 30 до 60 т. В последнее время на них с успехом применяется паровой двигатель.

НОС

(Ness) — мыс, т. е. часть суши, выдающаяся в море более или менее острым углом. Употребляется это слово на севере СССР.

НОС СУДНА

(Bow, prow) — передняя оконечность судна как надводная, так и подводная. Н. у современных кораблей бывает прямой, ледакольный, бульбовый и разваливающийся вперед (клиперный). Последняя форма называлась в старом деревянном судостроении княвдигедом. Во второй половине XIX в. весьма распространенным видом Н. был так называемый таранный (см. Таран).

НОСОВАЯ КЛАДЬ

(сев.) — шестое отделение в шинке от кормы.

НОСОВАЯ ЧАСТЬ СУДНА

(Forebody) — передняя часть судна, простирающаяся от мидель-шпангоута до форштевня.

НОСОВОЕ УКРАШЕНИЕ КОРАБЛЯ

— украшения в виде символических фигур, зачастую художественного исполнения, помещавшихся в прежнее время на носу у кораблей.

НОСОВОЙ ЛЮК

— съемная деревянная решетка, служащая носовым сиденьем на шлюпке.

НОСОВЫЕ ШВАРТОВЫ

— швартовы, поданные с носа судна на берег, пристань, другое судно.

НОСОК
(Bill of an anchor) – острие у лапы якоря.

НОСОК
(арх.) – каменный скалистый острый мыс.

НОСЯК
(арх.) – обмелевшая при отливе льдина.

НОТ, ПОДДОН
(сев.) – кошельковая сеть для ловли сайды (от норвежского Synkenot).

НОТИС
(Notice) – уведомление о полной готовности судна к погрузке или выгрузке; сообщается соответственно грузоотправителю или грузополучателю непосредственно капитаном судна или через морского агента. Н. всегда дается в письменной форме, причем, если капитан посылает Н. через агента, он вправе требовать от агента расписку о точном (до минут) времени вручения последним Н., что важно в отношении правильности начала счета стальных дней.

НОЧНИК
– медная кружка с крышкой, в которой помещался пропущенный через отверстия в крышке тлеющий фитиль, служивший для закуривания. Сам ночник помещался в кадке, находившейся на баке корабля в месте, отведенном для курения.

НОЧНОЙ СИГНАЛ
(Night signal) – сигнал, подаваемый ночью вспышками специальных фонарей, пиротехническими средствами и т. п.

НОЧЬ ПОЛЯРНАЯ
– промежуток времени, выраженный в сутках, в течение которого Солнце в широтах, больших $66,^{\circ}5$, не показывается над горизонтом.

"НУЛЬ ГЛУБИНЫ"
– тот наинизший уровень, когда-либо наблюдавшийся в данном месте, к которому приводятся глубины на советских, американских и французских картах; на английских картах Н. Г. приведен к среднему уровню малых сизигийных вод.

НУТАЦИЯ
(Nutation) – небольшие периодические колебания земной оси, вызываемые влиянием периодических изменений в движении и положении орбит Земли и Луны.

НУТАЦИЯ СНАРЯДА
– периодическое незначительное колебательное движение оси вращающегося артиллерийского снаряда при его полете.

НУТРОМЕТР
– инструмент для измерения внутренних размеров изделия.

НЬЛАС

– см. Нилас.

НЫРЯЛО, ПЛУНЖЕР

(Plunger) – поршень насоса, имеющий вид длинной (по отношению к диаметру) скалки. Приводится в движение с помощью эксцентрика или кривошипного механизма. Насосы с подобного типа поршнями называются плунжерными.

НЬЮТОН Исаак

(1643–1727) – величайший английский математик, астроном и физик. Главным трудом Н. считается его книга "Математические основы естественной философии", в которой излагается теоретическая и небесная механика, причем дается математический вывод известных законов Кеплера о движении планет с точки зрения установленного Н. закона всемирного тяготения.

НЮРА

(арх.) – подводная мель.

НЯША

(бел.) – иловатая, топкая поверхность морского побережья при обсушке.

НЯШЕВАТЫЙ, НЯШИСТЫЙ

(арх.) – иловатый, илистый.

</FONTaaaa

О (Он)

– буквенное значение одного из флагов военно-морского и международного сводов сигналов. Значение этого флага по военно-морскому своду как сигнала – "Прошу" или "Прошу разрешения". Флаг "О" по международному своду сигналов означает "Человек за бортом".

ОБВЕС

– съемная занавесь, сшитая из парусины или сукна.

ОБВЕХОВАНИЕ

– ограждение вехами отдельных опасностей или фарватеров.

ОБВОДЫ СУДОВЫЕ

(Lines) – криволинейные геометрические очертания корпуса судна, характеризующиеся теоретическим чертежом. Различают острые обводы судна, когда нос и корма судна сильно заострены, и тупые – в обратном случае.

ОБВЯЗАТЬ СУДНО РЫБИНАМИ

(To set the ribbands and rails in their respective places) – укрепить на свои места рыбины.

ОБГАЛДЫРЬ, ОБГАЛДЕР

(Upholder, pass-rope, inner halyard) – 1. Верхний ундер-лисель-шкот; снасть, служащая для растягивания по рею верхней шкаторины ундер-лиселя. Привязывается к верхнему внутреннему углу ундер-лиселя, проходит в блоки на нижнем рее и тянется на палубе впереди мачты. 2. См. Абгалдырь.

ОБГОНЯЮЩЕЕ СУДНО

— всякое судно, подходящее к другому с направления более двух румбов позади траверза, т. е. находящееся в таком положении относительно обгоняемого, что ночью с него не видно ни одного из бортовых отличительных огней этого судна.

ОБДЕЛОЧНАЯ РАМКА

— крепление водонепроницаемой переборки или водонепроницаемой шпангоутной рамки, состоящее из угловой стали, идущей по их периметру.

ОБДЕЛЫВАТЬ, ОБДЕЛАТЬ

— отрабатывать, отделять. О. снасть (To point a rope) — оплетать конец снасти, О. штуку дерева по лекалу (To mould) — стесать дерево, чтобы оно приняло форму лекала.

ОБДУВКА КОТЛА

— очистка стенок котла снаружи от золы и сажи при помощи пара или сжатого воздуха.

"ОБЕ НА ВОДУ"

(Pull away together) — приказание гребцам шлюпки, чтобы гребли с обоих бортов после того, как с одного или с обоих бортов табанили или сушили весла.

ОБЕДНИК

(арх.) — юго-восточный ветер.

ОБЕЗВЕТРИВАТЬ ПАРУСА

— приводить к ветру так круто, чтобы паруса заполоскали.

ОБЕР-АУДИТОР ФЛАГМАНСКИЙ

— в царском флоте чин флагманского штаба. Назначался из военных или гражданских чинов военно-морского судебного ведомства. На обязанности О.-А. лежало производство предварительных следствий. На него возлагалось также представление докладов и ведение всей вообще переписки флагмана по возникавшим на эскадре судебным и дисциплинарным делам, а также вопросам юридическим и международного права.

ОБЕР-ОФИЦЕРЫ

— группа офицерских чинов царской армии, начиная с младшего (прапорщика) до чина капитана включительно. На царском флоте О.-О.: мичман, лейтенант" старший лейтенант. Соответствует группе среднего командного состава КА и ВМФ.

ОБЕР-ЦЕЙХМЕЙСТЕР

— см. Цейхмейстер.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ

— см. Боевое обеспечение.

ОБЕТАТЬ НАВОЛОК

(бел.) — обойти, обогнуть мыс со стороны моря.

ОБЕТОН, ОБЕТОННОЙ

(байкал.) — попутный ветер.

ОБЕЧАЙКА

(Top-rim, brim) – бортик вокруг верхней кромки марса.

ОБЖИГАТЬ СУДНО

(To bream a ship) – обжигать дно деревянного судна для большей его сохранности. С той же целью раньше обшивали дно судна медными листами.

ОБЖИМКА

– инструмент для формирования заключительных заклепочных головок при клепке. Состоит из стержня с выемкой на одном его конце по форме заклепочной головки.

ОБИТАЕМОСТЬ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

– обеспечение условий жизни на подводных лодках, достигаемое специальными устройствами (аппаратурой) для просушки помещений, удаления углекислого и других газов, добавления кислорода (регенерация воздуха), а также специальным режимом гигиены и питания личного состава во время пребывания в море.

ОБЛАБАЧИТЬ

(касп.) – обстенить и обезветрить паруса.

ОБЛАКА

(Clouds) – скопление мельчайших водяных капелек, ледяных кристалликов или снежинок, взвешенных в воздухе на большей или меньшей высоте. Мельчайшие капельки, из которых состоят облака, выделяются при охлаждении влажного воздуха, что происходит главным образом при поднятии воздушных масс снизу вверх в результате конвекции (кучевые и ливневые облака), при восхождении теплых потоков воздуха на теплых и холодных фронтах (слоисто-дождевые, ливневые и некоторые облака более высоких ярусов) и при смешении теплого влажного воздуха с холодным при ветрах (слоистые облака).

ОБЛАКА ВОСХОДЯЩИХ ТОКОВ

– облака нижнего яруса, имеющие основание выше 500 м; вершины могут достигать до уровня перистых облаков. К этим облакам относятся кучевые облака (Cumulus) и ливневые облака (Cumulonimbus).

ОБЛАКА ВЫСОКИЕ

– облака верхнего яруса, имеющие высоту от поверхности земли не ниже 6000 м и состоящие из ледяных иголок. К этим облакам относятся перистые (Cirrus), перисто-кучевые (Cirrosumulus) и перисто-слоистые (Cirrostratus).

ОБЛАКА ВЫСОКОКУЧЕВЫЕ

(Altosumulus, As, Asu) – большего или меньшего размера шары (крупные "барашки") или пластины неправильной формы, часто напоминающие как бы огромные гальки; без теней или с негустыми (сероватыми) тенями, большей частью в средних их частях, вследствие чего края их кажутся особенно яркими и белыми. Относятся к классу средних облаков и к среднему ярусу.

ОБЛАКА ВЫСОКОСЛОИСТЫЕ

(Altostratus, As, Ast) – более или менее плотная сероватая облачная пелена, состоящая из смеси мельчайших водяных капелек и снежинок. Относятся к классу средних облаков и к среднему ярусу.

ОБЛАКА ГРОЗОВЫЕ

— см. Облака ливневые.

ОБЛАКА ДОЖДЕВЫЕ

— так раньше назывались "облака плохой погоды, изорванные" (см.).

ОБЛАКА КУЧЕВО-ДОЖДЕВЫЕ

— см. Облака ливневые или грозовые.

ОБЛАКА КУЧЕВЫЕ

(Cumulus, Cu) — как правило, состоят только из капельно-жидких частиц даже при температурах значительно ниже 0° и не дают осадков. В типичных случаях (внутри неустойчивых масс, главным образом летом) начинают появляться на ясном небе около 9–10 час., максимального развития достигают к 16–18 час. и к вечеру исчезают (рассеиваются, "тают"). В начале своего развития О. К. имеют вид белых обрывков ваты. Затем они постепенно утолщаются и уплотняются и, освещенные солнцем, находящимся за спиной наблюдателя, кажутся ослепительно белыми; при освещении сбоку — местами сильно затенены. Если же хорошо развитое облако находится между солнцем и наблюдателем, оно кажется темным со светлыми краями. Относятся к классу облаков восходящих токов и к нижнему ярусу.

ОБЛАКА ЛИВНЕВЫЕ, или ГРОЗОВЫЕ

(Cumulonimbus, Cunb, Cb) — мощные массы сильно клубящихся кучевообразных облаков, поднимающиеся в виде гор или башен со снежно-белыми вершинами и темными, иногда иссиня-черными основаниями. Характерной особенностью этих облаков является волокнистое строение их вершин, напоминающее строение перистых облаков. Если являются дальнейшей стадией развития кучевых облаков, то имеют сравнительно небольшие горизонтальные размеры. Если же образуются на холодных фронтах, то представляют собой громадные "стены" облаков, вытянутых вдоль всей линии фронта. О. Л. иногда называются также "кучево-дождевыми" (буквальный перевод с латинского). Из О. Л. выпадают осадки ливневого характера.

ОБЛАКА НИЗКИЕ

— облака нижнего яруса, имеющие нижний предел почти у поверхности земли, а верхний предел около 2000 м. К этим облакам относятся: слоисто-дождевые (Nimbostratus, Nbst, Ns), слоисто-кучевые (Stratocumulus, Stcu, Sc) и слоистые (Stratus, St).

ОБЛАКА ПЕРИСТО-КУЧЕВЫЕ

(Cirrocumulus, Cicu, Cc) — маленькие, тонкие белые хлопья или очень маленькие белые шарики без теней (мелкие "барашки"), расположенные группами или волнами, иногда более или менее напоминающими рябь на песке или рыбью чешую. Всегда наблюдаются одновременно с какими-либо другими разновидностями перистых или перисто-слоистых облаков, результатом перестроения которых они обычно являются. По этому признаку их можно отличить от высококучевых облаков, когда последние построены из очень мелких "барашков". Относятся к классу высоких облаков и к верхнему ярусу.

ОБЛАКА ПЕРИСТО-СЛОИСТЫЕ

(Cirrostratus, Cist, Cs) — тонкая беловатая пелена, почти совсем не ослабляющая яркости солнечных лучей и большей частью постепенно затягивающая все небо; иногда совершенно размытая и придающая небу молочно-белый оттенок, иногда имеющая более или менее заметное волнистое строение. Относятся к классу высоких облаков и к верхнему ярусу.

ОБЛАКА ПЕРИСТЫЕ

(Cirrus, Ci) – отдельные тонкие, легкие облака с явно заметным волокнистым и нитевидным строением; без теней, белого цвета. Относятся к классу высоких облаков не ниже 6000 м и к верхнему ярусу.

"ОБЛАКА ПЛОХОЙ ПОГОДЫ, ИЗОРВАННЫЕ"

– напоминают по виду изорванные кучевые облака или изорванные слоистые облака, но кажутся при дневном освещении, т. е. в проходящем свете, мрачно-серыми на фоне более светлого слоя слоисто-дождевых или высокослоистых облаков. Ночью же, над освещенными районами (т. е. при освещении снизу) они, наоборот, кажутся более светлыми на более темном фоне слоисто-дождевых или высокослоистых облаков. По мере приближения линии теплого фронта или фронта окклюзии и усиления осадков отдельные облака "плохой погоды" сливаются между собой в почти сплошной слой. Относятся к низким облакам нижнего яруса. Раньше назывались "дождевыми облаками" (Nimbus, Nb).

ОБЛАКА СЛОИСТО-ДОЖДЕВЫЕ

(Nimbostratus, Nbst, Ns) – плотный, темно-серый слой облаков, через все участки которого солнце совсем не просвечивает; придают небу пасмурный вид; из них на земную поверхность выпадают осадки обложного характера. Высота основания этих облаков обычно 2000–1000 м, редко ниже. Относятся к классу низких облаков и к нижнему ярусу.

ОБЛАКА СЛОИСТО-КУЧЕВЫЕ

(Stratocumulus, Stcu, Sc) – более или менее темные неправильные шарообразные массы облаков или валы, придающие небу волнистый вид; образуются путем растекания кучевых облаков или распада на отдельные (сначала валы, затем неправильные шарообразные массы) слоисто-дождевых облаков в тылу и на флангах депрессий и тех частей оснований "стены" ливневых облаков холодных фронтов II рода, которые выносятся вперед при быстром их продвижении. Относятся к классу низких облаков и к нижнему ярусу. Измеримого количества осадков у них обычно не выпадает.

ОБЛАКА СЛОИСТЫЕ

(Stratus, St) – сплошной, равномерный более или менее светло- или темно-серый слой облаков, имеющий характер: а) или приподнятого тумана без отчетливой нижней границы, так как в этом случае облачный слой редет книзу постепенно, вследствие чего видимость достаточно высоких предметов (верхних частей башен, маяков и т. д.) часто понижена; б) или облачного слоя с отчетливой нижней границей и характерным "сухим" видом, чем они отличаются от размытой и как бы мокрой вследствие выпадающих из слоисто-дождевых облаков осадков обложного характера нижней поверхности этих облаков. Относятся к классу низких облаков и к нижнему ярусу. Из О. С. или совсем не выпадает осадков, или выпадают осадки морозящего характера.

ОБЛАКА СРЕДНИЕ

– облака среднего яруса, имеющие нижний предел около 2000 м, а верхний около 6000 м. К этим облакам относятся высококучевые (Altostratus) и высокослоистые (Altostratus).

ОБЛАС

(сев.) – речное грузовое судно.

ОБЛАСТИ ПОВЫШЕННОГО ДАВЛЕНИЯ

(High pressure) – барические области, давление в которых хотя и повышается от периферии, но центр максимального давления и антициклональная циркуляция в них выражены слабо. Погода в них имеет большей частью неопределенный и "вялый" характер.

ОБЛАСТИ ПОНИЖЕННОГО ДАВЛЕНИЯ, или ДЕПРЕССИИ

(Depression or low pressure) – барические области, давление в которых хотя и понижается от периферии, но центр минимального давления и циклоническая циркуляция в них выражены слабо. Характеризуются депрессии обычно малыми градиентами и вследствие этого слабыми ветрами, причем часто характерное для минимумов распределение ветров и погоды более или менее сильно нарушено в них присутствием нескольких центров внутри той же депрессии. Вследствие этого и погода в них имеет большей частью неопределенный и неустойчивый, а нередко и "вялый" характер.

ОБЛАЧНОСТЬ

(Cloudiness) – степень покрытия неба облаками, т. е. общее количество облаков. Ее оценивают баллами, выражающими, сколько десятых долей неба покрыто облаками. При совершенно ясном небе ставят 0, при совершенно покрытом 10.

ОБЛЕГЧАТЬ СУДНО

(To lighten, to buoy up) – снимать с него часть груза.

ОБЛЕГЧИТЬ РАНГОУТ

(To lighten the rigging) – снять часть такелажа.

ОБЛОМКИ ПОЛЕЙ

(Ice floes) – площади плавучего льда, протяжением от 1 каб. (200 м) до 1 мор. мили. Образуется путем разлома ледяного поля на отдельные куски.

ОБМАЧТОВЫВАТЬ, ОБМАЧТОВАТЬ СУДНО

– поставить на него мачты и укрепить их.

ОБМЕЛЕТЬ

(To be neaped) – 1. О судне – стоя на якорю или швартовах, оказаться на мели при убыли воды. 2. О реке – когда вследствие понижения уровня воды плавание судов по ней стало затруднительно. 3. О затоне – когда в нем делается мелко от наносных песков со стороны реки или когда он заносится илом, выносимым из мелких речек (речн.).

ОБМЕНЯТЬСЯ ЗАЛПАМИ

(To exchange broadsides) – выражение, означающее, что противники, вступив в кратковременное боевое столкновение, ограничились выпуском друг в друга одного или нескольких залпов, после чего прекратили огонь и разошлись.

ОБМЕРИТЬСЯ

(вожж.) – о воде, когда после весенней прибыви она в реке перестает прибывать, "вода обмерилась или замерилась".

ОБМОТКА

(Winding) – совокупность витков проволоки, расположенной на соответствующих частях электрических машин, приборов и аппаратов.

ОБМУНДИРОВАНИЕ

(Equipment, uniform) – верхняя форменная одежда военнослужащих, выдаваемая по табели.

ОБМУРОВКА КОТЛА

(Boiler brickwork) — кирпичная кладка, защищающая топку и котел от больших потерь тепла в окружающую среду. Части О. К., соприкасающиеся с горячими или раскаленными газами, выполняются из огнеупорного кирпича.

ОБНАЙТОВЛИВАТЬ, ОБНАЙТОВИТЬ

— положить на что-нибудь найтов; скрепить, обвязать.

ОБНОСИТЬ, ОБНЕСТИ

— провести снасть вокруг чего-нибудь. О. брам-гордень (To stop out the yard rope) — оттянуть брам-гордень к ноку брам-рея шкентелем, называемым обносом. Делается это для того, чтобы брам-рей шел вниз вертикально. О. канат на шпиль (Put the chain in to the sprocket wheel) — обвернуть якорный канат несколько раз вокруг шпиля. О. лотлинь (To pass the lead-line) — обнести лотлинь снаружи борта вокруг всего, что может задержать его при бросании (вокруг вант, бакштагов, фордунов и проч., выступающих из-за борта снастей или предметов). О. свистов (Swift the bars) — обвязать свистов вокруг концов вымбовок в сторону, обратную вращению шпиля. О. сезень (To pass the gasket) — взять его вокруг рея и паруса.

ОБНОС

— шкентель, которым брам-гордень оттягивается к ноку брам-рея.

ОБНОСНЫЕ СЕЗНИ

(Furling-line, gasket) — сезни, которыми крепятся паруса к реям.

ОБНОСЫ

— треугольные площадки спереди и сзади кожухов гребных колес речных судов, а также площадка за кормой над рулем.

ОВОГНУТЬ МЫС, БАНКУ

(To double a cape, a banc, etc) — обойти стороной мыс, банку и проч.

ОВОД

(Rim, felloe, felly) — кольцевая часть шкива, колеса и т. п.

ОВОЙМА

(Cramp-iron) — 1. Рамка из полосового железа, охватывающая какой-либо предмет для придания ему большей крепости или для удержания его в известном положении. 2. Металлическая рамка, в которую вставляются патроны для заряжания винтовки, пистолета или пулемета.

ОБОРОТ

(волж). — поворот судна.

ОБОРОТ МАШИНЫ

(Revolution) — на судах флота в отношении работы главной машины — полный оборот (на 360°) гребного вала, вращаемого этой машиной. Иметь столько-то оборотов — приказание в машину, требующее, чтобы гребной вал давал в минуту указанное количество оборотов.

ОБОРОТНЫЕ КОТЛЫ

(шотландские с обратным ходом газов) – огнетрубные горизонтальные цилиндрические котлы, в которых топочные газы, пройдя жаровую трубу (топку), меняют свое направление в огневой коробке и проходят по дымогарным трубкам в обратном направлении. О. К. характеризуются небольшим съемом пара, давлением пара 15–16 атм, простотой конструкции, хорошей доступностью при чистке котла, надежностью в работе, большим сроком службы без ремонта. Их недостатки: большой вес, большие размеры, невозможность работы с форсункой и т. п. Применяются на торговых судах. См. Котел паровой судовой.

ОБРАЗЕЦ

(Muster) – отобранный из массы груза образец или совокупность нескольких образцов, являющихся характерными для всего груза; "To pass muster" означает, что весь груз совпадает с О.

ОБРАСОПИТЬ

Обрасопить паруса бейдевинд (To haul in close) – повернуть реи помощью брасов таким образом, чтобы паруса стояли в бейдевинд. О. к ветру – обезветрить парус. О. паруса по ветру (To trim the ship's sails) – повернуть реи так, чтобы паруса занимали наивыгоднейшее положение относительно ветра. О. реи прямо (To square the yards) – поставить реи в положение, перпендикулярное диаметральной плоскости корабля.

ОБРАСТАНИЕ СУДОВ

– подводная часть судов, плавающих в соленых (особенно в теплых) водах, скоро покрывается наростами из растительных и животных организмов, следствием чего является значительное уменьшение скорости хода судна. О. С. усиливается во время стоянки на якоре или при плавании вблизи берегов, зависит от времени года и неодинаково для различных морей. Для борьбы с О. С. применяются различного рода краски, но этот способ действителен лишь на известный срок. Очень хорошие результаты дает покрытие подводной части медной обшивкой, но это средство в настоящее время не применяется как весьма дорогое, а также в силу трудности крепления к листам наружной обшивки.

ОБРАТНАЯ ВСПЫШКА

– воспламенение горючей смеси двигателя внутреннего сгорания во всасывающем трубопроводе. О. В. вызывается неплотным закрытием клапанов двигателя, неисправным зажиганием или слишком бедной смесью.

ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

– связь между сеткой и анодом электронной лампы. Благодаря О. С. цепь анода лампы воздействует на колебательный контур, связанный с цепью сетки, и усиливает колебания, возбуждаемые в этом контуре. Благодаря этому колебательный контур становится как бы более чувствительным. О. С. применяется в регенеративных приемниках для повышения чувствительности приемника и в ламповых генераторах для получения незатухающих колебаний.

ОБРЕЗ

– большой эллипсоидной формы, с прямыми бортами таз, сделанный из оцинкованного железа, иногда из дерева. Применяется при стирке белья и парусиновых изделий, при мытье окрашенных поверхностей, орудий и т. п.

ОБРЕЗАТЬ НОС, КОРМУ

(To cross the bows of a ship) – пройти на минимальном расстоянии от носа или за кормой другого судна. Круто обрезать – пройти почти вплотную.

ОБРЕЗНОЙ БЕРЕГ или ПЕСОК

(волж.) – берег, около которого глубоко.

ОБРЕЗНОЙ ЯР, ЧИСТЫЙ ЯР

(речн.) – глубокий яр, не имеющий в непосредственной близости около себя подводных опасностей и потому свободный для судоходства. См. Нечистый яр.

ОБРИ ПРИБОР

– прибор, служащий для удержания торпеды на заданном курсе и названный по имени изобретателя, чертежника-конструктора австрийского флота. Устройство прибора основано на свойствах гироскопа.

ОБРОН

(арх.) – убыль воды при морском отливе. "Вода пошла на оброн".

ОБРОНИТЬ

(арх.) – спустить паруса.

ОБРУБАЕТ

(волж.) – о месте на реке, где бывает резкий переход от мелкого места к глубокому. Такие места хорошо заметны по особому цвету воды, особенно в штилевую погоду.

ОБРЫСНУТЬ

(волж.) – обойти какое-либо препятствие, лежащее на пути.

ОБСЕРВАТОРИЯ

(Observatory) – учреждение и специально приспособленное здание, оборудованное необходимыми приборами для астрономических и геофизических наблюдений. О. подразделяются на астрономические, магнитометрические, метеорологические и сейсмические.

ОБСЕРВАЦИЯ

(Observation) – наблюдения береговых предметов или небесных светил, на основании которых получают графически на карте или путем вычислений место корабля.

ОБСЕРВОВАННАЯ ШИРОТА

(Latitude by observation) – широта места, определенная путем обсервации.

ОБСЕРВОВАННОЕ МЕСТО КОРАБЛЯ

– см. Место корабля обсервованное.

ОБСЛЕДОВАНИЕ

– вид тральной работы, заключающейся в том, что подлежащий обследованию участок моря протраливается контрольными галсами, отстоящими друг от друга на некотором расстоянии. При О. район не обвеховывается.

ОБСТЕНИТЬ ПАРУСА

(To lay aback, to bagpipe, to back the sails) – положить паруса на стеньгу, т. е. поставить их так, чтобы ветер дул в их переднюю сторону и тем самым нажимал их на стеньги. При таком положении парусов судно будет иметь задний ход. В старину говорили не обстенить, а обстенг, положить парус обстенг.

ОБСТРЕЛ

(Cannonade) — использование силы артиллерийского огня для поражения противника и для разрушения отдельных сооружений. Обстрел побережья.

ОБСТРИЖКА

— отходы текстильного производства, употребляемые на флоте в качестве обтирочного материала.

ОБСУШКА, ОСУШКА

(арх.) — явление во время морского отлива на берегах и отмелях. Остаться на обсушке (о судне) — значит обмелеть. Обсушное становище — место, на котором судно при заходе в полную воду обсыхает при малой воде или остается на мели.

ОБТЕКАЕМАЯ ФОРМА

— форма, дающая наименьшее лобовое сопротивление при обтекании данного тела струями воздуха или воды.

ОБТЕКАТЕЛЬ

— специальная надстройка к некоторым деталям самолета для придания им хорошо обтекаемой формы. Напр. на круглые трубы надевается легкая деревянная или металлическая конструкция, придающая им так наз. "каплевидное" сечение, дающее минимальное лобовое сопротивление. На кораблях О. называется кожух у гребного вала при выходе его наружу.

ОБТИРОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

— материалы (ветошь, обстрижка, пакля), служащие для протирки механизмов и поддержания их в чистоте.

ОБТОЧКА

(Turning) — обработка металла на токарном станке.

ОБТЮРАТОР

(Obturator) — приспособление в затворах орудий для устранения прорыва пороховых газов при выстреле. В орудиях, заряжаемых патронами, О. служит сам патрон.

ОБУХ, или ОГВОЛТ

(Eye-bolt) — болт, у которого вместо головки сделано кольцо или специальная поковка с проушиной в верхней своей части. Рабочее сопротивление обуха приблизительно определяется по формуле $S = d^2$, где S — рабочее сопротивление в тоннах, d — диаметр железа, из которого сделан О., в сантиметрах.

ОБХОДИТЬ БАНКУ, МЕЛЬ и проч.

(To sail round, to weather, to double) — пройти вблизи банки и проч., оставляя ее в стороне на безопасном расстоянии.

ОБШИВАТЬ СУДНО

(To plank a ship, to sheath a vessel) — набивать доски, составляющие борта (стенки) судна. О. вгладь (To plank with carvel work) — класть обшивные доски таким способом, чтобы их кромки прилегали друг к другу, чтобы поверхность судна была гладкая, ровная. О. кромку на кромку (To plank with clinker work) — класть обшивные доски на набор так, чтобы в двух смежных рядах нижняя кромка доски верхнего ряда лежала на верхней кромке доски нижнего ряда.

ОБШИВКА ВНУТРЕННЯЯ

(Inner planking) – стальная или деревянная настилка, поставленная на набор корпуса судна с внутренней стороны.

ОБШИВКА МЕДНАЯ

(Copper sheathing) – обшивка подводной части судна листовой медью, предохраняющая железные и стальные корпуса от обрастания ракушками, а деревянные, кроме того, от подтачивания червем. Листовая медь употребляется толщиной от 2,5 до 3 мм. Металлические корпуса обшивают медью после предварительной обшивки их листовым деревом в один или два слоя. В настоящее время О. М. вследствие своей дороговизны в судостроении не употребляется, а роль ее выполняют специальные патентованные краски; начинают также находить себе применение специальные сорта стали (меднистые).

ОБШИВКА НАРУЖНАЯ

(Outer planking) – водонепроницаемая оболочка судна, которая приклепывается или приваривается к наружным полкам угольников и швеллеров, составляющих набор судна. О. Н. служит также одной из главнейших продольных связей судна. Она состоит из ряда поясьев, составленных из отдельных листов и расположенных вдоль судна. Соединение двух соседних листов одного пояса образует стык, а соединение поясьев между собой – паз наружной обшивки.

ОБШИВКА ШЛЮПКИ

– обычно состоит из сосновых досок толщиной от 12 до 16 мм (1/2 – 5/8 дм.), идущих вдоль всей шлюпки. Доски накладываются с наружной стороны шпангоутов и крепятся к ним. Иногда шпунтовый пояс (ближайший к килю) и ширстрек (ближайший пояс к планширю) делаются несколько большей толщины, чем остальная обшивка. Доски обшивки кладутся или ребро к ребру (обшивка вгладь), или кромка на кромку (обшивка наборная).

ОБШИВНАЯ ДОСКА

(Plank of a ship's side) – доска, предназначенная для обшивки деревянного судна.

ОБШИВНЫЕ ПОЯСЯ

(Strakes) – ряд досок обшивки деревянного судна. Смотря по месту, поясья принимают различные названия: бархоут – поясья обшивки у грузовой ватерлинии; шпунтовые поясья – килевые поясья подводной обшивки.

ОБЩИЕ КАРТЫ

– см. Морские карты.

ОБЪЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО

(United Kingdom) – см. Соединенное королевство.

ОБЪЯКОРИТЬСЯ

(волж.) – стать на якорь, бросить якорь.

ОБЫЧНАЯ ОЧЕРЕДЬ

(Regular turn) – условие цертепартии, по которому судно по прибытии в порт обязано дожидаться места у причала в порядке очередности наряду с другими судами. Время, потраченное судном на ожидание места, не принимается во внимание при расчете стальных дней. Это условие противоположно условию фритэрн.

ОВЕН

(Ram) – зодиакальное созвездие, в котором в начале нашей эры находилась точка весеннего равноденствия. В знак О. Солнце вступает 21 марта – начало весны.

ОВЕРИЯН

(стар.) – палуба, дек.

ОВЕРЛОП

– см. Палубы парусного военного корабля. .

ОВЕРШТАГ

(To tack) – см. Поворот.

ОВЛАДЕТЬ СУДНОМ

(To capture a vessel) – захватить неприятельское судно.

ОВНА

– см. Овен.

ОГВОЛТ, ОГБОУТ

– обух (см.).

ОГИВАТЬ

(To sail round, to weather, to double) – см. Обходить.

ОГИВЕНЬ, ОГЛОБЕНЬ

(бел.) – зыбь при волнении, вкатывающаяся в защищенную мысом бухту.

ОГЛАШЕНИЕ, РАЗОБЛАЧЕНИЕ

(Disclosure) – обстоятельства, могущие повлиять на определение страховщиком страховой премии или же на решение – принять или не принять ему вообще покрытие риска; они должны быть оглашены страхователем еще до заключения договора на страхование под страхом аннулирования этого договора впоследствии, если эти обстоятельства обнаружатся. Из этого, однако, исключаются некоторые сведения, которые должен был бы знать сам страховщик и которые ввиду отсутствия с его стороны запроса оглашению не подлежали.

ОГЛОБЕНЬ

(сев.) – мертвая зыбь перед штормом или после шторма.

ОГЛОБЛИ у копыльев

– см. Копылья.

ОГНЕННОЕ ПРОСТРАНСТВО КОТЛА

составляют: топка, жаровая труба, огневая коробка и пространство между водогрейными трубками в водотрубных котлах.

ОГНЕСТОЙКИЕ КРАСКИ

– краски, применяющиеся для защиты дерева и других покрытий от возгорания.

ОГНЕСТРЕЛЬНОЕ ОРУЖИЕ

(Firearms) – вид метательного оружия, в котором силой, выбрасывающей снаряд, являются газы, получаемые от сгорания пороха и др. взрывчатых веществ. Появилось в Зап. Европе в конце XIII в. после изобретения пороха. О. О. распадается на две главные группы: артиллерийские орудия и ручное огнестрельное оружие.

ОГНЕТУШИТЕЛЬ

(Fire extinguisher) – прибор для тушения пожара в момент его возникновения. Наибольшее распространение имеют химические О., выбрасывающие пену (пеногонь), быстро локализирующую пламя даже легко воспламеняющихся веществ (бензин, нефть и т. п.). На флоте небольшой (ручной) О. называют обычно минимаксом.

ОГНИ БУКСИРУЮЩИХ И БУКСИРУЕМЫХ СУДОВ

– буксирующее судно несет отличительные огни, гакобортный и на фок-мачте два ярких белых огня, расположенных вертикально один над другим в расстоянии 1,8 м (6 фут.). Если на буксире находится больше одного судна или если длина буксира превышает 180 м (600 фут.), вместо двух белых огней на фок-мачте несутся три белых огня, расположенных один над другим на расстоянии между каждым огнем 1,8 м (6 фут.). Буксируемое судно несет только отличительные огни и гакобортный, а топового огня не несет.

ОГНИ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ КОРАБЛЕЙ ВМФ СССР

– кроме огней, предусмотренных международными "Правилами для предупреждения столкновений судов на море", корабли ВМФ носят следующие дополнительные огни: флагманский, кильватерные, гафельные и дежурные.

ОГНИ ЛОЦМАНСКИХ СУДОВ

– лоцманские суда, не находящиеся при исполнении лоцманской службы, несут огни, установленные для всех прочих судов соответствующего водоизмещения. Лоцманские суда при исполнении лоцманской службы несут на топе фок-мачты белый огонь, освещающий весь горизонт, и, кроме, того, через промежутки не более 15 мин. показывают вспышки белого огня. При подходе к кораблям лоцманские суда должны иметь открытым" отличительные (бортовые) огни. Лоцманские паровые суда, имеющие свидетельство лоцманской станции, кроме указанного белого огня на топе мачты, должны ниже его на 2,4 м (8 фут.) нести красный огонь, освещающий дугу в 360° (весь горизонт) и видимый с расстояния не менее 2 миль. На ходу такое судно обязано нести отличительные (бортовые) огни.

ОГНИ ПАРОВЫХ СУДОВ НА ХОДУ

– на ходу паровые суда должны нести следующие огни: топовый, добавочный топовый, отличительные и гакобортный.

ОГНИ ПАРУСНЫХ СУДОВ НА ХОДУ

– парусные суда на ходу несут только отличительные огни.

ОГНИ РЫБОЛОВНЫХ СУДОВ

– 1. Малые суда с выпущенными снастями обязаны нести один белый огонь, освещающий весь горизонт. Если длина снастей превышает 45 м (150 фут.), то при приближении к ним другого судна они обязаны показывать второй белый огонь, который должен быть ниже первого не менее чем на 0,6 м (2 фута) и в расстоянии по горизонтали не менее 1,5 м (5 фут.) в сторону выпущенных снастей. 2. Рыбачьи суда с плавными или крючковыми снастями обязаны нести два белых огня, расстояние между которыми должно быть не менее 1,8 м (6 фут.) и не более 4,5 м (15 фут.), а по горизонтали – не менее 1,5 м (5 фут.) и не более 3 м (10 фут.); при этом нижний из огней должен быть поднят в сторону выпущенных снастей. Видимость этих огней не менее 3 миль. Малые суда, занятые ловлей такими же снастями, могут не нести второго белого огня, но при приближении к ним судов они обязаны показывать

его. 3. Рыболовные суда, стоящие на якоре, несут огни на общих основаниях. Если рыболовное судно остановится вследствие задевания снастью за какое-либо препятствие, оно считается на якоре и должно нести установленные для таких судов огни.

ОГНИ СВ. ЭЛЬМА

(St. Elm's fire) — сияние в виде кисточек света на концах острых предметов (мачт, рей), появляющееся при большом напряжении электрического поля в атмосфере перед грозой.

ОГНИ СУДОВ, ЛИШЕННЫХ ВОЗМОЖНОСТИ УПРАВЛЯТЬСЯ

— 1. Судно, лишенное возможности управляться и не имеющее хода, вместо ходовых огней (топового, отличительных и гакобортного), несет на мачте два красных огня, расположенных один над другим с расстоянием 1,8 м (6 фут.) между ними. Эти огни должны освещать весь горизонт и быть видимы с расстояния не менее 2 миль. 2. Если судно, лишенное возможности управляться, имеет ход, оно дополнительно к указанным двум красным огням несет и отличительные (зеленый и красный) бортовые огни. 3. Судно, прокладывающее телеграфный кабель, вместо топового огня несет три огня, расположенных один над другим, с расстоянием между ними 1,8 м (6 фут.), из которых верхний и нижний — красные, а средний — белый. Эти огни должны освещать весь горизонт и быть видимы с расстояния не менее 2 миль. Если такое судно имеет ход, то оно, кроме того, несет отличительные бортовые огни.

ОГНИ СУДОВ, СТОЯЩИХ НА МЕЛИ

— судно, стоящее на мели (на фарватере или вблизи него), обязано дополнительно к штаговому и гакобортному огням нести на фок-мачте два красных огня, расположенных один над другим с расстоянием между ними в 1,8 м (6 фут.). Эти огни должны освещать весь горизонт, т. е. светить на 360°. Дальность видимости их не менее 2 миль.

ОГНИ СУДОВ, СТОЯЩИХ НА ЯКОРЕ

— судно, стоящее на якоре, обязано нести штаговый и гакобортный огни.

ОГНИ СУДОВЫЕ

— огни, зажигаемые на судах с заходом солнца на все темное время и служащие для указания места корабля, его состояния, а иногда и назначения. Ввиду общности интересов мореплавания правила о ношении О. С. устанавливаются международными соглашениями.

ОГНИ ТРАЛЯЩИХ ПАРОВЫХ И ПАРУСНЫХ СУДОВ

— паровое судно, занятое тралением, обязано вместо топового огня нести трехцветный фонарь, освещающий следующим образом: от направления прямо по носу по 2 румба в каждую сторону — белый огонь, а от этих направлений до 2 румбов позади каждого траверза — зеленый (с правого борта) и красный (с левого). Под этим огнем, на расстоянии от него не менее 1,8 м (6 фут.) и не более 3,7 м (12 фут.), должен подниматься белый огонь, освещающий весь горизонт. Тралящие парусные суда обязаны нести на видном месте один белый огонь, освещающий весь горизонт; при приближении к ним других судов они должны показывать факел или белые вспышки. Огни тралящих судов должны быть видимы с расстояния не менее 2 миль.

ОГНИ ХОДОВЫЕ

— специальные огни, установленные международными правилами для предупреждения столкновений на море и носимые судами на ходу. См. Огни паровых и парусных судов на ходу.

ОГНИ ЯКОРНЫЕ

— см. Огни судов, стоящих на якоре.

ОГНИВО

— 1. Поперечное бревно, лежащее на носу деревянного речного судна, поверх которого проходит якорная цепь, когда выбирают якорь. Стойки, на которых покоится О., называются сопляками. 2. Крутой поворот, большой изгиб на шпангоуте (астр.).

ОГОВОРКА О ВОЙНЕ

(War clause) — условие "свободно от захвата и ареста" в страховом полисе и условиях чартера о поведении капитана судна в случае объявления войны между странами, из которых одна — под флагом которой плавает судно, а другая — в которую следует груз.

ОГОВОРКА О ЗАМЕНЕ

(Replacement clause) — условие морского страхования пароходных машин, по которому ответственность страховщика при повреждении машин ограничивается стоимостью подлежащей замене утерянной или поврежденной части машины.

ОГОВОРКИ КОНОСАМЕНТА

— всякого рода оговорки о тех или иных дефектах груза, включаемые на основании оговорок штурманской расписки.

ОГОН, ОГОНТ

(Eye) — кольцо из самой снасти, сделанное на конце или в середине ее.

Огона вязка.

Огон простой.

Этим кольцом обычно снасть надевается на рангоутное дерево.

Огон простой на 4-рядном тросе.

В зависимости от обделки О. получают различные наименования: простой, разрубной, голландский, подковообразный, связной и с лапками. О. простой делается везде, где конец снасти нужно наложить на рангоут.

Огон простой на проволочном тросе.

О. разрубной делается там, где снасть требуется наложить серединой. О. голландский употребляется там, где О. должен хорошо облегать рангоутное дерево.

Огон голландский.

О. подковообразный употребляется для стень-фордунов, когда их имеется по одному на стороне. О. связной употребляется для обделки концов кабельтовой, перлиней и швартовов для закладки на береговой пал.

Огон связной.

ОГОНЬ

(Fire) — 1. Стрельба из орудий. 2. Всякий навигационный предостерегательный знак с источником света. 3. См. Маячные огни. 4. См. Огни судовые.

ОГРАДИТЕЛЬНЫЕ СООРУЖЕНИЯ ВНЕШНИЕ

(Outer works, breakwaters) — гидротехнические сооружения в портах, служащие для защиты рейдов от волнения, морских течений и наносов. Различают два вида сооружений: молы, связанные с берегом, и волноломы, стоящие отдельно от берега,

и две основные формы оградительных сооружений: вертикальную стенку и откосную форму, или форму наброски.

ОГРАДИТЬ ОПАСНОСТЬ

— установить поблизости от опасности специальные знаки ограждения таким образом, чтобы они указывали мореплавателю наличие опасности и ее местоположение и тем самым обеспечивали ему безопасность плавания.

ОГРАЖДАЮЩИЙ ПЕЛЕНГ

— пеленг какого-либо приметного предмета, показанного на карте, проходящий в некотором расстоянии от опасности. Идя вблизи опасности и наблюдая пеленг такого предмета, можно сразу видеть, находится ли судно с безопасной стороны ограждающего пеленга.

ОГРАЖДАЮЩИЙ СТОРО

— сторо двух знаков, показанных на карте, ограждающий опасность; такой сторо показывается на карте в виде прямой с надписанными магнитным и истинным направлениями створа. При плавании вблизи опасности надлежит заботиться о том, чтобы не зайти за линию О. С.

ОГРАЖДЕНИЕ ГРЕБНЫХ ВИНТОВ

— см. Отводы кормовые.

ОГРАЖДЕНИЕ ЗИМНЕЕ

— ограждение, выставляемое уже после ледостава во льду; район его обыкновенно довольно ограничен, так как оно обслуживает главным образом выходы из портов (или входы) и некоторые участки рейдов.

ОГРАЖДЕНИЕ ЛЕТНЕЕ

— некоторое дополнительное ограждение, необходимое для специальных надобностей в летнее время (щитовое дело, полигоны, траление и т. п.).

ОГРАЖДЕНИЕ МОРЕЙ

— для обеспечения безопасности кораблевождения существует целый ряд сооружений и приспособлений, являющихся средствами ограждения. К ним относятся береговые маяки, плавучие маяки, неосвещаемые береговые башни и знаки, освещаемые и простые баканы и буи (морские предостерегательные знаки) или вехи, искусственные пятна; кроме того, путем технических устройств средства ограждения разнообразятся еще створами, углами освещения маяков, особыми отличиями в отношении приметности и всякого рода сигнализацией. По местонахождению оградительных устройств ограждение разделяется на береговое и плавучее. См. также Латеральная система и Кардинальная система.

ОГРАЖДЕНИЕ ШТАТНОЕ

— ограждение, которое в полной мере обслуживает обычную навигацию от начала и до конца.

ОГРУДОК

(речн.) — каменистый, небольшого размера осередок, а также небольшое скопление камней.

ОДЕЖДА БЕРЕГОВАЯ

— тип укрепления берега в морских портах. О. Б., прикрывающие открытые берега, подверженные действию волнения, характеризуются пологим общим начертанием в

соответствии с естественным откосом пляжа, прочностью самой одежды и сильным прикреплением ее к берегу, У берега, не подверженного действию волнения, береговое укрепление имеет целью придать ему лишь определенную неизменяемую форму и устраивается легкого типа с более крутым откосом, иногда в виде простой хворостяной обделки. Если у такого откоса производятся грузовые операции, он покрывается каменной мостовой или бетонной одеждой.

"ОДЕРЖИВАЙ"

(Meet the helm, meet her with the helm) – команда рулевому, означающая: положить перо руля в сторону, обратную повороту судна, с расчетом уменьшить угловую скорость корабля так, что в каждый данный момент (по приказанию) можно задержаться на том или ином курсе.

ОДИНЕЦ

(речн.) – одиночный камень значительных размеров, лежащий в русле реки.

ОДИНОК

(сев.) – отдельно стоящий подводный камень.

ОДНОВИНТОВОЕ СУДНО

(Single screw ship) – судно, имеющее один гребной винт.

ОДНОДРЕВКА

– 1. См. Челнок. 2. См. Мачта однодеревая.

ОДНОКОРПУСНЫЕ ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ

– подводные лодки, имеющие лишь один прочный корпус и систерны внутри него или в оконечностях лодки, вне прочного корпуса.

ОДНОРЕЙСОВОЕ СУДНО

– деревянное речное судно, которое строят для одного плавания, обычно вниз по реке сплавом. В конце рейса судно разбирают, и лес применяется на стройку (барочный лес).

ОДНОТЕС

– некрупные кованые гвозди весом 1000 шт. около 13 кг. Употребляются в деревянном судостроении.

ОДНОТИПНЫЕ КОРАБЛИ

(Sister ships) – корабли одного и того же класса (назначения), имеющие сходственную внешнюю форму и сходственное устройство и вооружение.

ОДНОФАЗНЫЙ ТОК

(Single phase current) – переменный ток, вырабатываемый однофазным генератором и состоящий из одной только цепи в отличие от многофазного тока, состоящего из нескольких цепей различной фазы.

ОДНОЯКОРНЫЙ ПРЕОБРАЗОВАТЕЛЬ

конвертер, умформер (Converter) – электрическая машина, в которой преобразование тока из переменного в постоянный происходит в обмотке одного и того же якоря, имеющего по одну сторону коллектор, а по другую – собирательные кольца.

ОДОГРАФ

— прибор, осуществляющий автоматическую прокладку пути корабля непосредственно на меркаторской карте. Работает О. от гирокомпаса и лага. О. чрезвычайно удобен и ценен для ведения прокладки при маневрировании на боевых кораблях; на гражданских же судах применение его является ограниченным. Точность работы О. зависит исключительно от точности работы гирокомпаса и лага. Дрейфа и течения О. не учитывает.

ОДРЕЙФИТЬ

— лечь в дрейф.

ОЖИВАЛЬНАЯ ЧАСТЬ СНАРЯДА

— головная часть продолговатого снаряда от его вершины до начала цилиндрической части, имеющая оживальную форму; ее очертание образовано дугой круга радиусом у современных снарядов до 16 калибров данного снаряда.

ОЗДЫ

— прямые балки, ставящиеся под палубой на деревянных судах для связи бортов между собой и противодействия поперечному сжатию судна.

ОЗЕРА

(Lakes) — углубления суши, заполненные водой, не являющиеся частью мирового океана. Величина озер весьма различна, от нескольких десятков м² до десятков тысяч км². Наибольшие О. некогда составляли часть мирового океана и поэтому называются морями (Каспийское, Аральское). Величайшее озеро земного шара — Каспийское море. О. бывают сточные, т. е. такие, из которых вытекают реки, и бессточные. Сточные О. всегда пресные; бессточные, за редкими исключениями, — соленые. Некоторые из соленых О. содержат так много соли, что она постепенно оседает на дно (самосадочные О.). По происхождению различают О. котлованные и запрудные. Первые образуются во впадинах земной коры. Вторые образуются различного рода естественными плотинами в долинах рек, при вулканических извержениях, обвалах и т. п. Много О. образовано ледниками и их моренами (ледниковые О.). На морских берегах О. образуются вследствие отделения части моря песчаными косами и пересыпями (лиманные О.).

ОЗЕРКО

(сев.) — небольшая бухта, соединяющаяся с морем узким и обыкновенно мелководным проливом.

ОЗЯБНО

(арх.) — свежо, холодно.

ОКАЛИНА

(Iron-dross) — окисел, образующийся на поверхности раскаленного железа, обрабатываемого ковкой или горячей прокаткой.

ОКАНАЧИВАТЬ

— см. Канатить.

ОКЕАН

(Ocean) — 1. В древнегреческой мифологии древнейший бог водной стихии, родоначальник морей. 2. Части мирового океана (см.): Атлантический, Индийский, Тихий, Южный Ледовитый и Северный Ледовитый О.

ОКЕАН МИРОВОЙ

— под этим именем понимается общая совокупность всей водной оболочки, за исключением рек и озер, охватывающей земной шар непрерывным слоем воды. Таким образом, все пять океанов: Атлантический, Индийский, Тихий, Южный Ледовитый и Северный Ледовитый, составляют вместе один О. М.

ОКЕАНИЧЕСКИЕ ТЕЧЕНИЯ

— см. Течения.

ОКЕАНИЯ

— собирательное название многочисленных островов, разбросанных в Тихом океане, главным образом между тропиками.

ОКЕАНОГРАФИЯ

(Oceanography) — наука, изучающая все явления, совершающиеся в мировом океане и его частях. Отдельными составными частями предмета О. являются: распределение суши и воды по земному шару, уровень океанической поверхности, рельеф дна, состав и характер грунта, ложе океана, состав океанической воды, ее соленость на поверхности и на разных глубинах, ее удельный вес и плотность, температура на поверхности и на глубинах, цвет и прозрачность воды, волнение, приливы и течения. Перечисленное, по существу, делится на два отдела: вопросы, не относящиеся к движению водных частиц, составляют отдел статической О.; вопросы движения водных частиц относятся к области динамической О.

ОККЛЮЗИЯ

— стадия развития циклона, на которой вся масса более теплого воздуха теплого сектора оказывается вытесненной кверху и отрезанной от земной поверхности и, следовательно, не обнаруживается больше на синоптической карте, а может быть обнаружена только на большей или меньшей высоте аэрологическими зондированиями. Происходит это тогда, когда холодный фронт циклона нагонит теплый фронт и масса более холодного воздуха, "авангардом" которой служит холодный фронт, сомкнется с массой более холодного воздуха, отступающей перед теплым фронтом. В частном случае, когда плотность обеих масс более холодного воздуха, окклюдированных циклон, одинакова и, следовательно, поверхность раздела между ними проходит более или менее вертикально, имеет место так называемая нейтральная О. Если массы воздуха, следующие за холодным фронтом, оказываются более холодными, чем массы воздуха, отступающие перед теплым фронтом, они начинают "подсекать" эти массы менее холодного воздуха, заставляя и их восходить вдоль поверхности раздела холодного фронта. В этом случае имеет место так называемая О. характера холодного фронта. Если же, наоборот, "более холодными" оказываются массы воздуха, уступающие перед теплым фронтом, а "менее холодными" массы воздуха, следующие за холодным фронтом, то после смыкания их между собой массы, следующие за холодным фронтом, как более легкие, начинают скользить вверх, натекать вдоль поверхности раздела теплого фронта. В этом случае имеет место так называемая О. характера теплого фронта.

ОКЛАДКИ

— горизонтальные деревянные брусья, предназначенные для крепления на барочных судах кнехтов, шпелей, мачт, помп и пр.; так же называют куски дерева, которыми окладываются кнехты по окружности, чтобы предохранить их от перетирания тросами и цепями при закрывании их на кнехтах.

ОКЛАДНАЯ КРОМКА

(стар.) — теоретический шпангоут.

ОКЛЕТНЕВАТЬ СНАСТЬ

(To serve a rope) – наложить на снасть клетень, т. е. обмотать ее тонким линем с помощью лопаточки или мушкеля.

ОКЛИК

(Hail) – производится с вахты в ночное время всех шлюпок и лиц при приближении к военному кораблю, стоящему на якоре (бочке, швартовах). См. "Кто гребет".

ОКЛИКИВАТЬ, ОКЛИКАТЬ

(To hail) – спрашивать, спросить громким голосом: кто идет, куда, откуда и пр.

ОКНО

(стар.) – порт, отверстие в борту судна.

ОКОВКА

(Iron strop, iron-work) – железная полоса или обойма вокруг блока, заменяющая строп.

ОКОЛКА СУДНА

– освобождение ледоколом судна изо льда; производится почти всегда перед тем, как приступить к буксировке застрявшего во льдах судна. Для О. ледокол проходит вдоль подветренного борта застрявшего судна назад и вперед. Время, потребное на освобождение парохода от льда путем О. мощным ледоколом, колеблется в среднем от 1/2 до 1 1/2 часов.

Кроме того, О. С. называют вырубание льда вокруг корпуса судна в целях предупреждения деформации корпуса от давления льда.

ОКОЛОМ

(арх.) – озерцо.

ОКОННИЦА

– металлическая обкладка у бортового иллюминатора, устраиваемая между бортом и внутренней обшивкой.

ОКОНЧАТЕЛЬНАЯ ВЫГРУЗКА

(Final landing) – день, в который вся партия груза по данному коносаменту была выгружена с судна. Расход за хранение обычно начисляется после этой даты.

ОКОНЧИНА

(стар.) – квадратное или прямоугольное окно на раковинах корабля или кормовом подзоре.

ОКОШКО

– четырехугольное отверстие, напр., в дромгедде.

ОКРАИННОЕ МОРЕ

– См. Краевое море.

ОКРАСКА СНАРЯДОВ

(снаряженных) – с нанесением положенных надписей (клейм) имеет целью предохранить поверхности снарядов от ржавления и одновременно служит для отличия одного рода снарядов от других.

ОКРАСКА СУДОВ

(Painting) – является средством предохранения их от ржавления и служит для придания им опрятного вида. Для военных судов, помимо сказанного, наружная О. имеет весьма существенное тактическое значение. Главное требование, предъявляемое к их наружной О., заключается в минимальной видимости как днем, так и ночью. Исходя из этого, во всех флотах остановились на так называемой шаровой (боевой) краске серого цвета различных оттенков. Последние выбираются в зависимости от тех вод, в которых судну приходится плавать. Так, напр., суда, плавающие в океанах, окрашиваются краской, имеющей голубоватый оттенок, в Средиземном море – зеленоватый, в южной части Балтийского моря – светлый, под цвет мглы, которая часто окутывает это пространство, и т. д. Гражданские суда красят обычно корпуса в черный цвет, как наиболее практичный, а мачты и надстройки – в белый. Трубы же обычно остаются разноцветными, указывая своей окраской, какой компании или какому лицу принадлежит данное судно. На военных и гражданских судах подводная часть ниже грузовой окрашивается специальными красками, предохраняющими ее от обржавления и от обрастания. Внутренние помещения окрашиваются различно, смотря по тому, жилое это помещение или нет. В 1-м случае применяются краски высших сортов, не содержащие ядовитых веществ, во 2-м – более дешевые сорта, так как имеется в виду лишь предохранение от ржавчины корпуса судна. Наиболее употребительные краски: сурик, охра и белила, разведенные на олифе.

"ОКРАСОЧНЫЕ"

– специальные суммы, отпускавшиеся на суда русского дореволюционного военного флота, величина которых определялась размерами судов, их назначением и родом плавания. Находились в распоряжении командиров судов и подлежали особому учету, отличному от других судовых денег. О. суммы часто шли на всякие надобности судовой жизни, не предусмотренные соответствующими положениями.

ОКСИДИРОВАННЫЙ КАТОД

(Oxide-coated filament) – катод, покрытый слоем окислов щелочно-земельных металлов (оксидами) магния, бария.

ОКСИДНЫЕ ЛАМПЫ

(Oxide-coated filament tube) – электронные лампы с оксидированным катодом.

ОКТАН

(Octant) – морской угломерный инструмент, подобный секстану, но меньших размеров. Применяется обычно в тех случаях, когда наблюдения не могут претендовать на большую точность. О. также пользуются при гидрографических работах.

ОЛИФА

(Drying oil) – вареное масло из группы высыхающих масел (преимущественно льняное и конопляное). Употребляется для приготовления масляных красок, линолеума, замазки и пр.

ОЛИФТЬ

(To cover with drying oil) – покрывать поверхность какого-либо предмета олифой.

ОЛОНЕЦКОЕ ПОЛОТНО

– сорт полотна, из которого шьются бом-брамсели и брам-лисели.

ОМ

(Ohm) – единица электрического сопротивления в практической системе единиц, равная сопротивлению, которое оказывает неизменяющемуся электрическому току при температуре тающего льда ртутный столб сечением в 1 мм², длиной 106,3 см.

ОМАР ХЕЙАМ

– знаменитый иранский поэт и ученый, предложивший в 1080 г. летоисчисление, сущность которого заключалась в том, что в нем восемь високосных годов считаются через каждые три года в четвертый, а девятый високосный год – после четырех простых. В таком летоисчислении ошибка в один день накапливается только за 5000 лет.

ОММЕТР

(Ohmmeter) – прибор для измерения электрического сопротивления.

ОН

– см. О.

ОПАЛЕСЦЕНЦИЯ

– оптическое явление, проявляющееся в том, что солнце кажется красноватым, а отдаленные предметы (даль) – синеватыми. Обусловливается наличием мельчайших пылинок в воздухе; чаще всего и сильнее всего наблюдается в массах морского тропического воздуха.

ОПАЛИВАНИЕ

(Breaming) – очистка днища судна в доку с помощью О.

ОПАНЕР, ОПОНЕР, ОПЕЙНИР

(The anchor areak, up and down-peak) – см. Панер.

ОПАСНОЕ РАССТОЯНИЕ

– радиус круга, описанного из точки стояния какого-либо берегового знака, в пределах которого корабль подвергается опасности навигационного характера.

ОПАСНОСТИ МОРЕПЛАВАНИЯ

– опасностью в море называется всякая причина, ведущая судно к гибели, к потере способности судна управляться или к более или менее существенной аварии. Все О. М. происходят или от неровностей морского дна, или от причин гидрометеорологических. Первые бывают надводные и подводные и по роду своего образования получают различные названия. Вторые же происходят от течений, волнения, ветров, тумана, льда и др.

ОПАСНЫЙ БЕРЕГ

(Foul, dangerous coast) – берег, к которому суда должны приближаться с принятием всех мер предосторожности.

ОПАСНЫЙ ПЕЛЕНГ

– см. Ограждающие пеленги.

ОПЕРАТИВНОЕ ИСКУССТВО

– теория и практика ведения военных операций. Наиболее важными вопросами О. И. являются: а) расчет соотношения сил и средств с целью обеспечения превосходства над противником на решающем направлении и в решительный момент; б) оперативное

решение; в) обеспечение операций; г) сочетание ряда последовательных и параллельных операций, ведущих к решению стратегической задачи.

ОПЕРАТИВНОЕ СОЕДИНЕНИЕ

— соединение частей флота, формируемое лишь на время выполнения данной операции.

ОПЕР-ДЕК

(Upper-deck) — см. Палубы парусного военного корабля.

ОПЕР-ДЕК-ТРАНЕЦ

(Upper-deck transom) — транец у деревянных судов (с прямыми кормами) на высоте спардека.

ОПЕРЕНИЕ САМОЛЕТА

(Empennage) — см. Хвостовое оперение.

ОПЕЧЕК

(речн.) — отдельная небольшая галечная мель.

ОПЕЧЕК, ОПЕЧКА, ОПЕЧЬ

(амур.) — глинистая мель с отвесными краями.

"ОПИСАНИЕ МАЯКОВ, БАШЕН И ЗНАКОВ"

— печатное руководство, служащее для обеспечения безопасности кораблевождения; издается Гидрографическим управлением. В настоящее время "Описание маяков, башен и знаков" состоит из предисловия, алфавитного указателя лоцманских и спасательных станций, телефонов при маяках, туманных сигналов и штормовых сигнальных мачт, алфавита маяков, маячных огней и знаков, общих замечаний, перечня сокращений некоторых слов, номограммы дальности видимости предметов, таблицы дальности видимого горизонта, таблицы для сравнения величин, выраженных в футах и метрах, и после этого уже идут маяки и маячные огни, а после них знаки. Кроме "Описания маяков, башен и знаков", существует еще "Описание морских предостерегательных знаков".

ОПИСНОЕ СУДНО

(Surveying vessel) — гидрографическое судно, предназначенное для работ, производимых на местности с целью собирания материалов для составления морских карт, планов и лоций.

ОПЛЕТКА

(Braid, rope's pointing, point of a rope) — конец снасти, заплетенный особым способом для предохранения его от развивки. Обычно О. заделывают ходовые концы всего бегучего такелажа. Кроме того, О. (плетенками) покрывают (оплетают) сплесни на такелаже и стропях блоков, оплетают балласт, фалрепа и пр.

Оплетка голландская.

Оплетка накрест.

Оплетка татарская.

О. по способу выделки бывает: татарская, голландская, оплетка с обносом, оплетка накрест и фалрепная. Наиболее употребительная из них — татарская.

ОПОЗНАВАТЬ, ОПОЗНАТЬ

– узнать, открыть. Опознательные – условные знаки (сигналы) для опознания кораблей на больших расстояниях или в условиях плохой видимости.

ОПОЛНЯТЬСЯ

(арх.) – о реке: прибывать вследствие морского прилива.

ОПРАВКА

– инструмент, употребляемый при клепальных работах. Представляет собой стержень из твердой стали и служит для наводки не вполне совпадающих заклепочных отверстий (слепых дыр).

ОПРЕДЕЛЕНИЕ МЕСТА корабля

– составляет важнейшую работу штурмана во время плавания. В этой задаче встречается два случая: О. М. корабля при плавании в виду берегов и О. М. корабля при плавании в открытом море, когда берегов не видно. О. М. корабля в виду берегов производится навигационным способом. Для этого необходимо, чтобы с корабля были видны один или несколько береговых предметов, точно обозначенных на карте. В зависимости от числа видимых предметов выбирают тот или иной способ определения места. Все способы основаны на измерении углов между предметами или их пеленгов или расстояний до предметов и обладают различной точностью. О. М. корабля в открытом море производится астрономическим способом. Из множества известных в настоящее время астрономических способов О. М. простейшим и наиболее удобным для целей кораблевождения служит способ, предложенный Сомнером (см.). В настоящее время, кроме того, широкое применение начинает получать способ О. М. корабля по радиопеленгам и с помощью подводной звуковой сигнализации.

ОПРЕДЕЛИТЬ ДЕВИАЦИЮ

– определить величину девиации (см.) на различных курсах корабля.

ОПРЕДЕЛИТЬ КУРС

(To shape the ship's course) – 1. О. К. противника – установить, каким курсом идет противник. 2. О. К. своего корабля – рассчитать его с учетом поправок компаса.

ОПРЕСНИТЕЛЬ

(Distilling apparatus) – судовой вспомогательный аппарат, служащий для приготовления пресной воды путем испарения заборной воды. О. состоит из двух аппаратов: испарителя и холодильника. Необходимая производительность О. определяется из расчета суточной потребности пресной воды около 16–20 л на человека, или около 10 т на 500 чел. личного состава.

ОПРОКИДЫВАТЬ, ОПРОКИНУТЬ

(Capsize) – перевернуть вверх дном. О. шлюпку вверх килем. Опрокинуться (говоря о судне). О. на шлюпке.

ОПРУГА

(бел.) – шпангоут у карбаса.

ОПРУЖАТЬ

(сев.) – опрокинуть судно.

ОПТИЧЕСКАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

– см. Зрительная сигнализация.

ОПУСКАТЬ, ОПУСТИТЬ

— понижать что-либо, опускать, перемещать сверху вниз, ниже по отвесу. Барометр опускается — давление воздуха уменьшается. Снасть опустилась — ослабла, обвисла. Водолазы опускаются — спускаются на глубину. Опустить порта — опустить портовые ставни, закрыть порта.

"ОПЦИОН"

— право выбора. Чаще всего встречается при отправках зерновых грузов. Здесь оговаривается право грузовладельца дать то или иное зерно, а также направить судно в тот или иной порт — один или несколько. Чартер с О. судовладельцами рассматривается как малоудовлетворительный.

ОПЫТОВЫЙ БАССЕЙН

— см. Бассейн опытовый.

ОПЫТОВЫЙ КОРАБЛЬ

— корабль, специально оборудованный и приспособленный для производства тех или иных опытов с новыми или модернизированными боевыми и техническими средствами.

ОПЯТНАТЬ

(арх.) — опознать берег, подойти на вид берега.

ОПЯТЬСЯ

(арх.) — о воде: затянуться, покрыться льдом, замерзнуть.

ОРБИТА

(Orbit) — путь, по которому движется небесное тело в мировом пространстве. Чаще всего О. имеет форму эллипса.

ОРБИТА ЛУНЫ ВИДИМАЯ

— кривая, по которой происходит видимое собственное движение Луны. Эта кривая есть большой круг небесной сферы, наклоненной к эклиптике под углом около 5° .

ОРБИТЫ ПЛАНЕТЫ ВИДИМЫЕ

— пути собственного перемещения планет, представляющие на сфере небесной неправильные, зигзагообразные кривые. Преобладающее направление видимого собственного перемещения планет по этим орбитам остается прямым, т. е. от запада к востоку. Только при прохождении на своем пути зигзага или петли планета имеет некоторое время обратное движение. Точки пересечения видимых орбит планет с эклиптической называются узлами.

ОРГАНЫ, или ОРГААННЫЕ ОРУДИЯ

— прообраз позднейших картечных, митральез, пулеметов и скорострельных орудий; употреблялись в XVI—XVII вв. О. представляли собой многоствольное орудие из ружейных или пистолетных стволов, небольших мортирок или пушечек, соединенных в несколько рядов по несколько штук в каждом ряду. Выстрелы производились одновременно из всех стволов одного ряда.

ОРДЕРА СКЛАДСКИЕ

(Warehouse orders) — таможенные документы, уполномочивающие заведующих приписных таможенных складов на выпуск груза для местного потребления или для экспорта.

ОРДЕР

(Order) – геометрическая схема расположения частей флота на походе. Обычно разрабатывается для типовых походных порядков. Глубиной ордера называется протяженность его по направлению движения, а шириной – протяженность его в направлении, перпендикулярном движению. О. должны предусматривать все возможные варианты обстановки при походном движении с учетом поставленных маневренному соединению задач.

ОРДЕР АГЕНТА

(Broker's order) – распоряжение судовладельца или его агента на выпуск груза.

ОРДЕР ГРУЗОВОЙ, ПОГРУЗОЧНЫЙ

– распоряжение агентов судоходного предприятия капитану о принятии на судно для перевозки того или иного груза. В нем содержатся следующие сведения: порт назначения, наименование груза, число мест, номера, марки и вес или мера.

ОРДЕР О ПЕРЕДАЧЕ

(Transfer order) – приказ складу общего пользования о передаче груза в распоряжение другого лица.

ОРДИНАР

– средняя (за много лет) высота воды в реках, заливах, в отдельных пунктах морского побережья и пр. Колебания уровня отсчитываются выше и ниже 0. в метрах и сантиметрах (футах) помощью особых приборов, простейшим из которых является футшток.

ОРДИНАРЦЫ

– бойцы и командиры, назначаемые по боевому расписанию в распоряжение флагманов и командиров кораблей для передачи их словесных и письменных приказаний.

ОРЁЛКА, РЁЛКА

(бел.) – мысок, отдельный холм, сухое и несколько возвышенное место, иногда поросшее лесом, на слиянии двух речек.

ОРЕШНИК

(сев.) – см. Арешник.

ОРИЕНТИРОВАНИЕ

– определение своего положения на местности относительно стран света.

ОРИОЛКА, РИОЛКА, РЕЛКА

(бел.) – см. Орёлка.

ОРИОН

(Orion) – одно из красивейших созвездий на небе. Главнейшие звезды этого созвездия α , β , γ и δ расположены в форме неправильного четырехугольника; в двух вершинах по диагонали этого четырехугольника находятся звезды ϵ (Бетельгейзе, 0,5 – 1,1) и ζ (Ригель, 0,3), одни из самых ярких звезд нашего неба; третья звезда этого четырехугольника – θ – называется Беллятрикс (1,7), а четвертая – ι – собственного имени не имеет.

Характерным признаком созвездия О. являются еще три яркие звезды (κ , λ и μ), находящиеся внутри четырехугольника и близко расположенные друг к другу на одной прямой. Эти три звезды называются Поясом О., или Тремя волхвами.

Всего в О. насчитывают 122 звезды, видимые невооруженным глазом. В созвездии находится обширная, не имеющая определенной формы, очень расплывчатая туманность, наблюдаемая в телескоп.

О. расположен на небесном экваторе так, что часть звезд в нем имеет северное склонение, а часть — южное. Поэтому в широтах Ленинграда оно лишь невысоко поднимается над горизонтом в знойдовой части и ночью бывает видимо лишь в зимние месяцы, с октября по февраль.

ОРЛОП, или КУВРИК

(Orlop) — палуба парусного деревянного военного корабля, параллельная гон-деку и находящаяся ниже его на расстоянии 1,5–1,8 м (5–6 фут.). На О. орудия не устанавливались; там укладывались канаты, шкиперские и прочие припасы, кроме того, были каюты младших офицеров, аптека и корабельная канцелярия. О. простирался вдоль корабля, начиная от стема к корме, и оканчивался на четыре фута за бизань-мачту.

ОРЛОП-БИМСЫ, КУВРИЧНЫЕ БИМСЫ

(Orlop-beams) — бимсы, принадлежащие орлопу.

ОРЛОП-ДЕК

(Orlop-deck) — самая нижняя палуба на судах гражданского флота.

ОРЛОП-КАРЛИНСЫ, КУВРИЧНЫЕ КАРЛИНСЫ

(стар.) — карлингсы, принадлежащие орлопу.

ОРЛОП-КЛЯМПСЫ, КУВРИЧНЫЕ КЛЯМПСЫ

— клямпы (клямсы), принадлежащие орлопу.

ОРЛОП-КНИСЫ, КУВРИЧНЫЕ КНИСЫ

(стар.) — кницы, принадлежащие орлопу.

ОРНИТОПТЕР

(Ornithopter) — самолеты с машущими крыльями (подражание птицам). Вследствие большой сложности и трудности конструктивного осуществления такой летательной машины мысль о ней после громадного количества попыток оставлена, хотя в будущем и не исключена возможность ее осуществления.

ОРОСТИГИ

(сев.) — тонкие концы около 0,5 м длиной, вплесниваемые одним концом в ярус, в расстоянии около 2 м один от другого. На свободном конце имеется рыболовный крючок.

ОРОШЕНИЕ ПОГРЕБОВ для боевых запасов

— см. Система орошения.

ОРУДИЕ АРТИЛЛЕРИЙСКОЕ

(Gun) — огнестрельное оружие, специально применяемое для стрельбы артиллерийскими снарядами. Состоит из стального ствола с каналом внутри, имеющим нарезы, и гладкостенной части для помещения снаряда и заряда. Канал О, А. закрывается замком (затвором). Устанавливается О. А. на орудийные станки (см.). В зависимости от своего назначения О. А. подразделяются на: пушки, гаубицы, мортиры и пулеметы. Все орудия в зависимости от оболочки для заряда и условий заряжания имеют частные подразделения: патронные орудия, у которых пороховой заряд заключен в металлический патрон; картузные орудия, у которых пороховой

заряд помещается в камеру не в патроне, а в картузе; полуавтоматические орудия, у которых силою отдачи открывается замок для заряжания; автоматические орудия, у которых силою отдачи производится полное заряжание и самый выстрел. На кораблях флота орудия, предназначенные для отражения торпедных атак, называются противоминными, а для стрельбы по самолетам – зенитными.

ОРУДИЙНАЯ ПРИСЛУГА

– термин устаревший. См. Орудийный расчет.

ОРУДИЙНЫЙ РАСЧЕТ

– группа бойцов, обслуживающих артиллерийское орудие.

ОРУДИЙНЫЕ СТАНКИ, ОРУДИЙНЫЕ УСТАНОВКИ

(Gun carriage) – особые приспособления, на которых устанавливаются артиллерийские орудия на судах флота для возможности производства безопасной, быстрой и меткой стрельбы. В общих чертах главнейшие части орудийных станков следующие: 1. Откатная часть (обойма, рубашка, салазки), связанная неподвижно с орудием и откатывающаяся вместе с ним при выстреле. 2. Качающаяся часть (качающаяся рама) с цапфами – для придания орудью надлежащего наклона в вертикальной плоскости; по ней при выстреле откатывается откатная часть вместе с орудием. 3. Поворотная часть (станины, вертлюг, кронштейны с вращающимся столом в башенных установках) – для придания орудью надлежащего направления в горизонтальной плоскости. 4. Штыровое основание – неподвижная часть, укрепляемая на палубе для помещения на ней поворотной части станка; в башенных установках – фундаментное кольцо. 5. Компрессор – приспособление в станке для поглощения энергии отката орудия на возможно меньшем протяжении отката. 6. Накатник – приспособление для самонаката орудия после выстрела. 7. Подъемный механизм, или механизм вертикального наведения – для сообщения вращательного движения качающейся части станка в вертикальной плоскости. 8. Поворотный механизм, или механизм горизонтального наведения – для сообщения вращательного движения поворотной части станка в горизонтальной плоскости.

ОРУДИЙНЫЙ ПОРТ

(Gun port) – см. Порт.

ОРУЖИЕ

(Arms) – делится на холодное и огнестрельное. О. холодное служит исключительно для рукопашного боя и по роду действия называется рубящим (сабля, шашка), колющим (штык, кортик) и колюще-рубящим (палаш). О. огнестрельное, появившееся вместе с открытием пороха в XIV в., представляет видоизменение прежнего метательного оружия, в котором для бросания снаряда пользовались упругостью гибких тел (лук, самострелы и сложные, громоздкие метательные машины). Прототипом метательного оружия был дротик (короткое копье) и праща, служившая для увеличения размаха человеческой руки и тем увеличившая скорость полета бросаемых камней. Современное холодное О. и те роды огнестрельного О., из которых стреляют с руки, называются ручным оружием. Остальные виды огнестрельного О., предназначенные для бросания на дальние расстояния более или менее тяжелых снарядов и устанавливаемые для действия на особых станках, требующие для обслуживания нескольких человек, а иногда и механических приспособлений, называются артиллерийскими орудиями.

ОСАДКА

– та же лебеза, но больших размеров и с более тупым концом (толщиной около 6 мм). О. назначается для раздавания пазов и стыков новой постройки перед конопаткой для осаживания верхней пряди, для вбивания в паз жгута и для осаживания старого конопатного материала при конопатном ремонте и др.

ОСАДКА СУДНА

— отстояние от грузовой ватерлинии самой нижней точки выступающей части судна.

ОСАДКИ АТМОСФЕРНЫЕ

(Sediments) — влага, выпадающая на поверхность земли в виде дождя, снега, инея, росы, тумана и т. п. О. А. — один из элементов, входящих в понятие погоды (для данного времени) и климата (для продолжительного времени).

ОСАДКИ ВНЕЗАПНЫЕ

— см. Осадки ливневые.

ОСАДКИ ЛИВНЕВЫЕ

— недолгие и неравномерные, но более или менее интенсивные осадки, выпадающие из ливневых облаков (см.), независимо от того, выпадают ли они в жидком или твердом виде и независимо от их интенсивности.

ОСАДКИ МОРОСЯЩИЕ

— довольно равномерные осадки, состоящие из бесчисленного множества мельчайших капелек диаметром менее 0,5 мм или из мельчайших ледяных зернышек, которые как бы взвешены в воздухе, переносятся вместе с ним и лишь очень медленно оседают. Моросящий дождь представляет собою как бы "смачивающий туман" (Wet fog). Морось выпадает только из слоя низких слоистых облаков, образующихся в устойчивых массах более теплого воздуха, охлаждающегося над более холодной подстилающей поверхностью.

ОСАДКИ ОБЛОЖНЫЕ

— довольно равномерные осадки, состоящие из более или менее быстро выпадающих, достаточно крупных капель (с диаметром более 1,0 мм и во всяком случае более 0,5 мм) или из шестилучевых снежинок, снежных хлопьев или снежной крупы.

ОСАДКИ ОРОГРАФИЧЕСКИЕ

— осадки, обуславливаемые рельефом местности.

ОСАДКИ ПРОХОДЯЩИЕ

— см. Осадки ливневые.

ОСАДКИ ТУЧЕВЫЕ

— см. Осадки ливневые.

ОСВЕТИТЕЛЬНЫЙ СНАРЯД

(Star shell) — снаряд специальной конструкции, применяющийся во время ночных стрельб для освещения цели.

ОСВЕЩЕНИЕ МАЯКОВ

— для О. М. служат масляные, керосиновые, газовые, ацетиленовые и электрические лампы. О. М. лампами началось только в конце XVIII в., а до этого времени на маяках жгли костры из дров или каменного угля, а также бочки со смолой и смоляные факелы. В конце же XVIII в. были изобретены лампы с двойной тягой, которые и стали устанавливаться на маяках. Для усиления силы света эти лампы устраивались с рефлекторами, помещавшимися за лампой, причем рефлекторы делались параболической формы из меди и серебрились для лучшего отражения. Такая система носит название отражательной, или катоптрической. С течением времени эта система была признана неудовлетворительной, так как требовала большого количества ламп, рефлекторы тускнели и поглощали много света, причем много лучей пропадало

совершенно; поэтому воспользовались свойством плосковыпуклых стекол направлять лучи света, расходящиеся из фокуса, параллельно оси, и перешли к так называемой преломляющей, или диоптрической, системе. Наконец, ученый Френель, первый предложивший диоптрическую систему, заменил обе эти системы комбинацией преломляющих и отражательных призм, и такая система получила название катодиоптрической системы. Эта система употребляется во всех ныне существующих маячных аппаратах и часто носит название по имени изобретателя — френелевской.

ОСЕП

— металлический штырь, вбиваемый в нижний торец деревянного баллера шпиля и служащий осью при его вращении.

ОСЕРЕДОК, ОСЕРЕДЫШ

(речн.) — песчаное возвышение, расположенное посередине русла или в некотором расстоянии от берега. О. бывают и подводные, и надводные. Последние имеют вид вначале голого острова, но затем он постепенно зарастает, и при появлении кустов, лозняка начинается отложение слоев ила (глины и песку), благодаря чему О. растет и укрепляется и становится уже настоящим островом.

ОСЕЧКА

(Missing fire) — явление, наблюдаемое при стрельбе, когда пороховой заряд не воспламеняется. Ввиду возможности затяжной передачи огня от трубки (капсюля) заряду, т. е. так называемых затяжных выстрелов, открывание замка при осечках допустимо лишь после выжидания установленного промежутка времени.

ОСИНОВКА

(сев.) — лодочка (стружок, челночок), выдолбленная из осины с набоинами по бортам.

ОСЛАБЛЯТЬ, ОСЛАБИТЬ

— делать слабее, уменьшить силу натяжения. Ослабить противника — сделать его в результате боевого воздействия слабее. Ослабить снасти (To ease off a rope) — уменьшить силу натяжения снасти.

ОСМОТРЫ

(Inspection) — систематические обследования, производимые командирами кораблей, их помощниками, командирами боевых частей и начальниками служб состояния корабля, его вооружения и средств, установленного порядка несения службы, краснофлотского обмундирования, чистоты и порядка в жилых помещениях, состояния здоровья экипажа корабля и т. п.

ОСНАСТИТЬ

— снабдить рангоут судна снастями, привязать снасти, продеть их. См. Снастить.

ОСНАСТКА

(Rigging) — 1. Система снастей судна. 2. Наложение такелажа на мачты и проводка снастей.

ОСНОВА МАТА

— продольные нити, проходящие попеременно в петли и в просветы берды.

ОСНОВНАЯ ФОРМУЛА ВРЕМЕНИ

— см. Время звездное.

ОСНОВНЫЕ РАСХОДЫ

(Prime charges) – доковый термин, предусматривающий вознаграждение за производство основных работ над грузом: выгрузки, размещения на берегу, руководства работами и т. п., в отличие от "Extra charges" – особенных расходов, напр. за выборку образцов, починку тары, сортировку и т. п., т. е. за специально порученные доку работы.

ОСОБЫЕ РАСХОДЫ

(Particular charges) – расходы, произведенные страхователем или его агентом исключительно в целях предохранения застрахованного объекта от предусмотренных страхованием опасностей. Эти расходы обычно возмещаются страховщиком.

ОСТ

(East) – восток, название одного из главных румбов (см. Румб). От него к норду (северу) идут: ост-тень-норд (East by North) и ост-норд-ост (East-North-East), а к зюйду (югу) ост-тень-зюйд (East by South) и ост-зюйд-ост (East-South-East). Сокращенные обозначения: Ost, OtN, ONO, OtS, OSO.

"ОСТ"

("East") – название одного из флагов военно-морского свода сигналов. Значение этого флага как сигнала: Румб ост.

ОСТ (аббревиатура)

– сокращенное название общесоюзных стандартов.

ОСТАВЛЯТЬ, ОСТАВИТЬ

– покидать. Оставить порт – покинуть порт, уйти из порта. Оставить судно – покинуть судно перед его гибелью.

ОСТАНОВИТЬ МАШИНУ

(To stop the engine) – прекратить работу машины.

ОСТАТОК ПРОВИАНТА

(Surplus stores) – весь остаток провизии при прибытии судна в порт, подлежащий декларированию таможене.

ОСТАТОЧНАЯ ДЕФОРМАЦИЯ

(Permanent deformation) – деформация, которая после прекращения действий внешней силы сохраняется в деформируемом теле в виде пластической деформации.

ОСТАТОЧНОЕ СОПРОТИВЛЕНИЕ

(Residuary resistance) – часть полного сопротивления воды движению судна, включающая в себе вихревое и волновое сопротивление, или, что то же, полное сопротивление за вычетом сопротивления трения. – См. Сопротивление воды.

ОСТАТОЧНОЕ УДЛИНЕНИЕ

(Permanent liner deformation) – остаточная деформация при растяжении.

ОСТЕКЛЕТЬ

(арх.) – говорят: море остеклело, если поверхность его при полном безветрии совершенно гладкая.

ОСТЕОФОН

— антишумовый микрофон; прибор, не воспринимающий посторонних шумов и передающий только речь.

ОСТОЙЧИВОСТЬ СУДНА

(Stability) — способность судна плавать в прямом положении или, если судно какой-либо внешней силой выведено из этого положения (накрено), способность его вернуться по прекращении действия этой силы в первоначальное положение. Различается статическая и динамическая О. С. Статическая О. С. имеет место, если сила, производящая крен судна, нарастает постепенно и судно кренится без приобретения скорости вращения; динамическая О. С. имеет место, когда сила, производящая крен судна, прикладывается к судну внезапно в течение весьма короткого промежутка времени и когда судно приобретает некоторую скорость вращения, а следовательно, и живую силу. В зависимости от того, остается ли при наклонении судна вертикальной диаметральной плоскость или плоскость мидельшпангоута, различается продольная и поперечная остойчивости. Как продольная, так и поперечная остойчивости могут быть статическими и динамическими.

ОСТРАЛО, ОСТРИЛО

(арх.) — узкий и острый мысок, коса.

ОСТРАЯ КОРМА

(Flaring stern) — корма, резко суживающаяся к ахтерштевню.

ОСТРОВ

(речн.) — крупный надводный осередок, заросший кустарником и значительно возвышающийся над летним уровнем реки. Иногда осередок превращается в полуостров, что бывает тогда, когда один из рукавов реки во время межени пересыхает и соединяется с поймой.

ОСТРОВА (геогр.)

(Islands) — небольшие по сравнению с материками части суши, окруженные морем со всех сторон. По происхождению острова делятся на материковые, т. е. отделившиеся части суши, и исконные, никогда не соединявшиеся с материками, намывные и океанические (вулканические и коралловые). Небольшие острова встречаются также на озерах и реках.

"ОСТРОВА"

("Islands") — так иногда сокращенно называют острова Зеленого мыса или Канарские острова, куда заходят суда, идущие в Европу или Африку из Средней и Южной Америки, за получением инструкций относительно порта выгрузки.

ОСТРОГА

(Harpoon, fish-spear, fishgig) — 1. Рыболовное орудие, обычно в виде трезубца, иногда с 6 и более рогами, с "ершами", зазубринами. 2. Острый мыс (арх.). 3. Оконечность открытого мыса под лугом или полем, выходящая в озеро.

ОСТРОГУБЦЫ

— см. Кусачки.

ОСТРОКИЛЬНОЕ СУДНО

(Sharpbottomed vessel) — судно, имеющее острое образование подводной части.

ОСТРОПИТЬ

(To sling) – 1. Наложить строп. Остропить блок. 2. Оплести плетенкой (сеткой). Остропить балластину.

ОСУШИТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА

– судовая система, предназначенная для удаления небольших количеств воды, попавшей внутрь судна, напр. вследствие фильтрации в корпусе, от дождя, от мытья и скатывания палуб, от продувания котлов и механизмов и т. п.

ОСУШКА

(сев.) – прибрежная, сосяхающая при малой воде полоса берега.

ОСЦИЛЛЯТОР

(Oscillator) – в широком смысле любая колебательная система. В современной теоретической физике особое значение имеет т. наз. гармонический О., под которым разумеют электрическую систему, совершающую гармонические колебания и порождающую в окружающем пространстве электромагнитные волны. В технике О. называют прибор, применяемый для подводной сигнализации: он состоит из стальной мембраны, вделанной в борт корабля в его подводной части и приводимой в колебание переменным током.

ОСЦИЛЛЯТОР ФЕССЕНДЕНА

– солидная мембрана, к которой укреплен коробок, заключающий электромагнитный механизм, приводящий эту мембрану в колебание с некоторой частотой. Мембрана своим фланцем крепится к борту судна в его подводной части. О. Ф. служил средством подводной звуковой сигнализации в период войны 1914–1918 гг.

ОСЬ

(Axle, axis) – деталь, поддерживающая вращающиеся части. Различают неподвижные оси, если вращающиеся части свободно насажены на ось, и подвижные, если они закреплены и вращаются вместе с осью. В отличие от вала ось не передает крутящего момента, а работает только на изгиб.

ОСЬ МИРА

– прямая, совпадающая с географической осью Земли и продолженная в обе стороны до пересечения с небесным сводом в двух точках, называемых полюсами мира: северным и южным.

ОСЯЖАТЬ

(арх.) – проваливаться, садиться, погружаться.

ОТАКЕЛАЖИТЬ

(To tackle, to rig) – снабдить мачту, рей и пр. необходимым такелажем, блоками и т. п. О. парус – сделать у паруса, уже оканаченного, все стропки, кренгельсы, реванты, провести риф-леера, пришить обносные сезни и пр.; короче говоря, изготовить окончательно парус для привязки.

ОТВОЙ

– сигнал для прекращения начатого действия. О. работам – особый сигнал, подаваемый обычно на горне и означающий: прекратить начатые действия; окончить работы (приборку, погрузку угля и пр.) и занятия. О. тревоги – особый звуковой сигнал (на горне, звонками и пр.), по которому личному составу разрешается покинуть свои места по боевому расписанию, предварительно приведя материальную часть в небоевое положение.

ОТВОЙНОЕ ТЕЧЕНИЕ

(волж.) – быстрое течение при весеннем разливе.

ОТВОЙНЫЕ СВАИ

– сваи, забиваемые непосредственно перед набережными для предохранения их от удара судов.

ОТБРАСОПИТЬ РЕЙ

– если рей был обрасоплен, то О. Р. означает – поставить его в более прямое положение, чем он был. Короче говоря, брасопить – повернуть рей под углом к диаметральной плоскости корабля; О. – уменьшить этот угол или поставить рей в нормальное положение.

ОТВУКСИРОВАТЬСЯ

(To be towed from) – отойти на буксире от другого судна или пристани.

ОТВАЛ

(сев.) – гакоборт.

"ОТВАЛИВАЙ"

("Shove off") – команда, подающаяся при отходе шлюпки от трапа, пристани и т. п. На гребных шлюпках по этой команде гребцы, протягиваясь, дают ход шлюпке, отталкивают нос, вставляют уключины и разбирают весла.

ОТВАЛИВАТЬ, ОТВАЛИТЬ

(To shove off) – отходить, отойти на судне (шлюпке) от пристани или борта другого судна. Отвалить выстрела (To haul forward the swinging boom) – поставить выстрела перпендикулярно к борту судна помощью выстрел-гордения и переднего браса, если выстрел до того лежал по борту или был завален.

ОТВАЛКА

– см. Побочень.

ОТВЕРНУТЬ СНАСТЬ

(To let go, to let fly) – отдать, освободить снасть.

ОТВЕТНЫЙ ВЫМПЕЛ

(Answering pendant) – см. Вымпел ответный.

ОТВЕТНЫЙ ФЛАЖОК

– ответный вымпел небольшого размера, прибитый к короткому древку; состоит на снабжении всех гребных шлюпок военно-морского флота.

ОТВИЛИСТЫЙ берег, песок

(волж.) – то же, что отмельный, отлогий.

"ОТВОДИ"

(Ease the helm down) – команда рулевому, означающая: уменьшить угол, на который было положено перо руля, с целью уменьшить угловую скорость поворота судна.

ОТВОДНЫЕ КИСТИ

— кисти из щетины или беличьего или бычьего волоса, вправленные в металлическую оправу и реже — в перо. Бывают круглые и плоские. Служат для отводки (отделки) филенок, галтелей и т. п.

ОТВОДЫ

(Offset) — деталь трубопровода, позволяющая отвести в сторону от трубопровода ветвь. В зависимости от характера соединения трубопровода с боковой ветвью отводы бывают раструбные и фланцевые.

ОТВОДЫ КОРМОВЫЕ

— дуги из фасонной стали, укрепленные горизонтально по бортам в местах расположения гребных винтов. Устанавливаются в целях предохранения винтов от повреждений при швартовке на кораблях, где винты выступают из-за габаритов кормы.

ОТВОДЫ САЛИНГА

— брусья, прикрепленные на шарнире к задней краспице салинга; через концы отводов проходят брам-бакштаги.

ОТВОРИТЬ, ОТКРЫТЬ ПАРУС

(сев.) — обрасопить парус так, чтобы он наполнился ветром.

ОТВЯЗАТЬ ПАРУС

(To unbend the sails) — развязать реванты, которыми парус привязан к лееру рея.

ОТДАВАТЬ, ОТДАТЬ

Отдай снасть (Let go the rope, cast off the rope) — отвяжи, отпусти, ослабь. Отдай якорь (Let go the anchor) — брось якорь в воду. Отдать брамсели (To let fall topgallant sails) — распустить их. Отдать в шишку (касп.) — вытравить до конца якорную цепь, на которой для задержания ее в клюзе делается узел (шишка). Отдать грот (To let fall the main sail) — распустить грот. Отдать кормовой — отвязать и отпустить с берега, с другого судна кормовой швартов. Отдать носовой — отвязать и отпустить с берега, с другого судна носовой швартов. Отдать паруса (To loose sails) — распустить сезни, которыми паруса были привязаны. Отдать рифы (To let out the reefs, to shake the reefs out) — отвязать риф-сезни, которыми берется риф у паруса. Отдать снасть — отвернуть снасть с кнехта (утки, нагеля), за который она была завернута, или выпустить ее, если она держалась в руках. Отдать швартов — отвязать и отпустить швартов с берега, с другого судна. Отдать якорь — опустить якорь в воду.

"ОТДАВАЙ"

("Let fall") — команда, по которой марсовые, развязав сезни, отпускают паруса для их постановки или просушки.

ОТДАЧА

— коэффициент полезного действия (см.).

ОТДАЧА, ОТКАТ

(Recoil of a firearm) — обратное движение ствола огнестрельного оружия под действием давления пороховых газов во время выстрела. О. называют также импульс силы давления пороховых газов на затвор орудия, равный количеству движения, приобретаемому орудием в процессе выстрела. Для замедления и остановки отката ствола при выстреле и плавности наката орудия снабжаются компрессорами.

ОТДЕЛЕНИЕ

— низшее организационное подразделение на корабле, представляющее собой первичное объединение личного состава вместе с обслуживаемыми им средствами. Однородные отделения по признаку целесообразности единого управления ими сводятся либо в батареи (в артиллерии), либо в группы (в прочих боевых подразделениях), либо в команды (в службах). Как правило, в артиллерийской части две и более батарей, а в прочих частях две или больше групп сводятся в дивизион. Высшей организационной единицей является боевая часть. В порядке исключения батареи в башенной артиллерии именуются башнями.

ОТДЕЛЕНИЕ

(Compartment) — помещение или группа помещений на корабле, ограниченная переборками.

ОТДЕЛИТЬСЯ

(To part company at sea) — разлучиться с соединением или с другим кораблем, с которым шли вместе (соединенно).

ОТДЕЛЬНОЕ ПЛАВАНИЕ

— плавание корабля вне состава соединения с подчинением его командира непосредственно командующему флотом или высшему командованию.

ОТДИРАТЬ

(арх.) — о ветре, когда он относит от берега или от прямого направления судно, а также морского зверя и рыбу.

ОТДОР, ОТДОРНЫЙ ветер

(бел.) — ветер, относящий от берега в море.

ОТЖАТЬ ШПИЛЬ

— разобщить барабан шпиля от шпинделя.

ОТЖИТЬ

(арх.) — о морской воде: начать убывать.

ОТЗИМОК

(арх.) — холодная вода весной после вскрытия льдов и таяния снегов.

ОТКАТ

— см. Отдача.

ОТКИДНАЯ БАНКА

— см. Банка шлюпочная.

ОТКОСОК

(касп.) — небольшая отмель, выдающаяся от другой большой мели.

ОТКРЫТАЯ БАТАРЕЯ

(Battery on the quarterdeck) — батарея, установленная на верхней палубе. В береговой обороне — не в башенной установке.

ОТКРЫТАЯ ВОДА

(Open water) – свободная вода, соприкасающаяся с пространством, покрытым льдом.

ОТКРЫТОЕ МОРЕ

(High sea, open sea) – 1. Все морское пространство вне территориальных вод. 2. Выражение – находиться (плыть) в открытом море означает: находиться вне видимости берегов.

ОТКРЫТЫЙ РЕЙД

(Open roadstead) – рейд, не защищенный от ветров и волнений.

ОТКРЫТЬ БЕРЕГ

(To make the land) – увидеть, рассмотреть очертания берега.

ОТКРЫТЬ ОГОНЬ

(To open fire) – начать стрельбу.

ОТКРЫТЬ ПАРУС

(арх.) – наполнить его ветром.

ОТЛИВАТЬСЯ САЛОМ

(арх.) – выпускать за борт масло (жир) для успокоения волнения.

ОТЛИВЫ

(Ebb tide) – см. Приливы и отливы.

ОТЛИЧИТЕЛЬНАЯ ГЛУБИНА

(Patch) – глубина, резко отличающаяся от окружающих ее глубин моря в данном месте.

ОТЛИЧИТЕЛЬНЫЕ ОГНИ

(Side lights) – зеленый огонь на правом борту и красный на левом, носимые судами на ходу от заката до восхода солнца. Угол освещения каждого 0. 0. 10 румбов от направления прямо по носу. 0. 0. должны иметь такую силу света, чтобы они были видимы с расстояния не менее 2 миль.

ОТЛУПЫ

– см. Пороки дерева.

ОТМАШКА

(волж.) – сигнал, применяемый речными судами при встрече и обходе. Днем для 0. служит манишка, а ночью фонарь с белым огнем.

ОТМЕЛЬ

(Shoal, shallow water) – мель, идущая непосредственно от береговой черты.

ОТМЕНИТЕЛЬНЫЙ СИГНАЛ

(Signal of annulling) – см. Ф (Ферт).

ОТМЕНЯТЬ, ОТМЕНИТЬ

приказание, распоряжение, сигнал и т. п. — остановить, изменить, заменить другим, приказать его не исполнять.

ОТМЕТИНА

(арх.) — приметный на берегу моря знак, обычно возвышенный, открытый со всех сторон камень.

ОТМЕТЧИКИ

— лица, назначенные при проведении практических стрельб для отметки количества попаданий в щит.

ОТНОС

(касп.) — относ рыбаков на льдине в открытое море; если нагон воды или моряна поломает прибрежный лед, а затем подует береговой, относный ветер, то целые ледяные поля уносятся в море.

ОТНОС БОМБЫ

— расстояние от проекции точки сбрасывания до точки разрыва (точки падения бомбы), отсчитываемое по линии пути самолета.

ОТНОСИТЕЛЬНАЯ ВЛАЖНОСТЬ

(Relative humidity) — см. Влажность воздуха.

ОТНЯТЬ ВЕТЕР

(To becalm, to shelter, to take the wind) — заслонить своими парусами паруса другого судна так, чтобы они заполоскали.

ОТОПИТЬ РЕЙ

(To peak up the yards, to set the yards apeak) — повернуть рей топенантами так, чтобы он стал наклонно к горизонту или, иначе говоря, один из его ноков стал выше другого. Для этого один топенант тянут, а другой травят, пока рей совсем не повернется. Реи отопливают обыкновенно в тех случаях, когда: а) судно стоит в реке или узком канале и может мешать своими реями движению других судов; б) суда стоят близко друг от друга; в) в знак траура.

ОТПАДЫШ

(арх.) — льдина или снеговая глыба, сорвавшаяся со склона горы.

ОТПОРНЫЙ КРЮК

(Boat hook, gaffe) — см. Крюк.

ОТПОРНЫЙ ШЕСТ

(Skid or skeed) — длинный шест, служащий для отталкивания судна от пристани или другого судна.

ОТПОТЕВАНИЕ

— многие грузы в своем составе содержат известное количество влаги и иногда очень большое (соленая рыба, свежие фрукты, овощи, зерно и особенно кукуруза, соя и рис). Испаряющаяся влага конденсируется на бортах в виде мелких капель. При большом испарении скапливающаяся на бортах влага стекает на груз и является источником его подмочки. Чаще всего страдает зерно, перевозимое в трюмах без

деревянной обшивки бортов. О. происходит и при вентиляции грузовых помещений в условиях разности температур наружного и трюмного воздуха.

ОТПРЯДЫШ

(арх.) — камень, отдельно лежащий от рифа или у приглубого берега.

ОТРАБОТАННЫЕ ГАЗЫ, ОТХОДЯЩИЕ ГАЗЫ

(Exhaust gas) — газы, получающиеся после сгорания топлива в цилиндрах двигателя. См. Выхлопные газы.

ОТРАБОТАННЫЙ ПАР

(Exhaust steam) — пар, отдавший значительную часть своей энергии паровой поршневой машине или турбине. Обычно имеет незначительное давление.

ОТРАВЛЯЮЩИЕ ВЕЩЕСТВА (ОВ)

(Poisonous gas) — химические вещества, обладающие сильным отравляющим действием. По характеру действия делятся на: 1. Удушающие, которые поражают легкие при вдыхании (хлор, фосген). 2. Слезоточивые, раздражающие глаза и мешающие вести стрельбу, наблюдение и т. п. (хлорпикрин). 3. Раздражающие носоглотку, вызывающие чихание и кашель (дик, адамсит). 4. Ядовитые, вызывающие общее отравление организма (синильная кислота, окись углерода). 5. Нарывные, вызывающие на коже язвы (иприт). Защита от отравляющих веществ бывает: индивидуальная — противогаз и защитная одежда — и коллективная — газоубежища и дегазация.

ОТРАЖАТЕЛЬ ПРОЖЕКТОРНЫЙ

— одна из главных частей прожектора, представляющая собой вогнутое зеркало, отбрасывающее свет узкой полосой на большое пространство.

ОТРАЖАТЕЛЬ ТОПОЧНОЙ ДВЕРКИ

— чугунная плита, защищающая топочную дверцу от действия лучистой теплоты топки. Соединена болтами с дверкой таким образом, что между нею и дверкой образуется воздушное пространство в 5–10 см.

ОТРЕЗАТЬ

— отделить что-либо, перегородить, пересечь. Отрезать противника, авангард, отдельный корабль и т. п. — перерезать путь к базе, отделить, изолировать от главных сил или от того или иного соединения.

ОТРОГИ

— см. Барические отроги.

ОТРОЧИТЬ

(сев.) — отвязать, отдать снасть. Действие противоположное (закрепить) — зарочить.

ОТРЫВНАЯ СИСТЕРНА

— см. Систерны подводных лодок.

ОТРЫСКНУТЬ

(волж.) — отнестись течением с судном.

ОТРЯД КОРАБЛЕЙ

(Detachment) – соединение кораблей временного или особого характера. Обычно состоит из кораблей различных классов и представляет собой маневренное или вспомогательное соединение.

ОТСЕК ГАЗОВЫЙ

– пространство, занятое газом, находящимся в отдельном газовом баллоне в жестком дирижабле или отделенное диафрагмой от других газовых отсеков в нежестком и полужестком дирижаблях.

ОТСЕКИ

(Compartments) – 1. Группы отделений на корабле, объединенные в организационном порядке для удобства обслуживания как в боевой, так и в мирной обстановке. 2. Группы отделений, помещающихся между двумя главными поперечными водонепроницаемыми переборками.

ОТСЕЧКА ПАРА

(Expansion) – прекращение впуска пара в цилиндр паровой машины на некоторой части хода поршня. Осуществляется закрытием впускного отверстия посредством золотника, клапана или крана.

ОТСТАВАНИЕ БОМБЫ

– расстояние от точки на горизонте разрыва, над которой находится самолет в момент падения бомбы (если после сбрасывания он не меняет режима полета) до точки падения; обозначается греческой буквой – τ .

ОТСТАВАТЬ, ОТСТАТЬ

(To fall astern) – 1. Приказание вахтенного командира в машину отстать по счетчику Валесси на определенное количество минут (в машине временно сбавляются обороты). 2. Приказание вахтенному командиру увеличить расстояние до впереди идущего корабля.

ОТСТАВКА

– лица начальствующего состава кадра, уволенные из ВМФ со снятием с учета военнообязанных по возрасту или по болезни, а также лица начальствующего состава запаса, снятые с учета военнообязанных по тем же причинам, зачисляются в отставку с сохранением присвоенных им военных званий с добавлением слова "в отставке" (напр. контр-адмирал в отставке). Зачисленным в отставку разрешается ношение военной формы, но без знаков различия. С разрешения Народного Комиссара отдельным лицам, состоящим в отставке, может быть предоставлено право ношения знаков различия, в этом случае они получают специальные удостоверения на право ношения военной формы со знаками различия.

ОТСТАВЛЯТЬ, ОТСТАВИТЬ

– отменить приказание, распоряжение, установленный порядок, считать отданную команду недействительной, не исполнять ее. Отставить от службы – удалить, уволить, исключить.

ОТСТАИВАТЬСЯ

(To ride the anchor in a storm) – стоять в порту, в бухте или на рейде в ожидании благоприятных условий для выхода в море.

ОТСТОПОРИТЬ

(To take off the stoppers) – снять стопор или стопора.

ОТСТУПАНИЕ ГРЕБНОГО КОЛЕСА

— отношение разности между окружной скоростью колеса и поступательной скоростью судна к скорости судна. См. Скольжение.

ОТСТУПНЫЕ ПОРТЫ

(Stern-ports) — см. Ретирадный порт.

ОТТЕР-ТРАЛ

("Otter-trawl") — наиболее употребительное орудие тралового промысла, представляющее собой мешкообразную сеть, приспособленную для лова донных и придонных пород рыбы, как то: трески, пикши, камбалы, зубатки, морского окуня и пр. Во время траления завязанная с заднего конца сеть буксируется по дну на двух проволочных тросах, называемых ваерами (искаженное Wire rope). Для удержания сети в раскрытом состоянии служат распорные доски. Крепление их с крыльями сети и ваерами осуществляется таким образом, что при буксировке они располагаются наклонно к направлению движения и вследствие этого получают составляющие давления воды, распирающие сеть. После подъема трала развязывают узел трала, стягивающего задний конец сети, и рыба вываливается на палубу.

ОТТО ЦИКЛ

— см. Цикл двигателя.

ОТТОР

(арх.) — сильный ветер с берега, производящий убыль, понижение воды.

ОТТЯЖКА

(Hauler, inhauler, guy, guide-rope) — снасть, служащая для оттягивания в сторону того или иного предмета при его подъеме или спуске.

ОТТЯЖКА ГРУЗОВОЙ СТРЕЛЫ

— снасть, служащая для перемещения грузовой стрелы в горизонтальной плоскости. У каждой стрелы имеются две О. Каждая О. состоит из проволочного шкентеля, оканчивающегося таями с пеньковым или манильским лопарем. Коренной конец шкентеля закладывается за боковой обух крайнего нокового бугеля грузовой стрелы. За ходовой конец шкентеля заложен верхний блок талей О. Нижний блок талей О. закладывается, в соответствии с тем, насколько стрелу нужно завалить на тот или иной борт, за один из обухов или рымов, которые для этой цели имеются на палубе у бортов судна, на фальшборте и даже на планшире. Ходовой конец талей крепится за нагели или утки, установленные в соответствующих местах.

ОТУРИТЬ или РАСТУРИТЬ

(волж.) — развернуть судно носом вниз (по течению) или, наоборот, вверх (против течения).

ОТХОДИТЬ

— отступать, идти прочь от чего-либо, идти далее. Отойти от берега, пристани, стенки, от борта другого судна, от противника и пр.

ОТХОДИТЬ

(говоря о ветре) (To come in favour) — делаться попутным. См. Заходить.

ОТХОДИТЬ НА ШПИЛЕ

(To heave back, to walk back, to come off the capstan) – вращать шпиль в направлении, обратном тому, при котором он выбирал наверх на него снасть. Иначе говоря, отхаживать на шпиль – это значит ослабить снасть, наверх на шпиль.

ОТШЕДШИЙ ПУНКТ

(Point left, point of departure) – пункт, из которого судно начало свое плавание.

ОТШЕСТВИЕ

(Departure) – удаление от меридиана отшедшего пункта в милях, считаемое по параллели, средней между параллелями отшедшего и пришедшего пунктов. О. равняется плаванию (пройденному расстоянию), умноженному на синус курса.

ОУТРИГГЕР

(Outrigger) – см. Аутригер.

ОФИЦЕРЫ ПАЛУБНЫЕ

(Warrant officer) – особый институт командного состава во всех иностранных флотах; комплектуется из унтер-офицеров после выдержания ими специального экзамена. Соответствует институту кондукторов старого русского флота.

ОФЛОТИНА

(астр.) – нижняя часть шпангоута. Флортимберс.

ОХВОСТЬЕ

(днепр.) – узкая болотистая полоса земли вдоль берега реки.

ОХЛАЖДЕНИЕ ДВИГАТЕЛЕЙ

– отвод излишков тепла от двигателя (стенок цилиндра, головки блока, клапанов и т. п.). О. Д. обеспечивает нормальную работу двигателя, уменьшая термические напряжения, сохраняя механические свойства материала, уничтожая заедание деталей, появление детонации и самовозгорания и предохраняя смазочное масло от стгорания и разложения. Обычно применяется водяное охлаждение.

ОХОМУТАТЬ, ОХОМУТИТЬ, ЗАХОМУТАТЬ, ЗАХОМУТИТЬ

(арх.) – говорят о судне, которое село на песчаную или иловатую мель и вокруг которого течением быстро намывается песчаная или иловатая гряда наподобие "хомута".

ОХОТНИК ЗА ПОДВОДНЫМИ ЛОДКАМИ

– небольшое быстроходное моторное судно, снабженное глубинными бомбами и приборами для выслушивания подводных лодок; применяется для отыскания и уничтожения подводных лодок.

ОХРА ЖЕЛТАЯ

(Ochre) – см. Желтые краски.

ОХРАНА ВОДНОГО РАЙОНА (ОВР)

– особая организация в базах флота, основной задачей которой является обеспечение флота в базе и в ее районе от действий противника со стороны моря. Кроме того, на О. В. Р. ложится задача предупреждения флота о всяком появлении противника в районе базы, а также тщательное, организованное наблюдение за

состоянием фарватеров среди своих минных заграждений, поставленных в районе базы. На О. В. Р. могут быть возложены задачи по маскировке базы во время нападения противника.

ОХРАНА РЕЙДОВ

— организация, входящая в состав О. В. Р. В обязанности О. Р. входит использование боевых средств для отражения противника, прорвавшегося на рейды, наблюдение за состоянием боновых заграждений, за своевременным открытием и закрытием ворот бона, за соблюдением правил движения по рейду, особенно в периоды выхода или входа боевых кораблей.

ОХРАНЕНИЕ

— одно из мероприятий по боевому обеспечению действий флота. О. имеет целью предупреждать свои части о намерениях противника за время, достаточное для принятия соответствующих мер против нападений, отражать эти нападения и бороться с разведкой.

ОХРАНИТЕЛИ, ПАРАВАНЫ

(Paravanes) — приспособления, устраняющие возможность для корабля, несущего их, попасть на мину. Представляют собой буйки особой формы и особого устройства, буксируемые на проволочном тросе, прикрепленном под водой к форштевню корабля. На ходу буйки отходят от корабля в стороны, натягивая буксирные тросы, которые при встрече с миной сперва отводят ее от корабля, а затем перерезают минреп своими резаками.

Параван.

ОХРАННЫЕ КОРАБЛИ

— корабли, несущие при флоте или отдельной его части службу охранения. В некоторых иностранных флотах О. К. называются сторожевыми кораблями (см.).

ОХРАННЫЕ ПРИСПОСОБЛЕНИЯ причальной линии

— приспособления, размещенные между строением набережной (пирса или эстакады) и швартующимся судном и обладающие, при наличии некоторой упругости, достаточным сопротивлением ударам и трению судов. Конструкция этих приспособлений зависит от типа причальной линии. К О. П. относятся отбойные сваи, отбойные кусты, охранные рамы и т. п.

ОЦИНКОВАНИЕ

(Zinc covering) — покрытие металлических изделий цинком путем погружения в расплавленный цинк (горячее О.) или электролизную ванну (холодное О.). Перед О. изделия очищаются пескоструйным аппаратом и протравливаются в разведенных кислотах.

ОЧАГ ТОПКИ

— часть топки, в которой происходит горение топлива.

ОЧЕРТАНИЕ БЕРЕГА

(Draught of a coast) — контуры (основные черты) берега.

ОЧИСТКА ВОДЫ

— очистка воды в водоочистителях для уменьшения жесткости воды, поступающей в паровые котлы. О. В. обязательна, если жесткость воды превышает норму для данной конструкции котла.

"ОЧИСТКА ОТ ПОШЛИНЫ"

(Clearing) – оплата пошлин по пошлинным грузам при прохождении их через таможню и представление в таможню закладных обязательств по тем пошлинным грузам, которые в неочищенном виде поступают в приписной склад для хранения.

"ОЧИСТКА ПО ОТХОДУ"

(Clearance outwards) – термин, употребляемый: а) применительно к грузу – в смысле оплаты вывозных пошлин или таможенного оформления вывозки груза и б) к судну – в смысле оплаты всех портовых сборов, причитающихся с судна, и оформления грузовых документов по экспортным грузам.

"ОЧИСТКА ПО ПРИХОДУ"

(Clearance inwards) – термин, употребляемый: а) в отношении груза – в смысле надлежащего декларирования о прибытии импортных грузов, досмотра судна и уплаты таможенных пошлин или же в оформлении таможенного свидетельства; б) в отношении судна – в смысле оплаты установленных портовых сборов по приходу, подачи декларации в таможню и приемного досмотра судна.

ОЧИЩАТЬ, ОЧИСТИТЬ

– распутать, расправить, освободить. "О. сигнал" – команда, подающаяся в тех случаях, когда флаги какого-либо сигнального сочетания запутались. По этой команде сигнальщик, стоящий на соответствующем фале, подергивает запутавшееся сигнальное сочетание до тех пор, пока поднятые флаги не примут правильного положения, или же спускает запутавшийся сигнал и затем после очистки вновь поднимает. О. снасть (To clear) – распутать, освободить ее, если она была спутана с другими снастями, задела за рангоутное дерево или другой какой-либо предмет. О. флаг, гюйс, вымпел – распутать, освободить, если они запутались в снастях или зацепились за что-либо. О. якорь – расцепить его с предметом, который он поднял с грунта. О. якорную цепь – распутать, удалить все постороннее, чтобы якорная цепь не заела при отдаче, не задержалась.

ОЧКО

(Eye) – небольшой огон, кольцо, петля в конце снасти или стропа. Делается так же, как и простой огон.

ОШВА

– наружная обшивка деревянных речных судов.

ОШВАРТОВИТЬ СУДНО

(To moor) – укрепить при помощи швартовов судно к причальному фронту набережной или к другому судну.

ОШИБКИ НАБЛЮДЕНИЙ

– всевозможные наблюдения, производимые с целью определения различных искомых величин, не могут быть выполнены на практике совершенно точно и неизбежно заключают в себе более или менее чувствительные погрешности. Причинами этого являются несовершенство органов чувств наблюдателя, воспринимающих то или другое явление, влияние условий обстановки, несовершенство инструментов для наблюдений и способов их производства. Независимо от погрешностей наблюдений, определяемые по ним выводы (результаты) могут также заключать в себе ошибки, происходящие от способов обработки, полученных из наблюдений данных и неточного учета влияния на них различных внешних факторов (температура, влажность воздуха, давление атмосферы и пр.). О. Н., как это вытекает из приведенной их характеристики, могут быть разделены на две различные по характеру своему категории ошибок: 1. Случайные и 2. Постоянные, или систематические. К первому разряду ошибок относятся главным образом те, которые проистекают от несовершенства органов

чувств наблюдателя и от влияния условий обстановки наблюдений. К систематическим ошибкам относятся все те, которые происходят от определенных причин, поддающихся предварительному учету и исследованию. Влияние большинства этих ошибок на результаты наблюдений может быть устранено или путем нахождения их величины, или же особыми приемами самих наблюдений.

ОШКАТОРИВАНИЕ

— пришивание шкаторины к парусу.

ОЯ-СИВО

— холодное течение Тихого океана, цвет воды которого светло-зеленый; направляется из Берингова моря к югу мимо Курильских островов и проходит затем между берегом Японии и течением Куро-Сиво. Здесь встреча холодного и теплого течений вызывает частые туманы.

П (Покой)

— буквенное значение одного из флагов военно-морского и международного сводов сигналов. Значение этого флага по военно-морскому своду как сигнала "Держать правее", "Поворачиваю вправо". Флаг "П" по международному своду сигналов означает: в гавани: "Все должны быть на борту, так как судно скоро снимается"; в море: "Ваши огни погасли или плохо горят".

"П"

("приказание") — литер, окрашиваемый, на тех водонепроницаемых дверях, люках и горловинах корабля, которые задриваются в особых случаях по приказанию.

ПАВНА

(арх.) — исток речки, редко замерзающий.

ПАВОДОК

(волж.) — случайная прибыль воды летом после спада весенних вод.

ПАВОЗОК

(сев.) — речное мелкосидящее грузовое судно.

ПАГАЙЯ

— то же, что и гребок (см.).

ПАДАТЬ, ПАСТЬ

(арх.) — о ветре: подняться, задуть.

ПАДАЮЩИЕ ЗВЕЗДЫ

(Shooting stars) — см. Метеоры.

ПАДЕЖ

(арх.) — 1. Водопад. 2. Носящаяся по морю ледяная глыба.

ПАДЕНИЕ ЛИСТОМ С КРЫЛА НА КРЫЛО

— фигура высшего пилотажа; выполняется так: при планировании под небольшим углом делается крен в желаемую сторону, ручка нейтрально и нога в обратную сторону. Самолет будет скользить на крыло с поступательной скоростью. Выравнивая самолет,

летчик делает скольжение в другую сторону. Ряд таких скольжений дает падение листом с крыла на крыло.

ПАДЕНИЕ НАПРЯЖЕНИЯ

— разность потенциалов на участке электрической цепи, обтекаемой током. П. Н. равно произведению силы тока на сопротивление участка цепи.

ПАДУН

(сев.) — 1. Ледяная глыба, отпадъш, носящиеся по морю. 2. Водопад, порог, крутой пережат на реке. 3. Южный ветер, от которого вода в Северной Двине падает; выгон, стон.

ПАДЬ

(арх.) — пушистый, падающий густыми хлопьями снег.

ПАЕК МОРСКОЙ

(Ration) — продукты, отпускаемые на корабли по количеству рядовых бойцов (младших командиров), служащих на корабле ВМФ. Термин, сохранившийся со времен Петра I.

ПАЗ

(Seam) — 1. Место соединения листов наружной обшивки двух смежных поясьев. 2. Продольная щель между соприкасающимися боковыми гранями досок палубной настилки.

ПАЙНА

(арх.) — огромная, обставленная наносными ропаками льдина, прижатая волнами или течением к плотному и неподвижному льду.

ПАЙОЛ, ПАЕЛ

(слань) (Ceiling) — настил, состоящий из плотно пригнанных одна к другой толстых досок, покрывающих верхнее днище и льяла на торговых судах.

ПАК

(Arctic pack) — скопление многолетних торосистых сплоченных ледяных полей, простирающееся на большое расстояние.

ПАКГАУЗ

(Bonded ware-house) — складочное помещение для товаров при таможне в портах.

ПАКЕТ

(Packet) — небольшой пассажирский или почтовый бот. Этот термин в Англии первоначально применялся в отношении судов, назначенных правительством для перевозки почты между своими и иностранными портами, а равно и портами колоний.

ПАКЕТБОТ

(Packet-boat) — почтовый пароход.

ПАКЛЯ

(Oakum) — короткие грубые волокна конопли или льна, получаемые в виде отхода при обработке последних на волокно, а также при расщипливании старых тросов. Применяется для конопачения и как обтирочный материал.

ПАЛ

(1. Pawlbit, pawl of the capstan. 2. Pile, wharf post) – 1. Прямой или выгнутый металлический брус, сидящий на оси и не допускающий вращения шпилья или ворота в сторону, противоположную той, в которую его вертят при работе. Иногда его называют задержником. 2. Чугунная (каменная) тумба, врытая в землю, или несколько свай, вбитых в грунт, за которые заводятся швартовы. 3. Куст свай, забитых у берегового откоса или у гидротехнического сооружения (моста, плотины и др.) для ограждения от навала судна.

ПАЛ (говоря о ветре)

– у беломорцев означает: задул. П. обедник – задул зюйд-ост. П. на стрету – задул в лоб и т. д.

ПАЛАБАЖНИК

(Nillas) – см. Нилас.

ПАЛАТИ, ПАЛАТНИКИ

(астр.) – подмостки на берегу, на которые вытаскивают суда для ремонта.

ПАЛАШ

– вид колюще-рубящего холодного оружия с прямым клинком, употреблявшегося в бордажных схватках. В дореволюционный период носился на пояском ремне гардемаринами Морского корпуса, в отдельных гардемаринских классах и Морском инженерном училище. С 1 января 1941 г. вводится снова для ношения курсантами в м. учебных заведений.

ПАЛГЕД

(Pawl head) – нижняя часть баллера шпилья, на которую насаживаются откидные стопора, наз. палами.

ПАЛГУН

(Pawl rim, pawl ring) – фундамент шпилья, прикрепленный к палубе и имеющий по окружности зубчатую рейку, по которой передвигаются палы при вращении шпилья.

ПАЛЕВИЦА

(слав.) – брандер.

ПАЛЕЦ

– 1. Короткий цилиндрический стержень, с помощью которого соединяются детали, вращающиеся относительно этого стержня. 2. Ручка у штурвального колеса (Spoke, radius).

ПАЛИТЬ

(To fire) – поджигать порох заряженного оружия, стрелять. Вообще термин П. относится преимущественно к крупному оружию и был принят на флоте, но не в сухопутных частях. Пли – приказное слово, сокращенное пали.

ПАЛЛОГРАФ

– прибор, регистрирующий вибрацию судов.

ПАЛ СТОЛЬ

(сев.) – кнехт.

ПАЛУБА

(Deck) – сплошное горизонтальное перекрытие на судне. Пол на судне. На больших военных судах устраивается три непрерывных палубы: верхняя, средняя и нижняя.

ПАЛУБА БРОНЕВАЯ

(Protective deck, armoured deck) – служит для защиты жизненных частей корабля от навесных выстрелов и авиабомб и представляет собой палубу, состоящую из броневых плит. Плиты броневых палуб настилаются прямо на бимсы, к которым и приклепываются; пазы и стыки их соединяются на планках.

ПАЛУБА ВЕРХНЯЯ

(Upper deck) – палуба, обеспечивающая совместно со стрингерами (см.) и наружной обшивкой продольную прочность судна. На военных судах служит для установки на ней артиллерийского и торпедного вооружения.

ПАЛУБА ВЗЛЕТНАЯ или ПОЛЕТНАЯ

(Flight deck) – см. Авианосец.

ПАЛУБА ЖИЛАЯ

(Berth deck, mess deck) – палуба, на которой расположены жилые помещения команды; обычно средняя или нижняя палуба.

ПАЛУБА КАРАПАСНАЯ

– см. Карапасная палуба.

ПАЛУБА КОММУНАЛЬНАЯ

– так на больших кораблях ВМФ называют наиболее обширные проходные помещения, чаще всего на средней палубе, в которых проводятся общие собрания личного состава, торжественные заседания, митинги и пр.

ПАЛУБА МОСТИКОВАЯ

(Bridge deck) – самая верхняя из навесных палуб на гражданских судах, на которой обычно располагаются штурманская и рулевая рубки, а также оборудования и приспособления, служащие для целей кораблевождения и управления судном. Мостиковую палубу называют также бридждек.

ПАЛУБА НАВЕСНАЯ

(Shelter deck) – палуба, идущая на протяжении примерно 3/4 длины судна и расположенная выше верхней палубы.

ПАЛУБА НИЖНЯЯ

(Orlop deck, lower deck) – палуба, расположенная под средней палубой. На военных судах на ней размещаются жилые помещения команды, помещения для мастерских, кладовых, вспомогательных механизмов и пр.

ПАЛУБА ПОЛЕТНАЯ

(Flight deck) – см. Авианосец.

ПАЛУБА ПРОГУЛОЧНАЯ

(Promenade deck) – навесная палуба, расположенная над верхней палубой на больших пассажирских паротеплоходах и служащая для прогулок пассажиров. Прогулочную палубу называют также променадек.

ПАЛУБА СРЕДНЯЯ

(Main deck) – палуба, идущая ниже верхней. На больших военных судах ее иначе называют батарейной палубой (Gun deck), так как на ней в специальных бронированных казематах устанавливается противоминная артиллерия. На кораблях последних построек противоминная артиллерия на П. С. не устанавливается. В свободных частях этой палубы располагаются жилые и служебные помещения.

ПАЛУБА ТЕНТОВАЯ

– см. Тентовая палуба.

ПАЛУБА ШЛЮПОЧНАЯ

(Boat deck) – навесная палуба на торговых судах, на которой располагаются судовые спасательные шлюпки и устройства для спуска и подъема их.

ПАЛУБНАЯ БИМСОВАЯ КНИЦА

(Knee of the deck) – кница, скрепляющая палубный бимс со шпангоутом.

ПАЛУБНАЯ БРОНЯ

– см. Бронепалубная сталь.

ПАЛУБНАЯ ЛИНИЯ

– 1. Горизонтальная черта длиной 300 мм и толщиной 25 мм, верхняя кромка которой совпадает с продолжением за борт верхней поверхности палубы надводного борта. Отмечается палубная линия на борту судна при нанесении грузовой марки (см.). 2. Пересечение поверхности палубы с внутренней поверхностью судна; если на судне несколько палуб, то все эти линии должны быть параллельны между собой.

ПАЛУБНАЯ МАШИНКА

– см. Стопор зажимной палубный.

ПАЛУБНАЯ НАСТИЛКА ДЕРЕВЯННАЯ

(Planking of the deck) – см. Настилка палубная деревянная.

ПАЛУБНЫЕ ГРУЗЫ

(Deck-cargo) – грузы, погруженные во всякого рода судовые помещения, не защищенные от морской воды и непогоды.

ПАЛУБНЫЕ СИСТЕРНЫ

– см. Систерны подводных лодок.

ПАЛУБНЫЕ УСТАНОВКИ

– орудийные установки, размещаемые открыто (не в башнях) на верхней палубе или в казематах.

ПАЛУБНЫЙ

– 1. Имеющий палубу, напр. палубный бот, палубная яхта и пр. 2. Дежурный по палубам унтер-офицер в старом русском флоте.

ПАЛУБНЫЙ БИМС

(Deck-beam) — см. Бимсы.

ПАЛУБНЫЙ ИЛЛЮМИНАТОР

(Deck light) — см. Иллюминатор.

ПАЛУБНЫЙ ПАССАЖВОТ

(стар.) — бот, имеющий палубу; служил для перевозки пассажиров.

ПАЛУБЫ ПАРУСНОГО ВОЕННОГО КОРАБЛЯ

— начиная сверху, палубы имели следующие наименования: а) квартердек, или открытая палуба для управления кораблем; б) опер-дек (опердек), или верхняя батарейная; в) мидель-дек, или средняя палуба, где размещалась главная артиллерия; г) орлоп-палуба (орлоп-дек), или кубрик; д) трюм. Кроме того, можно встретить и другие, менее распространенные наименования палуб: так, напр., на некоторых трехдечных линейных кораблях (от 80 до 120 пушек) верхняя палуба именовалась оверлоп, вторая — вердек, а третья — бувенет.

ПАЛУБЫ ТОРГОВОГО СУДНА

— число палуб определяется назначением и размером судна. На грузовых судах обычно имеется одна, расположенная ниже верхней, непрерывная по всей длине судна палуба, а также ряд частичных палуб (вне грузовых трюмов и помещений для машин и котлов), известных под названием платформ. На крупных пассажирских пароходах под верхней палубой идут две или три непрерывные палубы и платформы: главная палуба, или мэндек, нижняя палуба, или ловердек (орлоп-дек), а выше верхней — шельтердек, променадек, ботдек и бридждек.

ПАЛУНДРА, ПОЛУНДРА, ФАЛУНДЕР

(Stand from under) — окрик (вместо берегись), которым предупреждают стоящих на палубе людей, чтобы они посторонились от падающего или бросаемого сверху предмета.

"ПАЛ-ШПИЛЬ"

(Pawl the capstan) — доклад об исполнении команды: Шпиль на пал (см.).

ПАЛЫ

(Anchoring pile, wharfpost) — несколько свай, забитых в дно и возвышающихся над ординаром настолько, чтобы к ним при самых высоких горизонтах можно было крепить суда. Сваи сооружаются почти исключительно из дерева, в редких лишь случаях из железобетона. Число свай, образующих П., зависит от требуемого от него сопротивления, т. е. от размеров швартующихся у него судов; это число колеблется от 3 до 20. В отношении конструкции П. следует различать два основных типа: жесткий и упругий. Первый из них характеризуется наклонным положением свай, кроме средней, к которой вверху все остальные сваи притянуты. Во втором типе П. все сваи вертикальны.

ПАЛЬБА

(Firing, shooting) (стар.) — стрельба.

ПАЛЬМА

(Palma) — мера, содержащая в себе 13 линий. Применялась для измерения толщины мачт.

ПАЛЬНИК

(Lint-stock) (стар.) – железные щипцы с деревянным штоком; ими держали фитиль, когда воспламеняли порох, насыпанный в запал для производства выстрела из пушки.

ПАМПЕРО

(Pampero) – сильный холодный ветер в районе Рио-де-Ла-Плата, дующий от SW с июля по сентябрь и большей частью сопровождаемый грозowymi явлениями. П. происходит от слова пампасы – южно-американские степи.

ПАМПУШИ

– большие башмаки, шитые из кожи, войлока или сплетенные из волоса. В целях предосторожности П. надеваются на обувь при входе в места хранения дымного пороха и некоторых др. взрывчатых веществ.

ПАНЕР, АПАНЕР, ОПАНЕР

(Areack) – положение якоря при его выбирании, когда якорная цепь смотрит вертикально, сам же якорь еще не отделился от грунта. В этом случае говорят: Якорь подтянут до панера.

ПАНЕРНЫЙ ФЛАЖОК

– флажок установленной формы, размера и расцветки, поднимающийся на кораблях при съёмке с якоря в эскадренном плавании; показывает положение якоря.

ПАНОРАМА

(Panorama) – оптическое угломерное приспособление (угломер), позволяющее производить наводку орудия по любой вспомогательной точке без изменения положения глаза наводчика.

ПАНТОГРАФ

– прибор для перерисовки или воспроизведения изображения с изменением или без изменения масштаба оригинала.

ПАНТОКАРЕНА

(Cross-curves of stability) – кривые поперечной остойчивости.

ПАПИЛЬОНАЖ

– установка землечерпательного (землесосного) снаряда своей черпаковой рамой против течения и закрепление на шести якорях – на четырех боковых, на одном переднем (становом) и на одном заднем.

ПАР ВОДЯНОЙ

– газообразное тело, получающееся из воды при соответствующих температуре и давлении. П. В. имеет громадное применение в технике, напр. в паросиловых установках. По состоянию П. В. различают: влажный, в котором имеются во взвешенном состоянии капли воды; насыщенный, от которого отделена вся влага; перегретый, температура которого выше температуры насыщения; высокого давления, имеющий давление свыше 60 атм.

ПАРАВАН-БАЛКА

(Dropping davit) – специальное устройство в виде небольшой стрелы, служащее для постановки и уборки паравана.

ПАРАВАНЫ

(Paravanes) – см. Охранители.

ПАРАДНАЯ ФОРМА

(Full dress uniform) – особо установленная форма одежды для военнослужащих, надеваемая ими для участия в различного рода церемониях и в торжественных случаях.

ПАРАДНЫЙ ТРАП

(Accommodation ladder) – заборный трап с правого борта военного корабля.

ПАРАЗИТНОЕ КОЛЕСО

– зубчатое колесо, вводимое в качестве промежуточного между ведущим и ведомым колесами в случаях, когда они не могут войти в сцепление или когда нужно изменить направление вращения ведомого вала.

ПАРАЗИТНЫЕ ТОКИ, ТОКИ ФУКО

– токи, появляющиеся в металлических массах от внешних магнитных полей, иногда вредные для эксплуатации (вихревые токи, блуждающие токи и др.).

ПАРАЛЛАКС светила

(Parallax) – угол, составленный направлениями, идущими от светила к центру Земли и месту наблюдателя, и представляющий собой разность высот светила, усматриваемых из центра и с поверхности Земли.

ПАРАЛЛАКС ГОРИЗОНТАЛЬНЫЙ

– параллакс светила при положении последнего на горизонте.

ПАРАЛЛАКС ГОРИЗОНТАЛЬНЫЙ ЭКВАТОРИАЛЬНЫЙ

– горизонтальный параллакс светила, вычисленный с наибольшим (экваториальным) радиусом Земли.

ПАРАЛЛАКС ЗВЕЗД ГОДОВОЙ

– наибольший угол, под которым был бы виден со звезды радиус земной орбиты.

ПАРАЛЛЕЛИ НЕБЕСНЫЕ

(Circles of altitude) – малые круги, параллельные небесному экватору.

ПАРАЛЛЕЛЬ у поршневой машины

(Cross-head guide) – чугунная доска, укрепляемая на колонны, по которой скользит ползун. Служит для восприятия силы, изгибающей шток и являющейся следствием разложения действующей силы на поперечине из-за уклона шатуна.

ПАРАЛЛЕЛЬНОЕ И ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОЕ СОЕДИНЕНИЯ

(Parallel and series connection) – две основные схемы включения электрической энергии в электрическую цепь или соединения источников электрической энергии (генераторов) между собой. В первом случае приемники подключаются к одним и тем же точкам электрической цепи, так что ток в этих точках разветвляется. Сила тока в каждой ветви обратно пропорциональна ее сопротивлению. По этой схеме, напр., включаются лампы в осветительную сеть. При последовательном соединении приемники включаются последовательно один за другим, так что по всем последовательно соединенным приемникам протекает одинаковой силы ток.

ПАРАЛЛЕЛЬНЫЙ КУРС

(Parallel course) – в тех случаях, когда два или более судна, находясь на видимости друг у друга, идут одним и тем же курсом, то говорят, что суда идут параллельными курсами. Выражение вести бой на параллельных курсах означает, что два корабля (или две колонны кораблей) ведут бой друг против друга, идя примерно одним и тем же курсом.

ПАРАМЕТРЫ ЛАМП

(Parameter) – величины, характеризующие основные свойства электронной лампы и позволяющие судить, для каких целей пригодна данная лампа и при каких условиях ее работа более эффективна. П. Л. являются: крутизна характеристики, проницаемость лампы и ее внутреннее сопротивление.

ПАРАОС

(Parahos) – небольшое судно, имеющее парусное вооружение, подобное джонке. Занимается каботажом у берегов Китая и Кохинхины.

ПАРА СИЛ

– две равные и параллельные силы, направленные в противоположные стороны. П. С., действующая на какое-нибудь тело, вызывает вращение этого тела вокруг оси, перпендикулярной к плоскости, в которой находится пара сил.

ПАРАШЮТ

(Parachute) – приспособление для замедленного спуска тела с большой высоты. П. состоит из матерчатого зонта (купола) с отверстием посередине (полюсное отверстие) и шелковых или пеньковых стропов, соединяющихся петлей. П. служит для высадки людей и сбрасывания грузов с летательных аппаратов. Как спасательное приспособление П. применяется в случае аварии в воздухе.

ПАРАШЮТИРУЮЩИЙ СПУСК

– спуск морских самолетов с минимальной поступательной скоростью. Применяется при посадке самолета на волну.

ПАРДУНЫ

(стар.) – см. Фордуни.

ПАРНЫЕ МАЧТЫ

– две мачты, расположенные в плоскости одного шпангоута и располагающиеся по сторонам грузовых люков. Устанавливаются в целях улучшения обслуживания грузовых трюмов стрелами.

ПАРОВАЯ МАШИНА МНОГОЦИЛИНДРОВАЯ

– паровая машина, имеющая несколько цилиндров. Многоцилиндровые паровые машины могут изготавливаться :

- а) как машины с однократным расширением пара, поступающим в каждый цилиндр отдельно;
- б) как машины двукратного расширения, имеющие цилиндр высокого давления и цилиндр низкого давления, куда пар поступает, расширившись предварительно в цилиндре высокого давления;
- в) как машины тройного расширения, имеющие цилиндр высокого давления, цилиндр среднего давления и один или два цилиндра низкого давления; в цилиндр среднего давления пар поступает, расширившись в цилиндре высокого давления, а в цилиндр (цилиндры) низкого давления – расширившись в цилиндре среднего давления;
- г) как машины четверного расширения, в которых пар расширяется последовательно четыре раза.

Преимуществами, общими всем П. М. М., являются: большая равномерность вращающего момента, позволяющая уменьшать вес маховика и достигать большей плавности работы, и возможность пуска машины из любого ее положения, особенно важная в машинах, применяемых на судах.

ПАРОВАЯ МАШИНА, ПОРШНЕВАЯ МАШИНА

(Steam-engine, reciprocating engine) – машина, у которой прямолинейно-возвратное движение поршня в паровом цилиндре преобразуется во вращение коленчатого вала с помощью механизма, состоящего из шатуна и мотыля. Работа, развиваемая на валу, передается судовому движителю. По способу действия пара в цилиндрах машины могут быть разделены на: а) машины, в которых пар действует полным давлением на протяжении всего хода поршня; б) машины, в которых пар работает полным давлением только на некоторой части поршня. В зависимости от того, в скольких цилиндрах расширяется пар, машины второй группы могут быть подразделены на: машины простого расширения, машины двойного расширения, машины тройного расширения и машины четверного расширения. Машины двойного расширения называются компаунд, если цилиндры расположены рядом, и тандем, если они расположены один над другим. Машины двойного расширения состоят из цилиндра высокого давления (ЦВД) и цилиндра низкого давления (ЦНД). В машине тройного расширения цилиндры носят название цилиндров высокого (ЦВД), среднего (ЦСД) и низкого (ЦНД) давления.

ПАРОВАЯ РУБАШКА

(Steam jacket) – см. Цилиндр.

ПАРОВАЯ ТАКТИКА

(Steam tactics) – так называлась тактика парового флота в начальный период его существования в отличие от тактики парусного флота. Позже стала называться морской тактикой.

ПАРОВОДЯНОЕ ПРОСТРАНСТВО

– пространство в паровом котле, где находится вода и получаемый из нее пар.

ПАРОВОЕ ПРОСТРАНСТВО

(Boiler steam room) – верхняя часть пространства внутри барабана котла, заполненная паром.

ПАРОВОЕ СУДНО

(Steam-vessel) – судно, приводимое в движение при помощи установленной на нем паровой машины или паровой турбины.

ПАРОВОЙ БАРКАЗ

(Steam launch) – барказ, приводимый в движение при помощи установленной на нем паровой машины.

ПАРОВОЙ ДВИГАТЕЛЬ

(Steam-motor) – машина, преобразующая энергию пара в механическую работу. К паровым двигателям относятся паровые машины и паровые турбины,

ПАРОВОЙ КОРВЕТ

(Steam sloop of war) – корвет, имевший в качестве двигателя, кроме нормального парусного вооружения, паровую машину.

ПАРОВЫЕ КОТЛЫ ВЫСОКОГО ДАВЛЕНИЯ

(High pressure boilers) – котлы с давлением пара в них выше 30–40 атм.

ПАРОВЫЕ ОКНА, ЗОЛОТНИКОВЫЕ ОКНА

— см. Цилиндр.

ПАРОВЫЕ ПРОЛЕТЫ

— см. Цилиндр.

ПАРОВЫЕ ФРЕГАТЫ

(Steam frigates) — фрегаты, которые наряду с нормальным парусным вооружением снабжались паровым двигателем. П. Ф. характерны для переходного периода от парусного к паровому флоту. То же, что пароходофрегаты.

ПАРДИНАМО

(Steam-dynamo) — установка, состоящая из поршневой паровой машины, приводящей во вращение динамо-машину.

ПАРОМ

(Raft, ferry, ferry boat) — плавучее сооружение в форме плота для перевозки людей, лошадей, скота, повозок, автомобилей и пр. через реки и небольшие озера или морские проливы между двумя определенными точками берега. Через небольшие и несудоходные реки П. протягиваются по тросу, закрепленному концами на противоположных берегах, вручную или механическим приводом, вращаемым лошадьми. Для перевоза через большие или судоходные водные пространства, которые нельзя перегораживать канатом, служат П. в виде судов, так называемые судовые переправы, пригодные и для больших грузов и даже железнодорожных поездов. Они имеют паровой или тепловой двигатель, иногда симметричное строение и носа и кормы; рули и винты в носу и корме позволяют двигаться вперед и назад. Такие П. имеют специальное оборудование и помещения для перевозимых предметов.

ПАРОМЕР

— прибор, измеряющий количество пара, протекающее через трубопровод, к которому присоединен П.; служит для контроля и регулирования работы котлов и машин.

ПАРОМЩИК

— содержатель, хозяин парома или рабочий при нем, перевозчик.

ПАРООБРАЗОВАТЕЛЬНАЯ СПОСОБНОСТЬ ТОПЛИВА

— количество пара, получающегося при сжигании 1 кг топлива в топке парового котла.

ПАРОПЕРЕГРЕВАТЕЛЬ

(Steam superheater) — часть парового котла, в которой происходит перегрев насыщенного или влажного пара до требуемой температуры. П. состоит из двух или более коллекторов, к которым присоединен вальцовкой или сваркой ряд стальных трубок, сообщающих коллекторы. П., повышая теплосодержание пара, увеличивает коэффициент полезного действия паросиловой установки. Температура перегрева в современных паровых котлах обычно равна 400–450° для нормальных котлов и до 500° в котлах высокого давления.

ПАРОПРОВОД

(Steam-conduit) — трубопровод, проводящий пар к машинам и вспомогательным механизмам.

ПАРОПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ КОТЛА
(Boiler capacity) – см. Нагрузка котла.

ПАРОРАСПРЕДЕЛЕНИЕ
(Steam distribution) – механизм, осуществляющий пуск и выпуск пара в паровой машине или паровой турбине.

ПАРОСИЛОВАЯ УСТАНОВКА
(Steam power-plant) – установка, состоящая из парового котла и паровой машины или паровой турбины, в которой происходит превращение тепловой энергии пара в энергию механическую.

ПАРСОДЕРЖАНИЕ
– количество сухого пара, содержащегося в 1 кг влажного пара. Иногда наз. степенью сухости пара. Измеряется в %.

ПАРОТЕПЛОХОД
– термин, употребляемый в тех случаях, когда речь идет о паровых и моторных судах, о пароходах и теплоходах.

ПАРОТУШЕНИЕ
– см. Пожарная система.

ПАРОХОД
(Steamer) – судно более 100 т водоизмещением, приводимое в движение паровым двигателем (паровой машиной или турбиной). Первый пароход был построен в Сев. Америке Фультоном в 1807 г.

ПАРОХОДОФРЕГАТ
– см. Паровые фрегаты.

ПАРОХОДСТВО
(Steam-navigation, shipping) – отрасль транспортной деятельности, осуществляющая перевозку на паровых и моторных судах пассажиров и грузов по внутренним водным путям и морям. Слово П. употребляется также в смысле судоходства вообще. В общепитии П. нередко называют и отдельные предприятия в области судоходства (Steamship company).

ПАРСЕЛЬСЫ
(Parcels) – партии однородного груза, отправляемые на судне вместе с другими грузами. П. встречаются главным образом на лайнерах, которые, конкурируя с трампами, принимают к перевозке груз, обычно перевозимый последними.

ПАРТИКУЛЯРНЫЙ КОРАБЛЬ
– корабль, плавающий под вымпелом (не флагманский корабль).

ПАРТИЯ
(Lot) – определенная по величине и наименованию группа товара, подлежащего к перевозке.

ПАРУСА

(Sails) – соединение нескольких полотнищ парусины, сшитых вместе, поверхности которых вследствие сопротивления давлению ветра двигают судно. Быть под парусами – иметь П. поставленными. Держать полные паруса – править относительно ветра так, чтобы П. хорошо надувались (стояли). Кроить паруса – вырезать их из парусины по определенным меркам и шаблонам. Крепить паруса – прихватывать их сезнями к реям, гафелям, мачтам и т. п. Наполнить паруса – занять такое положение относительно ветра, чтобы от действия последнего они надулись. Нести паруса – иметь на ходу П. поставленными. Обстенить паруса – поставить П. так, чтобы ветер дул в переднюю их сторону, т. е. чтобы П. легли на стеньги. Отдать паруса – отвязать сезни, которыми П. закреплены. Паруса полощут – выражение, означающее, что П. не надуваются туго ветром, а треплются. Прибавить парусов – увеличить число П. или площади некоторых из них, отдав рифы. Убавить парусов – уменьшить число П. или взять у них рифы. Форсировать парусами – нести большую парусность, чем позволяет сила ветра, для достижения максимальной скорости хода. Взять рифы у парусов – уменьшить площадь парусов. Закрепить паруса – обвязать их сезнями. Отвязать паруса – отвязать реванты, которыми П. были привязаны к лееру. Перебрасывание парусов – это случается с косыми П., когда судно идет на фордевинд и рыскнет немного в сторону. Перекинуть паруса на другой галс – перенести П. на повороте, когда они сами не идут. Переменить паруса – заменить П. другими. Поднять паруса до места – подтянуть фалы, чтобы П. были подняты до предельного положения. Поставить паруса – раскрепить их и поднять или вытянуть шкоты, смотря по способу постановки. Привязать паруса – привязать П. к лееру у рея или пришнуровать к гафелю, рейку и пр. Выдраить паруса – обтянуть, выбрав шкоты втугую. Убрать паруса – свернуть и увязать на места. Паруса долой – команда на шлюпке для уборки П. По этой команде травятся фалы. Паруса на гитовы – приказание подтянуть П. гитовыми к мачтам; делается для уменьшения площади парусности. Парус побемсал (сев.) – судно пошло. Паруса поднять – приказание, отдаваемое на шлюпке, по которому назначенные по расписанию гребцы выбирают фалы, осаживают галсы, разбирают шкоты, после чего все садятся на свои места (или на места по указаниям командира шлюпки) – под банки. Парус хорошо стоит – хорошо растянут или поднят, т. е. не имеет морщин и не висит мешком.

ПАРУСА ВЕРХНИЕ

(Upper sails) – все паруса судов с прямым вооружением, начиная с марселей и выше.

ПАРУСА ГАФЕЛЬНЫЕ

(Gaff sails) – паруса, которые пришнуровываются к гафелю.

ПАРУСА ГРОТОВЫЕ

(Main sails) – паруса, которые ставятся на грот-мачте.

ПАРУСА ЗАДНИЕ

(After sails) – паруса на грот- и бизань-мачтах.

ПАРУСА ЗАПАСНЫЕ

(Spare sails) – второй комплект парусов, хранящийся на судне на случай замены парусов, находящихся в употреблении.

ПАРУСА КАННИНГАМА

– паруса, применяющиеся на мелких судах. Рифы у таких парусов берутся помощью наворачивания их на рей.

ПАРУСА КОСЫЕ

(Gaff and staysails, fore and aft sails) – паруса, которые ставятся вдоль судна и ходят по штагам и леерам или привязаны к гафелям.

ПАРУСА КРЮЙСЕЛЬНЫЕ

(Mizen sails) – паруса, которые ставятся на крюйс-стеннге и крюйс-брам-стеннге.

ПАРУСА ЛАТИНСКИЕ

(Lateen sails) – треугольные паруса, у которых верхняя часть передней шкаторины пришнуровывается к стеннге, а нижняя привязывается к сгарсам, ходящим по мачте. Такими парусами вооружаются небольшие парусные суда и, в частности, гребные шлюпки.

ПАРУСА ЛЕТУЧИЕ

(Flying sails) – паруса, убирающиеся вместе со своими реями, напр. бом-брамсель.

ПАРУСА ЛЮГЕРНЫЕ, РЕЙКОВЫЕ

(Lug sails) – косые паруса, пришнуровываемые к рейкам.

ПАРУСА НИЖНИЕ

(Lower sails, courses) – фок и грот у судов с прямым вооружением.

ПАРУСА ПЕРЕДНИЕ

(Head sails) – паруса на фок-мачте и впереди нее.

ПАРУСА ПРЯМЫЕ

(Square sails) – паруса, которые привязываются к реям и ставятся поперек судна.

ПАРУСА РАЗРЕЗНЫЕ

– прямые паруса, разделенные надвое в целях облегчения работы с ними личного состава.

ПАРУСА РЕЙКОВЫЕ

– см. Паруса люгерные.

ПАРУСА СКВОЗНЫЕ

– паруса с отверстиями для прохода воздуха, предложенные в 1848 г. капитаном итальянского коммерческого флота Базалло. В этих парусах давление ветра на единицу площади больше, чем в обыкновенных. Кроме того, если парус имеет посередине отверстие для прохода воздуха, то в пузе его не образуется воздушной подушки, замедляющей ход судна. Сквозные паруса не получили большого распространения, но тем не менее встречаются и до сих пор на торговых судах и яхтах иностранных флотов.

ПАРУСА ТРЕУГОЛЬНЫЕ

– паруса треугольной формы, поднимающиеся обычно по штагам или леерам, для чего их передние кромки (шкаторины) привязываются к ракам.

ПАРУСА ФОКОВЫЕ

(Fore sails) – паруса, которые ставятся на фок-мачте.

ПАРУСА ШЛЮПОЧНЫЕ

(Boat sails) – паруса, которые ставятся на шлюпках.

ПАРУСА ШПРИНТОВЫЕ, ШПРИНТОВНЫЕ

(Shoulder of mutton sails) – четырехугольные паруса, передняя шкаторина которых привязывается к мачте с помощью сегарсов, а верхняя и задняя растягиваются длинным шестом, называемым шпринтовом. Нижний конец шпринтова упирается в стропку, находящуюся на мачте немного выше палубы.

ПАРУСА ШТОРМОВЫЕ

(Storm sails) – паруса меньшего размера сравнительно с обычными, сшитые из самой толстой и прочной парусины и поднимаемые в случаях очень свежей погоды.

ПАРУСИНА

(Canvas, sail cloth) – толстая, плотная ткань, широко применяющаяся на судах. Обычно П. изготавливается из льна, а более грубые ее сорта – из пеньки. По цвету делится на два сорта – серую и белую. Парусные полотна поставляются в кусках длиной не менее 35 м. Нормальная ширина парусины 610 и 710 мм. П. различается по номерам, которых всего восемь: самая толстая – № 1, самая тонкая – № 8. Все номера П. снабжаются протканными параллельно кромкам на всю длину куска тремя непрерывными синими нитками по краям, находящимися на указанных для каждого номера расстояниях: для №№ 1 и 2 – с обеих сторон от кромки на 37 мм; для №№ 3 и 4 – на 32 мм и для №№ 5, 6, 7, 8 – на 25 мм. Кроме парусных полотен, на судах применяются еще следующие сорта тканей: коечный канифас, брезендук, хрящевая П., равендук. Хрящевая П. и брезендук – П. более низкого качества, употребляется на рукавицы, обшивку паровых труб и угольные мешки. По сортам П. применяется: № 1 – на паруса, парусные ведра, водоналивные рукава, подводные пластыри и кранцы; № 2 – главным образом на изготовление больших парусов; №№ 3 и 4 – на паруса, солнечные и дождевые тенты, чехлы на люки; № 5 – на паруса, коечные чехлы; № 6 – на паруса, судовые чехлы и №№ 7 и 8 – на паруса, рабочее платье, обшивку цилиндров.

ПАРУСИНА СМОЛЕНАЯ

(Parcelling, parcel) – парусина, пропитанная смолой.

ПАРУСИНКА

(Canvas boat) – складная парусиновая шлюпка, остов которой сделан из дерева и обтянут двойной непромокаемой парусиной. П. снабжаются подводные лодки и военные корабли небольшого тоннажа.

ПАРУСИНОВОЕ ВЕДРО

(Canvas bucket) – см. Ведро.

ПАРУСИНОВЫЕ СТРОПЫ

– особые стропы, применяющиеся для погрузки и выгрузки крупного рогатого скота и лошадей.

ПАРУСНАЯ КАЮТА

(Sail room) – помещение на судне, в котором хранятся паруса и различные изделия из парусины.

ПАРУСНАЯ МАСТЕРСКАЯ, или просто ПАРУСНАЯ

(Sail loft) – помещение на корабле, в котором производится шитье и починка парусов и других парусиновых изделий.

ПАРУСНАЯ ШЛЮПКА

(Sailing boat) – шлюпка, имеющая парусное вооружение.

ПАРУСНИК

— 1. Матрос, работающий по шитью и починке парусов и различных парусиновых изделий. 2. Морьяк, имеющий большой опыт в управлении парусными судами. 3. Общее название всякого парусного судна.

ПАРУСНОЕ ВООРУЖЕНИЕ БЕРМУДСКОЕ

— тип вооружения мелких судов с треугольным парусом, который лишь недавно стали применять на гоночных яхтах.

ПАРУСНОЕ ВООРУЖЕНИЕ ШЛЮПОК

— различаются следующие разновидности парусного вооружения шлюпок. Гафельное, если паруса привязаны к гафелям. Латинское, если все паруса треугольные и пришнурованы передней шкаториной к мачте и стеньге. Рейковое, если паруса привязаны к рейкам. Разрезное рейковое с одним парусом, называемым разрезным фоком, у которого кливер (четырёхугольный) и фок наверху сшиты вместе. Шпринтовое, если передняя шкаторина паруса пришнурована к мачте, а парус растягивается наклонным шестом (шпринтовым), упирающимся в верхний угол паруса и в стропку у мачты.

Парусное вооружение шлюпок.

Штормовое может быть приспособлено ко всем двухмачтовым судовым шлюпкам. Фок-мачта ставится в специальный степс у средней банки, у которой для этого имеется особая наметка. Кливер закладывается на барказах за гак на форштевне, а на катерах — за особую стропку, отступая от форштевня. За шкотовый угол фока закладывается гика-шкот, который затем берется за погон.

ПАРУСНО-МОТОРНЫЕ СУДА

— суда, имеющие парусное вооружение и относительно небольшой двигатель внутреннего сгорания, используемый обычно при безветрии.

ПАРУСНОСТЬ

(Set of sails, suite of sails) — общая площадь всех парусов данного судна, составляющих его парусное вооружение.

ПАРУСНЫЕ НИТКИ

(Canvas thread) — специальные из льна нитки для шитья парусов, тентов, брезентов, чехлов и пр. вещей из парусины; выделяются двух родов: обыкновенные и ликовые. Ликовые нитки толще и крепче обыкновенных и служат для пришивки к парусам ликтроса.

ПАРУСНЫЕ СУДА

(Sailing ships) — суда разных типов, для движения которых используется энергия ветра, производящего давление на парус.

ПАРУСНЫЙ КРЮЧОК

— металлический крючок, которым пользуются для удобства при изготовлении изделий из парусины. Назначение крючка состоит в том, что при помощи его сшиваемые куски парусины удерживаются на коленях работающего. Для этой цели крючком задевают за парусину, а лить или каболку, идущую от крючка, крепят за скамью или за другой какой-либо находящийся вблизи предмет.

ПАРУСНЫЙ ШОВ

(Seam of the sail) — паруса шьются из полотнищ (2 фута ширины), которые сшиваются внакрой, образуя шов шириною около двух дюймов.

ПАРЯЩИЙ ПОЛЕТ

– полет на планере, при котором летчик, пользуясь встречными восходящими течениями воздуха, летает без снижения или с набиранием высоты. При благоприятных условиях парящий полет может быть выполнен также на легком самолете.

ПАСПОРТ СУДОВОЙ

– паспорт судна, формуляр гражданского судна. Содержит в себе исчерпывающие сведения о данном судне. Различают паспорт по техническим и по эксплуатационным элементам судна. Паспорт по техническим элементам содержит в себе: описание корпуса и механизмов, время их постройки и ремонта, состояние на данный момент, а паспорт по эксплуатационным элементам – эксплуатационные характеристики судов: грузоподъемность по сезонам и зонам плавания, грузовместимость отдельных грузовых помещений и судна в целом, число люков и грузовых механизмов, грузоподъемность механизмов, емкость балластных систем и бункеров, отстояние центра тяжести грузовых и балластных помещений и бункеров от киля и миделя и т. п. Как тот, так и другой паспорта снабжаются чертежами, позволяющими в любой момент составить представление о судне, его деталях или характеристике при отсутствии самого судна.

ПАССАЖБОТЫ

– парусные суда, поддерживавшие сообщение между Англией и Францией.

ПАССАЖИР

(Passenger) – 1. Лицо, плавающее на судне, но не входящее в состав его экипажа. 2. На ВМФ П. называется лицо, допущенное к временному проживанию на корабле или совершающее на нем переходы и не имеющее определенных служебных поручений высшего начальства в отношении данного корабля.

ПАССАЖИРОВМЕСТИМОСТЬ СУДНА

– количество пассажиров, допускаемых к перевозке на данном судне согласно пассажирскому свидетельству.

ПАССАЖИРСКИЕ СУДА

(Passenger ships) – в юридическом понимании П. С. считаются все суда, которые принимают 12 человек сверх судового экипажа. Тут могут быть суда и действительно пассажирские, и такие, которые по эксплуатационным признакам могут быть отнесены к группе грузовых, принимающих пассажиров от случая к случаю.

ПАССАТЫ

(Trade winds) – ветры, непрерывно дующие в океанах с довольно постоянной силой 3–4 баллов; направление их не сохраняется всегда постоянным, но изменяется в тесных, однако, пределах (к северу от экватора наблюдается NO ветер, а к югу – SO). Границы областей, где дуют эти ветры, перемещаются в течение года и занимают различные положения; полярные их границы передвигаются приблизительно от 26° до 35° широты. П. начинаются не от самых берегов материков, но на довольно большом от них расстоянии, которое бывает различным в разных местах. Области П. характеризуются ясной погодой и небольшим количеством выпадающих осадков. Это объясняется тем, что массы воздуха, перемещающиеся в виде П., идут из больших широт в меньшие, вследствие чего они нагреваются и их относительная влажность, несмотря на постепенное увеличение их абсолютной влажности вследствие поступающего в них водяного пара с поверхности океанов, становится меньше.

ПАССИВНАЯ МАССА

– см. Диспаша.

ПАСЫНКИ

— основная часть мачты; представляет собой поставленные вертикально два бруса в одной поперечной плоскости, идущие от копаней (см.) судна и выходящие выше палубы до 8 м; в середине между П. ставится мачта; через П. и мачту пропускают два железных болта (верхний и нижний); нижний болт может быть вынут, и на оставшемся верхнем мачта может быть повалена до горизонтального положения. Это является необходимым при проходе судна под мостами, в целях уменьшения парусности и т. п. То же, что и табернакль (см.).

ПАТЕНТ

— см. Композиция.

ПАТЕНТ НА ПОДНЯТИЕ ФЛАГА

— документ, служащий удостоверением национальности судна. Выдается после внесения судна в судовой реестр.

ПАТРОН

(Cartridge) — 1. см. Гильза. 2. Хозяин торгового судна (торговых судов).

ПАТРОННИК

— см. Камора.

ПАТРОННЫЕ ОРУДИЯ

(Case guns) — артиллерийские орудия, у которых пороховой заряд заключен в металлическую гильзу, независимо от того, будет ли орудие снабжаться патронами унитарными (т. е. вместе со снарядом) или раздельными (заряд в гильзе, а снаряд отдельно).

ПАТРУБОК

(Branch) — небольшой отрезок трубы, служащий отводом от основного трубопровода.

ПАТРУЛЬНОЕ СУДНО

(Patrol boat, patrol craft) — сторожевой корабль, сторожевой катер.

ПАУЖНЯК

(арх.) — юго-западный ветер.

ПАУЗОК

(сев.) — деревянное речное судно, беспалубно-плоскодонное, длиной до 24 м и грузоподъемностью до 120 т. Обычно ходят с крупными судами и служат для снятия с них груза, когда последние садятся на мель. См. Павозок.

ПАХТА

(сев.) — каменный утес на берегу моря или выдающийся в море.

ПАЯЛЬНАЯ ЛАМПА

— керосиновая или бензиновая лампа для паяния, дающая узкое длинное пламя.

ПАЯЛЬНИК

(Soldering iron) – заостренный кусок меди, надетый на ручку; в нагретом виде применяется для плавления олова и нанесения его на спаиваемые металлические части.

ПАЯНИЕ

(Whitesmith, soldering) – соединение металлических частей посредством расплавленного металла (припоя), имеющего более низкую температуру плавления, чем соединяемые предметы: мягкое паяние – при помощи легкоплавких припоев на оловянной основе, твердое паяние – при помощи тугоплавких припоев из медных сплавов; последний способ паяния прочнее и применяется для спайки железных и стальных частей.

ПЕДАЛЬ

– ножной рычаг управления рулем поворота на самолете. Педальей имеется две – правая и левая, соответственно для поворота самолетов вправо и влево. П. орудия – П. под ногой у наводчика, нажатием на П. вызывается выстрел.

ПЕДЛЬ

(Paddle) – весло или движитель, применяемый на кано (Canoe). Имеет лопасть на одном или двух концах.

ПЕК, ВАР

(Pitch) – смолообразный продукт, остающийся при сухой перегонке дерева после отгонки из смолы остатков скипидара. Употребляется в качестве водонепроницаемой заливки в деревянном судостроении.

ПЕЛЕНГ

(Bearing) – направление на какой-либо предмет от наблюдателя.

ПЕЛЕНГ ИСТИННЫЙ предмета

(True bearing) – угол между плоскостью истинного меридиана и воображаемой вертикальной плоскостью, проходящей через данный предмет и место наблюдателя.

ПЕЛЕНГ КОМПАСНЫЙ предмета

(Compass bearing) – угол между плоскостью компасного меридиана и воображаемой вертикальной плоскостью, проходящей через данный предмет и место наблюдателя.

ПЕЛЕНГ МАГНИТНЫЙ предмета

(Magnetic bearing) – угол между плоскостью магнитного меридиана и воображаемой вертикальной плоскостью, проходящей через данный предмет и место наблюдателя.

ПЕЛЕНГ СТРОЯ

– угол между истинным меридианом и линией строя, считаемый кораблем-уровнителем от 0° до 360° по часовой стрелке.

ПЕЛЕНГАТОР

(Direction finder) – особый визир, помещаемый на крышке котелка компаса и служащий для определения компасных направлений (компасных пеленгов) на различные видимые с судна предметы. П. 8-дм компаса образца Гидрографического управления состоит из двух взаимно перпендикулярных медных линеек с вырезами и привернутой в центре пересечения чашкой П. На двух противоположных концах одной из линеек укреплены предметная мишень и глазная мишень.

Пеленгатор.

Пеленгатор Томсона.

На концах другой перпендикулярной линейки имеется приспособление, предохраняющее П. от падения с компаса при качке или при случайном ударе. П. на компасах других образцов представляют собой разновидности описанного, отличающиеся теми или иными конструктивными особенностями.

ПЕЛЕНГАТОР БОРТОВОЙ

— прибор для определения траверзного расстояния корабля при прохождении мимо какого-нибудь берегового предмета. Из существующих различных образцов этого несложного прибора, имеющих в общем почти одинаковое устройство, в последнее время наибольшей известностью в нашем торговом флоте пользуется бортовой пеленгатор системы Ф. Т. Мирошниченко.

ПЕЛЕНГОВАТЬ, БРАТЬ ПЕЛЕНГ

— замечать по компасу направление на какой-либо предмет.

ПЕЛОРУС

(Pelorus) — высокий нактоуз для подрешивания в нем на кардановых кольцах указателя гироскопического компаса, с которого производят пеленгование. Устанавливается только на надводных судах.

Пелорус.

ПЕМЗА

(Pumice-stone) — очень пористая (губчато-ноздреватая) изверженная горная порода, образовавшаяся из застывшей лавы, насыщенной парами и газами. Применяется для шлифования (пемзования камня, металла, дерева и пр.).

ПЕНАЛ

— 1. Металлический футляр цилиндрической формы с глубокой крышкой, служащий для хранения зарядов. 2. Медный футляр для помещения стеклянной глубомерной трубки в лотах.

ПЕНКЕШЕЛЬ, ТЕРКЕШЕЛЬ

— смолочный котел.

ПЕНН

— см. Вал упорный.

ПЕННА

(галерн.) — задняя верхняя часть рея.

ПЕНОГОНЫ

— см. Огнегаситель.

ПЕНТАКВИНТАН

— квинтан, радиус которого равен 150 мм, с лимбом, разделенным через 1°, и микрометром, разбитым через 1' дуги. Позади малого зеркала на высокой стойке у него укреплена пентапризма, благодаря которой П. можно измерять углы между предметами, достигающие почти 180°. Служит специально для гидрографических работ.

ПЕНТЕР

(стар.) — тали, служащие для поднимания лап якоря на пентер-балке.

ПЕНТЕР-БАЛКА, ПЕТЕР-БАЛКА

(Davit) (стар.) — так называлась в старину фиш-балка.

ПЕНТЕР-БЛОК

(стар.) — блок с гаком, закладываемый за якорь для подъема последнего.

ПЕНТЕР-ГАК

— гак особого вида, ввязываемый в строп нижнего блока фиш-талей. Он закладывается за лапу якоря при подъеме последнего на рустов.

Пентер-гак.

П.-Г. бывают однорогие и двурогие.

ПЕНТОД

(Pentode) — пятиэлектродная электронная лампа, имеющая катод, анод и три сетки.

ПЕНЬ

(сев.) — мачта.

ПЕНЬКА КОНОПЛЯНАЯ

(Nemp) — волокна, добываемые из луба конопли. Пенька идет на производство тросов, а также для конопатки пазов брусьев, досок и бревен.

ПЕНЬКА МАНИЛЬСКАЯ

— см. Абака.

ПЕПЬКА НОВОЗЕЛАНДСКАЯ

— пенька, добываемая из листьев льнообразной лилии; идет на изготовление пеньковых тросов.

ПЕНЬКА ОСТ-ИНДСКАЯ

— см. Сунн.

ПЕНЬКОВЫЙ СТРОП

(Selvage strop) — строп из пенькового троса.

ПЕПА

(галерн.) — так назывался верхний нок рея на галерах.

ПЕРВИЧНАЯ ОБМОТКА

(Primary winding) — во многих электрических машинах и аппаратах размещают по несколько обмоток, связанных между собой общим магнитным потоком. Если к одной из обмоток подводят переменный электрический ток, то в других обмотках возникает переменная электродвижущая сила той же частоты, но другой величины. П. О. называется в этом случае та из обмоток, к которой подводится электрическая энергия. Так, напр., П. О. является обмотка трансформатора индукционной катушки, к которой подводится электрическая энергия, подлежащая преобразованию.

ПЕРВЫЙ ВЕРТИКАЛ

– вертикал, проходящий через точки O и W. Иначе его еще называют остовым и вестовым вертикалом. П. В. разделяет сферу небесную на две половины; северную, в которой лежит точка N, и южную, в которой находится точка S.

ПЕРЕБОР

– 1. Мелководье, банка при устье реки, а иногда внутри залива или губы (арх.).
2. Шивера, сарма, пережат каменистый, мелкое место поперек всей реки, на котором иногда видны камни (бел.). 8. См. Пережат.

ПЕРЕБОРКА

(Bulkhead) – всякая вертикальная перегородка из отдельных листов, разделяющая помещения внутри судна или ограничивающая их на верхней палубе. П. бывают продольные (Longitudinal or fore and aft bulkheads) и поперечные (Athwart bulkheads, transversal bulkheads).

ПЕРЕБОРКА ДИАМЕТРАЛЬНАЯ

– ставится для разделения механизмов правого и левого борта. В современном судостроении употребляется в виде исключения только для машинных отделений, причем на случай затопления отделений одного борта устраивается автоматическое перепускание воды по трубам в бортовые отсеки другого борта.

ПЕРЕБОРКА КОРМОВАЯ

– главная поперечная переборка в кормовой части судна, имеющая назначением ограничить доступ воды внутрь судна при повреждении кормовой оконечности.

ПЕРЕБОРКА ТАРАННАЯ

(Collision bulkhead) – главная поперечная переборка в носовой части судна, имеющая назначением ограничить доступ воды внутрь судна при повреждении носовой оконечности.

ПЕРЕБОРКИ ВОДОНЕПРОНИЦАЕМЫЕ

(Watertight bulkheads) – переборки, служащие для изолирования отделения, затопленного при пробоине, от смежных с ним.

ПЕРЕБОРКИ ВОДОПРОНИЦАЕМЫЕ

– перегородки между различными судовыми помещениями. В обеспечении непотопляемости судна никакой роли не играют. В настоящее время водопроницаемые переборки называют обычно перегородками.

ПЕРЕБОРКИ КОТЕЛЬНЫЕ

– поперечные водонепроницаемые переборки, ограничивающие котельные отделения.

ПЕРЕБОРКИ МАШИННЫЕ

– поперечные водонепроницаемые переборки, ограничивающие машинные отделения.

ПЕРЕБОРКИ ПОПЕРЕЧНЫЕ ГЛАВНЫЕ

(Athwart bulkheads, transversal bulkheads) – водонепроницаемые переборки, идущие от борта до борта и разделяющие судно на ряд автономных отсеков. Переборки эти по высоте распространяются до средней палубы, в исключительных случаях – до нижней, а в оконечностях судна – до верхней палубы. На малых военных судах главные поперечные переборки доводятся до верхней палубы. Назначение их – изоляция поврежденных отсеков от соседних и недопущение распространения воды по

судну. Распределение главных поперечных переборок в отношении их числа и расположения зависит от величины и назначения судна.

ПЕРЕБОРКИ ПРОДОЛЬНЫЕ ГЛАВНЫЕ

(Longitudinal or fore and aft bulkheads) – переборки, устанавливаемые на больших судах, по одной с каждого борта. Такие переборки обычно располагаются на расстоянии 4–5 и более м от борта и простираются не менее как на 3/4 длины судна. По высоте они идут от второго дна до нижней палубы, а иногда до средней. Служат для защиты жизненных частей судна от действия подводных взрывов.

ПЕРЕБОРКИ УГОЛЬНЫХ ЯМ

– продольные переборки, идущие параллельно диаметральной плоскости на протяжении котельных отделений; между ними и главной продольной переборкой находятся угольные ямы.

ПЕРЕБРАСОПИТЬ РЕИ

(To counter-brace) – обрасопить их с одного галса на другой. Так, если реи были обрасоплены на правый галс и их нужно обрасопить на левый галс, то отдают приказание перебрасопить рей на левый галс.

ПЕРЕБРАСЫВАНИЕ ПАРУСА

действием ветра (Gybing of a sail) – случается с косым парусом, когда судно, идя на фордевинд, рыскнет сильно в сторону.

ПЕРЕВАЛ

(речн.) – часть русла, где летний фарватер переходит от одного берега к другому; он может быть крутым, длинным, коротким, кривым, прямым, глубоким и мелким; в последнем случае он затрудняет судоходство и уже называется перекатом.

ПЕРЕВАЛ, ПЕРЕВАЛЬЕ

(арх.) – крутой поворот, изменение направления морского течения.

ПЕРЕВАЛЬНЫЕ СТОЛБЫ

– обстановочные знаки на реке; представляют собой высокие столбы с шестигранными фонарями наверху. П. С., устанавливаемые на правом берегу, окрашиваются красными и белыми полосами; доски на этих столбах окрашиваются в красный цвет; средние стекла в фонаре тоже красные. П. С. на левом берегу окрашиваются полосами зеленого и белого цвета; доски и все стекла – белые. Назначение П. С. – обслуживать перевалы. Поставленный П. С. обозначает, что, идя на него, будешь держаться наиболее глубокого и безопасного хода (речного фарватера). Обыкновенно П. С. ставятся одновременно на обоих берегах. П. С. часто называют вехой.

ПЕРЕВЕЙ-ТОПЕНАНТ, ПРЕВЕНТЕР-ТОПЕНАНТ

– добавочный топенант, заводящийся в помощь штатному топенанту при подъеме больших тяжестей на рее. Один из его концов имеет гак и закладывается сам за себя вокруг эзельгофта, между мачтой и стеньгой, а другой – оканчивается очком с коушем, в который закладываются нок-тали. Выше очка по П.-Т. ходит коуга от стропа, который закладывается на ноке рея.

Перевей-топенант.

ПЕРЕВОДИТЬ, ПЕРЕВЕСТИ

– перемещать; выводя из одного места (положения), оставлять в другом. Переводить руль – переложить руль с одной стороны на другую, с правой на левую или обратно.

ПЕРЕВОД РАСХОДОВ НА ПОЛУЧАТЕЛЯ

(Charges forward) – термин в счетах, употребляемый, когда расходы по перевалке и перевозке груза идут за счет покупателя и оплачиваются при получении груза.

ПЕРЕВОД РУМБОВ

– перевод истинных направлений в компасные.

ПЕРЕВОДНЫЙ ВЕКСЕЛЬ

(Bill of exchange) – безусловный приказ в письменной форме, направленный одним лицом другому, с требованием учинить платеж ему или иному лицу в обусловленный срок. П. В. являются одним из общепринятых средств для учинения расчетов по отправленным за границу товарам. Векселя бывают на разные сроки платежа: "After sight" – по предъявлении; "...days after date" – через столько-то дней от сего числа; "...days after sight" – через столько-то дней по предъявлении и "at usance" – через обычное время, т. е. вексель находится в обращении в течение обычного для данного места срока.

ПЕРЕВОЛЖЬЕ

(волж.) – так на Волге называется то место, где от нее отделяется проток или рукав (не судоходный).

ПЕРЕВОРОТ ЧЕРЕЗ КРЫЛО, РЕТУРНЕМАН

– одна из фигур высшего пилотажа. Самолет начинает вращаться вокруг своей продольной оси, сохраняя горизонтальное направление. Перейдя в положение полета на спине, самолет переходит в пикирование, откуда выводится в нормальный горизонтальный полет, но в направлении, противоположном первоначальному.

ПЕРЕВЯЗОЧНЫЙ ПУНКТ

(Ambulance, sick berth) – помещение на корабле, оборудованное и приспособленное для оказания медицинской помощи пострадавшему в бою личному составу корабля. По новой терминологии перевязочный пункт называется постом медицинской помощи.

ПЕРЕГИБ КОРПУСА СУДНА

(Camber of a ship) – изгиб, при котором середина корпуса выгибается вверх, а оконечности опускаются.

Перегиб корпуса судна.

ПЕРЕГОВОРНЫЕ ТРУБЫ

(Speaking tubes) – служат на судах флота одним из средств связи. П. Т. делаются из латуни или красной меди и проводятся по кораблю в защищенных местах, оканчиваясь в пунктах, которые они соединяют, амбушюрами (раструбами) конической или параболической формы для передачи и восприятия звуков. Конец труб обыкновенно затыкается пробками со свистком, служащим для вызова. Общепринятый диаметр П. Т. 38–51 мм (1 1/2 и 2 дм.); на больших расстояниях рекомендуется проводить трубы большего диаметра, в 76 (3 дм.) и даже 102 мм (4 дм.). При проводке П. Т. по кораблю избегают крутых изгибов, а также прикасаний к резонирующим предметам, вибрирующим или шумящим механизмам во избежание ослабления передаваемого звука. В тех случаях, когда П. Т. предназначается для передачи распоряжений только в одну сторону, а для получения ответов проводится параллельно другая труба, употребляется особый прибор с мундштуком, соединенным с одной из переговорных труб и с наушниками, присоединенными к другой трубе. Подобные же приборы (светоскопы) применяются часто и при обычных П. Т., так как они легче улавливают передаваемые звуки и уменьшают возможность попадания в трубу постороннего шума.

ПЕРЕГРЕВ

(арх.) – 30-верстное плавание под веслами.

ПЕРЕГРЕТЫЙ ПАР

(Superheated steam) – пар, который получается посредством подогрева насыщенного пара в пароперегревателе. Для паровых машин и турбин применяется почти исключительно перегретый пар, т. к. перегрев пара значительно повышает экономичность паросиловой установки. Обычно применяемые температуры перегретого пара составляют для паровых машин 400–450°. В самое последнее время в новых установках начинают применять перегрев пара до 500°. При работе с паром высокого давления (свыше 80 атм.) применяют вторичный перегрев, заключающийся в том, что недоработавший еще в машинах пар, но уже ставший влажным, отводят во второй специально для этого установленный в котельном агрегате пароперегреватель, заново перегревают (в новых установках до 400°) и опять направляют для дальнейшей работы в паровой турбине.

ПЕРЕГРУЖАТЕЛЬ ПНЕВМАТИЧЕСКИЙ

– см. Пневматические перегружатели зерна.

ПЕРЕГРУЖЕННОЕ СУДНО

(Overloaded vessel, heavily laden vessel) – судно, имеющее осадку свыше грузовой марки.

ПЕРЕГРУЗКА

– 1. Перемещение груза из судна в склад и обратно, из судна в судно, из судна в вагон или обратно. П. встречается и в складских операциях. 2. Увеличение построечного веса судна выше запроектированного.

ПЕРЕДАВАТЬ, ПЕРЕДАТЬ

– передавать что-либо от одного лица к другому. П. командование, конец, приказание, радиogramму, семафор, сигнал и т. п.

ПЕРЕДАТОЧНОЕ ЧИСЛО

– передаточное отношение – отношение числа оборотов ведомого вала к числу оборотов ведущего вала.

ПЕРЕДАТЧИК

(Transmitter) – см. Радиопередатчик.

ПЕРЕДАЧА

(Transmission) – устройство для передачи механической энергии из одного места в другое. Обычно П. применяется как сокращенное название ременной, зубчатой, фрикционной, гидравлической, цепной и др. передач.

ПЕРЕДНИЙ МАТЕЛОТ

(Ship next ahead) – см. Мателот.

ПЕРЕДНЯЯ ШКАТОРИНА

(Fore leech luff) – см. Шкаторина.

ПЕРЕЙМА

– 1. Перешеек между двумя озерами (арх.). 2. Закол, запор речной (арх.).

ПЕРЕКАЛЬ

(арх.) – промежуток, промежек. Перешеек между двумя озерами.

ПЕРЕКАТ

– 1. Часть русла реки с подводными отмелями, фарватер которых вследствие мелководья затрудняет судоходство. См. также Русло реки. Перекат (волж.). Мелководный участок русла реки, плавание на котором представляет затруднения для судов (волж). 2. Ветер, попутно дующий судну от места до места (касп.). П. на некоторых реках носят название переборок (Сев. Двина, Сухона и др.).

ПЕРЕКАТАТЬ ЮФЕРСЫ

– перевести юферсы выше по вантине.

ПЕРЕКАТНЫЙ ЛОВ

(астр.) – в межень лета, когда вода идет на убыль.

ПЕРЕКАЧЕЧНАЯ МАШИНА

– небольшое вспомогательное судно, снабженное насосом (камероном) для перекачивания нефтепродуктов.

ПЕРЕКИНУТЬ ПАРУС

– см. Паруса.

ПЕРЕКЛАДЫВАТЬ, ПЕРЕЛОЖИТЬ

Переложить руль – положить руль влево, если он был положен справа, или наоборот. П. якорь – выбрать якорь и затем вновь его отдать, но в другой точке.

ПЕРЕКЛИЧКА

(Tatoo, roll call) – термин, замененный теперь термином вечерняя поверка.

ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЬ

(Switchgear) – выключатель, который, кроме включения и выключения тока, может также менять и его направление.

ПЕРЕЛЕТ

– наименование знака падения снарядов при стрельбе. Перелетное падение снарядов, или П., означает, что снаряды упали за целью (если смотреть со стороны стреляющего корабля), перелетев ее.

ПЕРЕМАЙДАНКА

(касп.) – закаболка на гаке. Говорится: положить перемайданку – значит закоболить.

ПЕРЕМЕНА ДИФФЕРЕНТА

– см. Изменение дифферента.

ПЕРЕМЕННЫЕ ЗВЕЗДЫ

– звезды, яркость которых подвержена периодическим изменениям. Изменение яркости некоторых П. 3. объясняется тем, что звезда в действительности является двойной звездой, причем менее яркая, обращаясь вокруг более яркой, затмевает ее для

земного наблюдателя на известный срок в течение каждого оборота. Другие причины изменения яркости переменных звезд установить пока не удалось.

ПЕРЕМЕННЫЙ КОНДЕНСАТОР

(Variable condenser) — конденсатор, емкость которого может изменяться в известных пределах; для этого изменяют или расстояние между обкладками, или чаще рабочую поверхность обкладок.

ПЕРЕМЕННЫЙ ОГОНЬ

— см. Маячные огни.

ПЕРЕМЕННЫЙ ТОК

— см. Ток переменный.

ПЕРЕМЕНЯТЬ, ПЕРЕМЕНИТЬ

— сменить, обменять одну вещь на другую, заменить одно другим. Переменить курс (To alter the course) — изменить направление движения корабля. Переменить марса-рей (To shift a topsail yard) — заменить марса-рей другим, запасным. Переменить паруса (To shift a sail) — заменить одни паруса другими.

ПЕРЕМЕТ

(сев.) — небольшой ярус.

ПЕРЕМЫЧКА

(волж.) — 1. Пространство между колодцами, вырубаемыми при выморозках судов. П. оставляются между колодцами не более одного аршина, для того чтобы в случае появления воды в одном из колодцев она не могла проникнуть в соседние и залить их. 2. Водонепроницаемое ограждение (из шпунтовых свайных рядов глины, ряжей), устраиваемое для возведения гидротехнического сооружения на местности, покрытой водой, с последующей откачкой воды; иногда для ремонта подводных частей сооружений.

ПЕРЕМЫЧКА ПОВЫШЕННОГО ДАВЛЕНИЯ

(Ridge) — частный случай седла, противоположный коридору пониженного давления, а именно седло, сильно вытянутое между двумя достаточно обширными антициклонами и большей частью узкое. По характеру погоды П. приближаются к барическому клину, а широкие — к отрогам.

ПЕРЕНАПРЯЖЕНИЕ

— увеличение напряжения по линиям передач в электрических сетях до величины, могущей повредить изоляцию.

ПЕРЕНОС

(вост. ок.) — низменный перешеек.

ПЕРЕНОСНЫЙ БАКШТАГ

— передний из бакштагов на каждой стороне.

ПЕРЕПАД

— разница уровней воды в местах ниже и выше ее падения (порога, водопада).

ПЕРЕПАД ТЕПЛА

(тепловой напор) – разность содержаний тепла в 1 кг пара перед началом процесса и после его окончания. П. Т. выражается в калориях и определяется из тепловых таблиц или диаграмм по следующим параметрам пара: давлению p и температуре t или его сухости x .

ПЕРЕПЛЕТ

(арх.) – плетень из хвороста, от берега в глубь реки, для постановки выше переплета гарвы, мережки для лова семги.

ПЕРЕПРАВКА СУДОВАЯ

– см. Судовые переправы.

ПЕРЕРЫВ

(Interruption) – в условиях работы в доках перерывом в работе называется установление дополнительной операции над грузом в добавление к производящимся основным работам, как, напр., взвешивание при выгрузке, что замедляет ход выгрузочных работ. За такие П. взимается добавочная плата.

ПЕРЕСЕЧЬ ДЕМАРКАЦИОННУЮ ЛИНИЮ

– см. Демаркационная линия.

ПЕРЕСЕЧЬ КУРС

– пройти под носом судна, пересекая направление его движения.

ПЕРЕСЕЧЬ ЭКВАТОР

– перейти на судне из Северного полушария в Южное или обратно.

ПЕРЕСКОЧИТЬ БАНКУ, КАМЕНЬ и пр.

– коснуться днищем судна банки, камня и пр., не задержавшись на них.

ПЕРЕСТРАХОВАНИЕ

(Re-insurance) – перестраховка принятых одним страховщиком рисков у другого страховщика. К П. страховщики прибегают в случаях, когда ими превышен обычный их лимит по страхованию одного риска. Такими П. не задеваются интересы страхователя, и первоначальный страховщик остается ответственным перед ним в полной мере.

ПЕРЕСТРОЕНИЕ

– маневр, производимый кораблями для изменения строя, ордера или порядка движения.

ПЕРЕСЫПЬ

(черн.) – узкая, сухая гряда, отделяющая заливы (лиманы) от моря; песчаная П. образуется в заливах прибоем волны.

ПЕРЕТИШЬ, ПЕРЕТИШЬЕ

(сев.) – кратковременное отсутствие ветра или течения.

ПЕРЕХОД

(Passage) – плавание от одного пункта до другого.

ПЕРЕЧНИ

— соединения концов (торцов) досок и брусьев днищевой и бортовой обшивки, а также палубы деревянных судов. Они также называются стыками.

ПЕРЕШЕЙКИ

(Isthmus, neck of land) — узкие полосы суши, соединяющие более крупные части последней, вплоть до целых материков. Разделяя моря и даже океаны, П. являются препятствием для мореплавания.

ПЕРИАГВЫ

— двойные или ординарные челноки, встречающиеся на островах Тихого океана.

ПЕРИГЕЙ

(Perigee, perigeum) — ближайшая в Земле точка лунной орбиты, противоположная апогею.

ПЕРИГЕЛИЙ

(Perihelium, perihelion) — см. Апсиды.

ПЕРИКОНОВЫЙ ДЕТЕКТОР

(Perikon detector) — кристаллический детектор с кристаллами цинкита и халькопирита.

ПЕРИОД ВОЛНЫ

— промежуток времени, в течение которого волна пробегает путь, равный своей длине, или, иначе говоря, промежуток времени между прохождением вершин двух последовательных гребней через одну и ту же точку пространства.

ПЕРИОД КАЧКИ КОРАБЛЯ

— время его полного размаха из одного крайнего положения в другое и обратно. Период качки для линейных кораблей и крейсеров составляет 15–18 сек., для легких крейсеров 10–12 сек., для миноносцев 4–8 сек.

ПЕРИОД СВОБОДНЫХ КАЧАНИЙ КОРАБЛЯ НА ТИХОЙ ВОДЕ

— продолжительность полного размаха. Теоретическое исследование показывает, что период свободных качаний корабля выражается следующим образом:

$$T = 2\pi \sqrt{K / (P \cdot MG)}$$

где: K — момент инерции массы корабля относительно продольной оси его, проходящей через центр тяжести корабля, P — вес корабля, MG — метацентрическая высота.

ПЕРИСКОП

— оптический прибор, позволяющий наблюдать за горизонтом моря и воздухом с подводной лодки, идущей под водой на некоторой небольшой глубине (около 5 м).

ПЕРКАЛЬ

(Cambric muslin) — специальная ткань, применяемая для обтяжки крыльев и хвостового оперения самолетов деревянной и смешанной конструкции.

ПЕРЛИНЬ

(Hawser) — так называют трос кабельной работы, толщиной от 4 до 6 дюймов (от 102 до 152 мм).

ПЕРО

— см. Битенг.

ПЕРО РУЛЯ

(Afterpiece of the rudder) — действующая часть руля, сконструированная в виде литой рамы, пространство между ребрами которой с обеих сторон прикрывается стальными листами на потайных заклепках или шурупах.

ПЕРСПЕКТИВНАЯ АЭРОФОТОСЪЕМКА

— аэрофотосъемка, производимая под углом к горизонту 30–40°; позволяет выяснить некоторые детали неприятельских сооружений, не захватываемых плановой съемкой, и рельеф местности.

ПЕРТУЛИНЬ, ПЕРТУЛЕНЬ, ПОРТУЛЕНЬ

(Anchor-stopper at the cathead) — цепочка, удерживающая якорь за скобу, когда последний убран и лежит на якорной подушке.

ПЕРТЫ

(Foot horse, foot horse-ropes) — тросовые подвески под реями, на которых стоят люди при креплении парусов.

ПЕРУАНСКОЕ или ГУМБОЛЬДТОВО ТЕЧЕНИЕ

— течение Тихого океана, особенно резко выделяющееся низкой температурой своей воды. П. Т. идет от 50° ю. ш. на север вдоль берегов Чили и Перу до 5° ю. ш., т. е. до крайнего выступа берега Южной Америки к западу, после чего течение, уклоняясь влево, отходит от Америки. Далее П. Т. омывает архипелаг Галапагосских островов, и его холодные струи замечаются в начале Южного Экваториального течения далеко на запад от этих островов. Скорость П. Т. невелика, около 12–15 мор. миль в сутки.

ПЕСОК

(Sand) — осадочная, обломочная, зернистая, нецементированная горная порода, образовавшаяся главным образом вследствие разрушения горных пород, преимущественно содержащих кварц. Различают П.: горные, овражные, речные, морские, дюнные и др.

ПЕСОК

(речн.) — низкий, отлогий берег в виде пляжа, лежащий против яра; очертание его выпуклое; вообще же все наносы в русле реки, не покрытые растительностью, носят название песков.

ПЕСОЧНАЯ БУМАГА

— см. Шкурка.

ПЕСОЧНЫЕ ЧАСЫ

(Watch glass, sand-glass) — см. СклЯнка.

ПЕСЧАНАЯ КОСА

(речн.) — невысокий песчаный берег, выдающийся узким длинным клином в русло реки.

ПЕСЧАНКА

(арх.) — небольшая мелеющая от наносных песков речка.

ПЕТЛИ РУЛЕВЫЕ

(Gudgeons) — специально сделанные выступы с отверстиями на ахтерштевне судна, на которые подвешивается посредством болтов или штыров руль.

ПЕТТ

— см. Спускные устройства.

ПЕХОТА МОРСКАЯ

(Marines) — особый вид войск, специально предназначенный и приспособленный для нужд морской войны. Имеется во флотах Англии, США и Японии. В ряде других стран (напр. Франция) П. М. обычно составляет гарнизоны береговой обороны и колоний; в отличие от английской и американской П. М. она не входит в состав экипажей кораблей военного флота.

ПЕЧИНА

(речн.) — твердая глина, не подвергающаяся размыву и входящая углом в русло.

ПИКА

(Pike, lance, spear) — 1. Крепкое древко с насаженным на конце заостренным железным наконечником различного очертания. Применялась на флоте в качестве бордажного оружия. 2. См. Лотки.

ПИКИ

(Peak) — собственно концевые заострения судна и отсюда концевые отсеки: форпик в носу от форштевня до таранной переборки и ахтерпик — в корме от ахтерштевня до крайней кормовой переборки.

ПИКИРОВАНИЕ

— стремительный полет самолета вниз с большой скоростью под углами от 45° до 90°.

ПИККА

(сев.) — незамерзшая морская вода, выступившая поверх льда и снега.

ПИКРИНОВАЯ КИСЛОТА, ТРИНИТРОФЕНОЛ

(Picric acid) — взрывчатое кристаллическое вещество, получаемое нитрованием фенола. Плавная П. К. под названием мелинита, лиддита, шимозы и др. применяется в снаряжении снарядов морской артиллерии.

ПИКЕ

— см. Пикирование.

ПИЛЛЕРС

(Pillar, stanchion) — вертикальная стойка круглого или иного сечения, служащая для поддержания бимса. П. ставятся в междупалубных пространствах и в трюме, П. к бимсам выше лежащей палубы крепятся помощью наголовников, а к палубам, на которые они опираются, — помощью башмаков. П. бывают постоянные и откидные.

ПИЛОТ

(Pilot) – 1. См. Лоцман. 2. Человек, управляющий сферическим аэростатом или дирижаблем. Иногда термин П. применяется также к летчику, управляющему аппаратом тяжелее воздуха (аэропланом).

ПИЛОТАЖ

– искусство управления летательным аппаратом.

ПИЛОТИРОВАНИЕ

– управление сферическим аэростатом или дирижаблем.

ПИЛЯСТР

(Pilaster) – стойки между кормовыми портами.

ПИНАС

(Pinnace) – открытая гребная шлюпка английского военного флота. В последнее время на П. ставят двигатели. Длина П. 8,5–9,7 м (28–32 фут.).

ПИНКА

(Pink) – голландский двухмачтовый рыболовный бот типа кэч. В "Морском словаре" Фальконера говорится: "Название П. дается судам с очень узкой кормой. П., плавающие в Средиземном море, отличаются от шебек тем, что они более высокобортные и имеют острое днище; применяются для перевозки грузов; имеют три мачты и латинские паруса". Средиземноморский тип П. следует считать прекратившим свое существование.

ПИНКЪЕ

(Pinkia) – голландское рыбацкое судно.

ПИПКА

(Pump-nozzle) – металлический или резиновый наконечник, прикрепляемый к шлангу. Служит для направления струи воды.

ПИРАМИДА

(Arm-rack) – приспособление для хранения винтовок.

ПИРАТ

(Pirate, pickaroon) – морской разбойник. В древности и в Средние века пиратство часто составляло доходную статью некоторых государств (Алжир, Тунис, Триполи). Значительно сократилось с развитием морских путей. См. Корсары.

ПИРОГА

(Pirogue) – длинный и узкий челн у караибов, название которого было перенесено европейцами и на сходный с ними челн у островитян Океании. Обычно делается из древесного ствола помощью выдалбливания или выжигания. Для устойчивости П. соединяют при помощи жердей по две; тогда на них можно ставить паруса. Такая двойная П. отличается быстрым ходом.

ПИРОКОЛЛОДИЙ

(Pyrocollodium) – см. Пироксилин.

ПИРОКСИЛИН

нитроцеллюлоза, нитроклетчатка, пироколлодий (Guncotton, pyroxyline) – взрывчатое вещество из группы азотнокислых эфиров углеводов, получаемое нитрованием клетчатки (целлюлозы). При большой степени нитрования получается нерастворимый П. Растворимый П. (пироколлодий, коллодионный хлопок) применяется для приготовления бездымного пороха. При смешивании П. с нитроглицерином (взаимная флегматизация) получается гремучий студень. Прессованный П. по количеству содержащей в нем воды разделяется на сухой, запальный и влажный.

ПИРОСКАФ

(стар.) – паролод.

ПИРОТЕХНИКА

(Pyrotechnics) – отрасль техники, занимающаяся изготовлением взрывчатых и горючих смесей, сигнальных огней, фейерверков, ракет.

ПИРОТЕХНИЧЕСКАЯ МИНА

– так назывались раньше мины, у которых заряд воспламенялся путем механического воздействия на различные химические составы, находившиеся в соприкосновении с зарядом.

ПИРСЫ

(Piers) – в случае необходимости развить на некотором участке берега причальную линию, превышающую длину фронта этого участка, устраивается ряд выступающих нормально или под острым углом к берегу сооружений, к обеим продольным сторонам которых могут причалиться суда. В американской практике под П. разумеют узкий выступ причальной линии – сплошной или сквозной конструкции.

ПИСВАК

– см. Ватербак.

ПИСАРЬ

– краснофлотец, выполняющий канцелярскую работу на корабле.

ПИСПОД

(стар.) – снасть, помощью которой поворачивался нижний нок бизань-рея; брас.

ПИСТОЛЕТ

(Pistol) – короткое ручное огнестрельное оружие для самообороны, изобретенное в XIV или XV в. Пистолеты автоматические, принятые в современных армиях на вооружении, представляют собой ручное огнестрельное оружие с использованием силы отдачи.

ПИСТОЛЕТ СИГНАЛЬНЫЙ

– большой пистолет, в который закладывается патрон с ракетным составом. С помощью П. С. сигнализация производится в светлое время суток цветными звездами и звездами, а в темное время – цветными звездами. Пистолетом передается ограниченное число сигналов, поэтому он используется для боевых и эволюционных сигналов. Дальность действия: днем примерно 20 каб., ночью – до 100 каб. Принятый в ВМФ П. С. известен под названием пистолета Верри.

ПИСТОН

(Percussion cap) – медный колпачок с ударным (взрывчатым) составом, надевающийся на затравочный, стержень ружей. Курок, ударяя по пистону, взрывает состав и воспламеняет заряд.

ПИТАНИЕ КОТЛОВ

(Feeding) — подача воды в котел. П. К. осуществляется при помощи питательных насосов. Количество подаваемой воды соотносится с нагрузкой котла.

ПИТАТЕЛИ

(Feeder) — см. Фидеры.

ПИТАТЕЛЬНАЯ ВОДА

— см. Вода питательная.

ПИТАТЕЛЬНАЯ ПОМПА

(Feed pump) — насос, подающий питательную воду в паровой котел. Применяются обычно поршневые П. П. в соединении с приводящей их в движение паровой машиной.

ПИТАТЕЛЬНЫЙ КЛАПАН обратный

(Feed valve) — клапан, который включается в питательный трубопровод и при перерыве в подаче воды автоматически закрывается, чем предупреждает выход воды из котла.

ПИТАТЕЛЬНЫЙ ТРУБОПРОВОД

(Feed piping) — трубопровод, по которому питательная вода поступает в котел.

ПИТЕР-БОТ

(Peter-boat) — парусные и гребные боты, короткие с заостренными носом и кормой, почти полупалубные и имеющие нечто вроде колодца (садка) для хранения рыбы. Используется пресноводными рыбаками на Темзе. Прежде, когда выше и ниже Лондона шла оживленная ловля рыбы, миноги и пр., П.-Б. имели широкое применение. В настоящее время их можно встретить еще на верхнем плесе, но и там они становятся редкими. П.-Б. в устье Темзы больше по размерам, чем на верхнем плесе, но того же типа. Прототипом П.-Б. является норвежский иол.

ПИХТА

— мягкое дерево, легко обрабатывается. Употребляется преимущественно для изготовления днищевого настила и нижних частей внутреннего оборудования мелких судов.

ПИЧНЫЕ ЛОШКИ

— см. Лошки.

ПИЧПАЙН

— белая американская сосна; употребляется для изготовления палубных досок, рангоута и пр.

ПИЩИК

— см. Зуммер.

ПЛАВ

(стар.) — лодка, судно.

ПЛАВАНИЕ

(Floating, navigation, natation, swimming) – 1. В физике – состояние тела, погруженного в жидкость, когда его вес уравновешивается давлением среды, равным (по закону Архимеда) весу вытесненной жидкости. 2. В навигации – пройденное расстояние. 3. В физкультуре – поддержание тела на поверхности воды и передвижение по ней с помощью согласованных толчкообразных движений конечностей, использующих воду как опору. Основные способы спортивного плавания: брасс, кроль, треджен и др.

ПЛАВАНИЕ ПО ДУГЕ БОЛЬШОГО КРУГА

(Great circle sailing) – см. Плавание по наивыгоднейшим путям.

ПЛАВАНИЕ ПО НАИВЫГОДНЕЙШИМ ПУТЯМ

– при выборе пути для большого океанского перехода, когда расстояние между отшедшим и пришедшим пунктами измеряется тысячами миль, нужно выбрать путь, который привел бы корабль к месту назначения наилучшим способом. Следовательно, в первую очередь необходимо выбрать путь наиболее короткий. Кратчайшее расстояние между двумя точками на шаре есть дуга большого круга. Поэтому, имея гномоническую карту данного океана, находят на ней пункты отшествия и пришествия и, соединив их прямой линией, получают искомую дугу большого круга. Однако плавание по дуге большого круга, являясь самым коротким по расстоянию, не всегда является самым выгодным, т. к. дуга большого круга может пролетать по таким областям океана, где кораблю придется весь путь бороться с противным ветром или противным течением. Поэтому при выборе наивыгоднейшего пути для совершения большого океанского перехода необходимо прежде всего обратиться к картам наивыгоднейших путей из I секции английских карт или к американским ежемесячным картам "Pilot charts", специально указывающим наивыгоднейшие пути между различными точками земного шара в разное время года.

ПЛАВАНИЕ ПО СЧИСЛЕНИЮ

– см. Счисление.

ПЛАВАЮЩАЯ МИНА

– см. Мина.

ПЛАВКИЙ ПРЕДОХРАНИТЕЛЬ

(Fuse) – предохранитель из свинцовых или серебряных проволочек или пластинок, соединенных с обоих концов в контакт и зажатых в латунных клеммах. П. П. концами включается в линию. Если проходящий по линии ток превысит допустимую величину, то проволочки расплавляются и цепь размыкается.

ПЛАВНА

(арх.) – низкие места, временно заливаемые водой, пойма.

ПЛАВНИК, ПЛАВИК

(сев.) – бревна, деревья, жерди и доски, принесенные течением, нередко издалека, и выкинутые на побережье приливом или волнением.

ПЛАВНЫЕ СЕТИ

– сети, применяющиеся в дрейфтерном промысле. Поддерживаются в вертикальном положении на определенной глубине с помощью поплавков (пробковых балбер) и буйков. Состоят из небольших прямоугольных сеток длиной от 15 до 50 м и высотой от 6 до 16 м, соединенных между собой и образующих порядок (сеть) длиной от 1 до 5 км. Весь порядок удерживается тросом, называемым вожаком, или буксиром. Встретив на своем пути подобную сеть, рыба, не имея возможности проскользнуть через ячейку, повисает на жаберных крышках.

ПЛАВУН

(арх.) – мокрый песок на морском берегу, оседающий под ногами.

ПЛАВУЧАЯ БАТАРЕЯ

(Floating battery) – военные корабли, предназначенные для обстрела сухопутных и морских позиций при использовании рек и плесов. Их главное оружие артиллерия, калибр которой может быть любых имеющихся размеров. Водоизмещение П. Б. различно: от 100 до 2500–3000 т. Обычно П. Б. имеют очень слабую броневую защиту, а иногда и совершенно ее лишены. Эти корабли обладают незначительной скоростью хода, а некоторые из них вовсе не имеют двигателей и передвигаются на буксире.

ПЛАВУЧЕСТЬ

(Buoyancy) – способность судна плавать на воде, неся на себе назначенные по роду его службы грузы, имея при этом заданную осадку носом и кормой (грузовую ватерлинию).

ПЛАВУЧЕСТЬ БОЕВАЯ

– см. Запас боевой плавучести.

ПЛАВУЧИЕ БАЗЫ

– суда специальной постройки или типа, переделанные из торговых судов. Придаются к соединениям подводных лодок, торпедных катеров и др. кораблей для обслуживания их на стоянке и в море.

ПЛАВУЧИЕ БАЗЫ-ФАБРИКИ

– промысловые суда, имеющие своим назначением прием объектов лова того или другого промысла и полную переработку их. К плавучим базам-фабрикам относятся китобойные матки и краболовы.

ПЛАВУЧИЕ КРАНЫ

(Floating-cranes) – краны той или иной системы, установленные на специальных понтонах и служащие для погрузки на суда и выгрузки с них тяжелых предметов (штучных грузов) в тех случаях, когда эта работа не может быть выполнена береговыми кранами.

ПЛАВУЧИЕ МАСТЕРСКИЕ

– суда вспомогательного назначения, соответствующим способом оборудованные и служащие для выполнения ремонтных работ на военных кораблях, не требующих пребывания последних в базе.

ПЛАВУЧИЕ МАЯКИ

(Lightships, light-vessels) – стационарные суда (часто паровые), устанавливаемые для ограждения удаленных от берегов или отдельно лежащих опасностей. На мачте П. М. ночью зажигается маячный фонарь, а днем поднимается шар. На борту П. М. пишут его название. См. также Бот освещаемый и Поплавок освещаемый.

ПЛАВУЧИЕ ПЕРЕГРУЖАТЕЛИ

– см. Пневматические перегружатели зерна.

ПЛАВУЧИЕ ПРИСТАНИ, ДЕБАРКАДЕРЫ

– стационарные суда, служащие для причаливания и стоянки у них различных судов.

ПЛАВУЧИЕ РЕМОНТНЫЕ СРЕДСТВА

— суда технического флота, обычно стационарные, обслуживающие ремонтные нужды судов. К П. Р. С. относятся плавучие мастерские, плавучие доки, плавучие краны и пр.

ПЛАВУЧИЕ САНАТОРИИ и СУДА ОТДЫХА

— суда, служащие для целей лечения трудящихся и их отдыха.

ПЛАВУЧИЕ СРЕДСТВА ПОРТА

— см. Портовые суда.

ПЛАВУХА

(арх.) — труп морского зверя, плавающий по морю.

ПЛАВЩИНА

(арх.) — всякий плавающий по воде предмет: обломки судна, бревно и пр.

ПЛАЗ РАЗБИВОЧНЫЙ

(Mould loft) — большой и светлый зал с гладким полом, покрытым черной масляной краской. На этом полу вычерчивается (разбивается) мелом теоретический чертеж судна в истинную его величину. По согласовании чертежа корпус прорезается на полу ножом или окрашивается особой краской.

ПЛАЗ СБОРОЧНЫЙ

— гладко выстроганный помост, сколоченный из досок, на котором перечерчивается с разбивки чертеж корпуса судна с истинными обводами всех шпангоутов, причем каждый шпангоут вычерчивается с обеими ветвями. На сборочном плазе проверяют флоры и угольники шпангоутов после изготовления последних в мастерской по шаблонам.

ПЛАЗОВАЯ КНИГА

— книга, в которую вписывают все ординаты, снятые с готового чертежа корпуса на плазе.

ПЛАКИРОВАНИЕ

— покрытие листа металла в процессе прокатки тонким слоем какого-нибудь другого металла, более устойчивого в отношении коррозии для предохранения от разрушения. См. Альклад.

ПЛАН

(Plan) — изображение на плоскости небольшого участка земной поверхности, принимаемого за плоскость. См. также Карты морские.

ПЛАНЕРИЗМ

— искусство летать на безмоторных аппаратах (планерах).

ПЛАНЕРЫ

(Gliders) — аппараты, родственные по конструкции аэропланам, но без винтомоторной группы. Необходимую для полета планера энергию дают сильные восходящие воздушные потоки, почему полет на планере (парение) возможен лишь при наличии некоторых условий местности и погоды. При отсутствии воздушных потоков непродолжительный полет на планере (планирование) возможен лишь или при

сбрасывании его с некоторой высоты (холм, гора), или путем сообщения планеру некоторой начальной скорости запуском на амортизаторе, или буксировкой какими-либо другими средствами транспорта (автомобиль, аэроплан).

ПЛАНЕТОИДЫ

(Planetoid) — см. Астероиды.

ПЛАНЕТЫ

(Planet) — небесные тела, сходные в некоторых отношениях с Землей и подобно ей обращающиеся вокруг Солнца. Размеры планет весьма разнообразны, но каждая из них гораздо меньше Солнца. Планеты представляют собою остывшие темные шары, видимые только потому, что их освещает Солнце. Для невооруженного глаза планеты имеют вид звезд. В настоящее время известно 9 больших планет: Меркурий, Венера, Земля, Марс, Юпитер, Сатурн, Уран, Нептун и Плутон. Кроме того, известно свыше 1000 малых планет (астероидов).

ПЛАНЕТЫ БОЛЬШИЕ, или ГЛАВНЫЕ

— см. Планеты.

ПЛАНЕТЫ ВЕРХНИЕ

— все планеты, более удаленные от Солнца, чем Земля. К числу верхних планет относятся все планеты, кроме Меркурия и Венеры.

ПЛАНЕТЫ МАЛЫЕ

— см. Астероиды.

ПЛАНЕТЫ НИЖНИЕ

— так называются планеты Меркурий и Венера, менее удаленные от Солнца, чем Земля.

ПЛАНИРОВАНИЕ САМОЛЕТА

— плавный спуск самолета с выключенным мотором под действием силы тяжести. При вертикальном положении продольной оси самолета планирование самолета переходит в пикирование.

ПЛАНИСФЕРА

(Planisphere) — стереографическая проекция сферы на плоскости.

ПЛАНКА

(Cleat, clamp, kevel) — деревянный или металлический брусок, прикрепленный горизонтально к борту внутри судна. Иначе называется кофельпланкой и служит для проводки снастей в имеемые в ней шкивы и крепления их на вкладываемых в нее кофель-нагелях. Кроме того, П. называются всякие металлические или деревянные дощечки, имеющие форму прямоугольника и прибиваемые сверх досок.

ПЛАНОВАЯ АЭРОФОТОСЪЕМКА

— аэрофотосъемка, производимая под прямым углом к горизонтальной плоскости объекта; позволяет достаточно точно определять расстояние и величину предметов.

ПЛАНШЕТ

(Plane-table) — 1. Часть мензулы — особая доска, обычно 60 x 60 см. К П. прикрепляется бумага, на которую наносится план местности при съемке. 2. План, полученный мензуральной съемкой.

ПЛАНШИРЬ

(1. Rail, woodrail, bulwark rail. 2. Solid gunwale) – 1. Деревянный брус с закругленной поверхностью или стальной из особого вида фигурной стали, ограничивающий фальшборт судна в верхней его части. 2. На гребных судах – брус, покрывающий верхние концы шпангоутов вокруг всей шлюпки, с гнездами для уключин. Служит добавочным креплением бортов. 3. На деревянных судах – толстые доски, связывающие верхние концы топтимберсов.

ПЛАСТИКИ

– см. Пластические массы.

ПЛАСТИНА

– главная часть составного рея.

ПЛАСТИЧЕСКИЕ МАССЫ, ПЛАСТМАССЫ, пластики

– класс материалов, обнимающий все промышленные вещества или смеси веществ, способные при тех или иных условиях подвергаться пластическим деформациям для выделки изделий требуемой формы и обладающие надлежащей крепостью и жесткостью. П. классифицируются по исходному сырью, по их химическим и физико-механическим свойствам, а также по химизму самого технологического процесса. Наиболее широкое применение получили П. из искусственных смол, как по своей дешевизне, так и по высоким физико-механическим качествам. Основными достоинствами П. являются: высокая механическая прочность, высокие диэлектрические свойства, большая огнестойкость, химическая стойкость, малая теплопроводность, пластичность, способность к формированию, негорючесть большинства из них, хорошая окрашиваемость и небольшой удельный вес. П. начинают находить применение в судостроении (напр. некоторые трубы, части приборов и т. п.).

ПЛАСТИЧНОСТЬ

(Plasticity) – способность вещества (металла, глины и т. д.) принимать под давлением любую форму, не подвергаясь при этом разрушению, и в дальнейшем сохранять эту форму.

ПЛАСТЫРНАЯ ПАРТИЯ

– так раньше называлась группа краснофлотцев, назначенная по так наз. аварийному расписанию для заводки пластыря.

ПЛАСТЫРЬ

– приспособление для временной заделки небольших пробоин. Второе значение слова пластырь (стар.) – см. Фляст.

ПЛАСТЫРЬ ДЕРЕВЯННЫЙ

– см. Шведский план.

ПЛАСТЫРЬ КОЛЬЧУЖНЫЙ БАРАНОВА

– пластырь, состоящий из сетки, свитой из колец стального троса и обшитой с каждой стороны двумя слоями парусины. Пластырь оканачен 76 мм (3") тросом. Сетка имеет особый стальной проволочный трос в 25 мм (1").

Пластырь Баранова.

Оба троса скреплены между собой бензелями, пропущенными через люверсы в парусине. В середине колец сетки имеются шайбы в несколько слоев парусины, через которые прошиваются и, следовательно, соединяются друг с другом все слои

парусины. Сетка или кольчуга придает пластырю большую крепость и не позволяет парусине вдавливаться внутрь пробоины под напором воды.

ПЛАСТЫРЬ ОБЫКНОВЕННЫЙ, или ПЛАСТЫРЬ ДВОЙНОЙ ПАРУСИНЫ

— пластырь, сделанный из толстой двойной парусины со шпиговкой из старых парусиновых обрезков. Он имеет форму трапеции, к четырем углам которой прикрепляются коуши для ввязывания длинных концов кабельной работы, называемых шкотами. Для подводки к месту пробоины к нижней части пластыря привешивают грузы и укрепляют его помощью двух верхних шкотов к борту в районе пробоины. Нижние шкоты (подкильные концы) проводят под судно (если не были заведены заранее) на противоположную сторону и затем оттуда одновременно тянут их. Пластырь, подойдя к назначенному месту, приляжет к обшивке и закроет пробоину.

ПЛАСТЫРЬ РЕЙКОВЫЙ С. О. МАКАРОВА

(Makaroff's mat) — пластырь, состоящий из двух рядов парусины № 1, сшитых как у шпигованного пластыря. На одну из сторон параллельно верхней кромке накладываются рейки из тикового или ясеневоего дерева и покрываются парусиной № 6. Другая сторона парусины покрывается сукном. Все слои (парусина, покрывающая рейки, оба ряда толстой парусины и сукно) прошиваются по основанию рейков тройным швом. Весь пластырь оканачен 89 мм (3,5") ликтросом. Сверху парусины № 6 к рейкам привинчены железные оцинкованные полосы, которые придают пластырю еще и отрицательную плавучесть. К верхнему, более толстому рейку привинчены ушки. Размер пластыря 3 x 4,5 м, его вес — 2,4 т.

ПЛАСТЫРЬ ШПИГОВАННЫЙ

— четырехугольный пластырь, состоящий из двух рядов парусины № 1. Оба ряда располагаются полотнищами, один перпендикулярно к другому, и прошиваются вдоль и поперек тройным швом. Кругом пластырь оканачен ликтросом. На одну из сторон его нашит шпигованный мат. Размеры шпигованных пластырей: 3 x 3 м, 4,5 x 4,5 л, 6 x 6 м. Ликтросы от 88 до 112 мм.

ПЛАТАН

(Sailmaker's palm) — род перчатки, сделанной из кожи для кисти рук. К ней прикрепляется круглая металлическая пластинка с маленькими ямками, называемая парусным наперстком. П. называют также гардаманом. Применяется при шивании парусины.

ПЛАТАН, ПЛАТИН, ПЛАТИНГ

— плетеный мат, употребляемый на обертывание частей стоячего такелажа, рангоута и пр. в целях предохранения их от трения во время походов.

ПЛАТ-БЛОК

— блок с открытым с одной стороны шкивом для закладывания в него снастей.

ПЛАТИНГИ

— плетенки из каболок.

ПЛАТЛОГ

(Apron of the cannon) (стар.) — пушечная покрывка. В дословном переводе с голландского — свинцовая покрывка.

ПЛАТФОРМА

(Platform) — 1. Палуба, идущая не по всей длине судна, а только на части ее. На военных судах под нижней палубой располагается I П., именуемая также кубриком, далее идет II П., или просто платформа, ниже ее III П., называемая трюмом. 2.

Короткая навесная палуба, расположенная у мачты и служащая для установки грузовых лебедок на торговых судах. 3. См. Судоремонтная платформа.

ПЛАШКИ

— режущий инструмент для нарезания наружной резьбы на металлических винтах; состоит из двух пластинок, снабженных винтовыми углублениями и зажимаемых при нарезке в клупп.

ПЛАШКОУТ, ПЛАШКОТ

(Scow, lighter) — то же, что и лихтер, но с меньшей осадкой.

ПЛЕЙТЫ

(Playtes) — суда XV в. Служили для перевозки грузов и пассажиров между портами Англии и Франции.

ПЛЕС

— 1. Участок русла реки между двумя смежными перекатами. Плесом также называют более или менее обширные участки реки, имеющие на всем протяжении одинаковые условия для судоходства и представляющие некоторую единицу судоходных расчетов. См. также Русло реки. 2. Более или менее обширный участок моря в пересеченных районах театра, допускающий боевое маневрирование относительно крупных соединений флота. 3. Значительные пространства воды, остающиеся между островами в шхерах. 4. Колено, загиб реки в ее уклонении от прямого направления, вследствие чего течение в этих местах быстрее (арх.). 5. Береговая часть материка, образовавшаяся от завала реки землей или от изменения направления русла реки (арх.).

ПЛЕТЕНКА

(Plat, plait or plaiting) — материал, из которого плетутся маты. Она плетется из 9 каболок, взятых по три.

Плетенка.

ПЛЕХАВИНА, ПЛЕШИНА

(волж.) — голое место на земле; проталина в снегу. Островок, не заливаемый водой.

ПЛЕХТ

(стар.) — возвышенная часть корабля в носу и в корме; первая из них называлась форт-плехт, а вторая — гитур-плехт.

ПЛЕХТ, ПЛЕХТ-АНКЕР

(Best bower anchor) — правый становой якорь. Принадлежал к судовым якорям больших размеров.

ПЛЕХТОВЫЙ КАНАТ

(Best bower cable) — якорная цепь правого станového якоря.

ПЛЕЧИКО

— расстояние между сплеснями.

ПЛЕЧО

(речн.) – 1. На судне П. называется закругление наружной обшивки борта. 2. Плечом яра называется место, где изогнутый берег переходит в прямолинейный. П. у яра два: верхнее и нижнее, считая по течению.

ПЛЕЧО ПАРЫ СИЛ

– расстояние между прямыми, по которым направлены силы, образующие пару сил.

ПЛЕШИНА

(касп.) – небольшой песчаный островок.

ПЛЕЯДЫ

– см. Стожары.

ПЛИ

(Fire) – команда, по которой производился выстрел из винтовки. Раньше по этой команде производился выстрел и из артиллерийских орудий. Сейчас заменена командой "залп".

ПЛИМСОЛЛЯ ДИСК

– см. Грузовая марка.

ПЛИНТУС

(Skirting-board) – брус, положенный на палубу деревянного судна и служащий для утверждения стоек переборок.

ПЛИТКА

– однорядный плот, по краям которого вместо сквозных перил устраивается глухой сруб в два бревна вышиной.

ПЛИТОВНИК

(волж.) – каменистое дно реки, представляющее собой однообразную ровную поверхность и имеющее в некоторых местах значительное протяжение.

ПЛИЦА

– 1. Черпак для вычерпывания воды из лодки. 2. Лопасть гребного колеса. 3. См. Лейка или Плица.

ПЛОСКИЙ НАЙТОВ

– применяется в тех случаях, когда нужно растянуть два конца с очками на какой-либо части рангоута; так, напр., при задривании на бушприт крагов, ватер-штагов и ватер-бакштагов.

ПЛОСКОГУВЦЫ

(Flat-nosed pliers) – небольшие щипцы с плоскими губками; применяются для захватывания и изгибания под углом проволоки и различных мелких изделий.

ПЛОСКОДОННОЕ СУДНО

(Flat bottomed ship) – судно, у которого угол подъема днища от киля до скулы равен 0°.

ПЛОСКОСТЬ БОМБОМЕТАНИЯ

– вертикальная плоскость, проведенная через точку сбрасывания и расположенная в направлении путевой скорости самолета.

ПЛОСКОСТЬ ДИАМЕТРАЛЬНАЯ

– вертикальная, продольная плоскость, проходящая через среднюю линию киля и штевней (крайних оконечностей судна). Эта плоскость делит судно на две равные и симметричные части.

ПЛОСКОСТЬ КАРТИННАЯ

– см. Карты гномонические.

ПЛОСКОСТЬ КОМПАСНОГО МЕРИДИАНА

– вертикальная плоскость, проходящая через ось магнитной стрелки, находящейся под действием силы земного магнетизма и испытывающей на себе влияние магнитных сил судового железа.

ПЛОСКОСТЬ МАГНИТНОГО МЕРИДИАНА

– вертикальная плоскость, проходящая через ось магнитной стрелки, находящейся под действием только силы земного магнетизма.

ПЛОСКОСТЬ СТРЕЛЬБЫ

– вертикальная плоскость, проведенная через ось канала орудия.

ПЛОТ

(Raft, punt) – плавучая платформа, представляющая собой ряд связанных между собой бревен, иногда настланных сверху досками.

ПЛОТ ПРОМЫСЛОВЫЙ

– так на Каспии называют рыбную пристань.

ПЛОТИК

(арх.) – твердое песчаное или песчано-каменистое дно озера или реки.

ПЛОТИНА

(Dam) – сооружение, служащее для поднятия уровня воды в реках с целью улучшения судоходства или получения в этом месте сосредоточенного падения воды для установки водяных турбин (плотины водоподъемные) и для образования искусственных водохранилищ (плотины водохранилищные). Последние служат для целей водоснабжения и регулирования стока.

ПЛОТИЩЕ

(арх.) – деревянная пристань.

ПЛОТНОСТЬ

(Density) – масса данного тела, заключенная в единице объема. За единицу плотности принимается плотность воды при 4° Цельсия.

ПЛОТОХОД

– устройство (шлюз) в плотине, служащее для прохода плотов вверх и вниз по течению.

ПЛОТЫ ВАЛЬСЫ

— то же, что и катамаран (см.).

ПЛОЩАДКА

— 1. Складское помещение в порту, не защищенное от непогоды. 2. Захватные приспособления при производстве погрузочно-разгрузочных работ в виде деревянного щита, прикрепленного к прочной деревянной четырехугольной раме, по углам которой имеются обухи. Когда груз на нее положен, за обухи площадки задевают крючки четырехконечного стропа. П. особенно удобны для подъема таких грузовых мест, которые нельзя сдавливать обыкновенным стропом и которые нельзя взять на парусиновый строп или сетку (ящики с фруктами или с яйцами).

ПЛОЩАДЬ ДИСКА

(гребного винта) — см. Элементы гребного винта.

ПЛОЩАДЬ КРЫЛА САМОЛЕТА

— площадь всех поверхностей (кроме хвостового оперения), могущих создать подъемную силу. П. К. С. всегда выражается в квадратных метрах. Площадь элеронов входит в площадь крыла.

ПЛОЩАДЬ ПАРУСНОСТИ

— сумма площадей всех отдельных парусов судна, составляющих его парусное вооружение.

ПЛОЩАДЬ РУЛЯ

— площадь пера руля. Величина П. Р. определяется расчетом для каждого судна. Она зависит от величины погруженной площади диаметральной плоскости судна, которую можно принять равной произведению LT , где L — длина судна, а T — его углубление; на величину площади руля влияет также скорость хода судна. Величина площади руля определяется формулой:

$$S = LT/A$$

где: S — площадь пера руля, A — коэффициент, изменяющийся в зависимости от типа судов и скорости хода. Для линейных кораблей и линейных крейсеров $A = 45-50$; для легких крейсеров, миноносцев $A = 50-55$; для трансатлантических быстроходных судов $A = 50-70$.

ПЛУНЖЕР

(Plunger) — см. Ныряло.

ПЛУТОН

— наиболее удаленная на числа известных в настоящее время планет. Открыта в 1930 г. в США на обсерватории Лоуэла астрономом Томбо. Среднее расстояние от Солнца 6000 млн. км. Период обращения вокруг Солнца около 250 лет. Даже в самые сильные телескопы П. кажется точкой. Размерами П., вероятно, меньше Земли.

ПЛУТОНГ

— совокупность орудий одинакового калибра на корабле, могущих одновременно действовать по одной и той же цели и расположенных в помещении, допускающем возможность общего управления посредством голосовой передачи. В настоящее время этот термин заменен термином батарея.

ПЛУТОНГОВЫЙ КОМАНДИР

— командир батареи на корабле. Термин, изъятый из употребления.

ПЛЫВУН

(сев.) – отдельные, легко обходимые льдины плавающего льда.

ПЛЫТЬ

(To sail, to steam, to proceed, to steer, to run, to go, to be under sail).

Плыть вдоль берега – продвигаться вдоль береговой черты на безопасном от берега расстоянии. Плыть по лоту – см. Идти.

ПЛЮВИОГРАФ

– см. Дождемер.

ПЛЯЖ

(Beach) – пологий открытый берег, омываемый волнами или приливом, преимущественно песчаный или галечный. В юридическом смысле (в иностранных законодательствах) – пространство берега между высокой и низкой водой.

ПНЕВМАТИЧЕСКАЯ ПОЧТА

(Pneumatic post) – устройство для быстрой доставки в особых патронах местной корреспонденции по системе труб давлением сжатого воздуха или путем создания разрежения воздуха.

ПНЕВМАТИЧЕСКИЕ ПЕРЕГРУЗАТЕЛИ ЗЕРНА, ЗЕРНОСОСЫ

– представляют основанные на всасывании или на нагнетании снаряды; во всасывающих установках в особом металлическом резервуаре создается помощью воздушного насоса разрежение от 200 до 250 мм ртутного столба; вследствие этого наружный воздух со значительной скоростью устремляется в этот резервуар через гибкую трубу, конец которой погружается в зерно, подлежащее поднятию из трюма судна. Зерно увлекается с воздухом по трубе, попадает в резервуар, а оттуда путем автоматически действующего приспособления выводится через кожух наружу в лоток или на ленту, отводящие его по назначению. Производительность пневматических перегружателей составляет от 30 до 200 т в час и даже более при нескольких сосущих трубах. Плавающие пневматические перегружатели для зерна представляют аппараты такой же в общем конструкции, как и описанные выше зернососы, только поставленные на понтоны.

ПНЕВМАТИЧЕСКИЙ ИНСТРУМЕНТ

(Pneumatic tool) – ручной инструмент, приводимый в движение воздухом, сжатым до 4–6 атм. К пневматическим инструментам относятся: пневматические клепальные молотки – для расклепывания заклепок; пневматические зубила – для обрубки металла; пневматические чеканы – для прочеканки швов и др. ударные инструменты. Они состоят из открытого с одного конца цилиндра, в котором быстро движется поршень-боек под действием сжатого воздуха, поступающего в молоток через рукоятку и подводимого поочередно сверху и снизу поршенька распределительным клапаном. Частые и сильные удары поршенька об обжимку и вызывают работу П. И. Кроме того, существует ряд П. И. с вращательным рабочим движением, напр. сверлилки, отвертки, шлифовалки и т. д., которые представляют собой комбинацию небольшого поршневого воздушного моторчика с соответственным инструментом. Пневматические инструменты широко применяются особенно в металлообрабатывающей промышленности (судостроение, котлостроение, постройка железных конструкций, в литейном деле, при сборочно-монтажных работах и т. д.).

ПНЕВМАТИЧЕСКИЙ ЖИЛЕТ

– индивидуальное спасательное средство, широко распространенное в английском флоте; представляет собой особой формы резиновый баллон, наполняющийся в минуту опасности воздухом путем вдувания через резиновую трубку. Может быть постоянно надетым на человеке, не стесняя его движений.

ПНЕВМАТИЧЕСКОЕ ОРУЖИЕ

— оружие, в котором для выбрасывания пули (или снаряда) применяется сжатый воздух.

ПНЕВМЕРКАТОРЫ

— пневматические приборы для определения высоты уровня жидкости, напр. уровня нефти в систерне, уровня воды в паровых котлах и т. п.

ПОБЕРЕЖНИК

(сев.) — северо-западный ветер.

ПОВОЧЕНЬ

(речн.) — подводная песчаная отмель, примыкающая к берегу. На Днепре называется отволкой.

"ПОВУДКА"

— специальный сигнал, исполняемый на горне для подъема команды от сна.

ПОВАР

(Cook) — см. Кок.

ПОВАРНЯ

(стар.) — так называлась в петровские времена кухня (камбуз) на военных кораблях.

ПОВЕЗАТЫ

(галерн.) — загородки борта, суконные обвесы по бортам.

ПОВЕРКА ВЕЧЕРНЯЯ

— проверка наличия на корабле команды. Производится под непосредственным наблюдением дежурного по кораблю и при участии командиров боевых частей (начальников служб) и всех присутствующих на корабле командиров подразделений. Для проверки команда корабля в 22 часа выстраивается по частям и подразделениям в установленных местах корабля. После окончания проверки команде разрешается брать койки (или постилать их) и ложиться спать.

ПОВЕРНУТЫЙ ГАК

— см. Гак.

ПОВЕРХНОСТИ ИЗОБАРИЧЕСКИЕ

— поверхности равного атмосферного давления.

ПОВЕРХНОСТИ РАЗДЕЛА

(Surface of discontinuity) — поверхности соприкосновения двух масс воздуха, в частности теплой нехолодной массы. Поверхности раздела часто называют фронтальными поверхностями. См. также Фронт, или линия раздела.

ПОВЕРХНОСТЬ НАГРЕВА КОТЛА

(Heating surface) — поверхность металлических стенок элементов котла, с одной стороны омываемых топочными газами, а с другой — пароводяной смесью. П. Н. К. обычно слагается из поверхности экономайзера, пароперегревателя и собственно

парового котла. Она измеряется в м² и колеблется в зависимости от назначения котла от нескольких м² до 4000 м².

ПОВЕСТКА

— особый сигнал, исполняемый на горне за 15 мин. до подъема и спуска флага.

ПОВЕТЕР

(сев.) — попутный ветер.

ПОВОДЕНЬ

(арх.) — отлогий, покатый вал на реке или на море, противопологаемый крутому.

"ПОВОДЦЫ"

— см. Ярусная сеть.

ПОВОДЬ

— 1. Попутное (под влиянием благоприятного ветра) течение, направление движения воды в реке, море или озере. Относительно реки П. означает собственное естественное течение, т. е. течение вниз. Отсюда выражение: на поводи — вниз по течению (противоположное этому: на противень — против течения). Поводный — находящийся, расположенный по течению воды, совпадающий с ним. Поводный кол — вбитый наклонно по течению воды кол забора (арх.). 2. См. Выгон.

ПОВОРОТ

— в отношении судов с механическим двигателем — изменение курса; в отношении парусных судов — переход с одного галса на другой. При этом если судно пересекает линию ветра носом против ветра, то такой поворот называется оверштаг, если же пересекает линию ветра кормой, то такой поворот называется через фордевинд.

ПОВОРОТ в ордере

— маневр, производимый соединениями для изменения направления движения ордера, не меняя самого ордера.

ПОВОРОТ "ВСЕ ВДРУГ"

(Alltogether) — способ выполнения эволюции, когда корабли поворачивают одновременно в одну и ту же сторону на одинаковый угол. Этот поворот характеризуется тем, что при одновременном повороте кораблей строя изменяется как направление движения, так и угол строя. При этом пеленг остается постоянным. Поворот может быть выполнен из любого строя.

"ПОВОРОТ ОВЕРКИЛЬ"

— так в шутку говорят моряки про перевернувшуюся вверх килем шлюпку из-за неудачно (неискусно) выполненного маневра.

ПОВОРОТ ОВЕРШТАГ

(To tack about, to go about, to heave in stays) — поворот судна или шлюпки, идущих под парусами, против ветра; при этом повороте руль кладется на ветер, судно бросается к ветру и, когда дойдет до линии ветра, т. е. до такого положения, что ветер будет дуть по направлению диаметральной плоскости, переносят сперва задние, а потом и передние паруса на другую сторону с возможной быстротой; в это время судно перекачивается через линию ветра и ему дают уклониться до тех пор, пока оно не ляжет в бейдевинд на другом галсе. При повороте оверштаг судно описывает дугу круга от 7 до 12 румбов.

ПОВОРОТ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНО

(In succession) — способ производства эволюции, когда корабли, находясь в строе кильватера и следуя движению головного корабля, поворачивают один за другим по порядку номеров, проходя последовательно через одну и ту же точку поворота. Последовательный поворот представляет простейший способ производства эволюции для изменения направления линии строя. При этом угол строя, ширина и длина строя остаются постоянными. Пеленг строя меняется. П. П. может выполняться только в строе кильватера.

ПОВОРОТ "ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНО ВСЕ ВДРУГ"

— способ выполнения эволюции. Производится в основном, как и поворот "все вдруг", но с той разницей, что корабли начинают поворот не одновременно, а по очереди. При этом в строе кильватера первым начинает поворот концевой, а в строе фронта и пеленга — ближайший к стороне поворота корабль. Каждый последующий корабль продолжает идти старым курсом до тех пор, пока не заметит, что его задний мателот (при строе кильватера) или соответствующий фланговый корабль (в других строях) покотился в заданную сторону.

ПОВОРОТ ЧЕРЕЗ ФОРДЕВИНД

— поворот судна или шлюпки, идущих под парусами, по ветру; при этом способе судну при помощи руля и парусов дают возможность уклониться от бейдевинда до фордевинда, а потом подняться до бейдевинда другого галса. При повороте через фордевинд судно описывает дугу круга от 20 до 28 румбов.

ПОВОРОТИТЬ на другой галс

— сделать поворот, т. е. поставить судно относительно ветра в такое положение, чтобы ветер дул в его правый борт, если до поворота он дул в левый, и обратно.

ПОВОРОТИТЬ РЕИ

(To cross the yards) — спустить марса-, брам- и бом-брам-реи одним ноком вниз.

ПОВОРОТЛИВОЕ СУДНО

(Nandy ship) — судно, хорошо слушающееся руля.

ПОВОРОТЛИВОСТЬ

(Agility) — способность судна поворачиваться при отклонении руля на какой-либо угол. П. наряду со скоростью хода является основным маневренным фактором и характеризуется следующими элементами: скоростью изменения курса на различное число градусов, продолжительностью и диаметром циркуляции.

ПОВОРОТНОЕ ПРОСТРАНСТВО

— пространство внутри речного порта, отведенное для разворачивания судов. В порту, состоящем из нескольких бассейнов, П. П. располагается в месте их сопряжения. Диаметр П. П. назначается не менее полуторной длины самого большого из судов, посещающих порт.

ПОВОРОТНЫЕ ЛОПАСТИ

— лопасти гребного винта или колеса, поворачиваемые для достижения наивыгоднейшей их работы в данных условиях хода.

ПОВОРОТНЫЕ МЕХАНИЗМЫ ОРУДИЙ

— приспособления для поворачивания орудий при наводке в горизонтальной плоскости.

ПОВОРОТНЫЕ ШТУКИ
(сев.) — футоксы.

ПОВОРОТНЫЙ КРАН
— см. Краны подъемные.

ПОВОРОТНЫЙ КРУГ
(Tropic) — см. Тропики.

ПОВОРОТНЫЙ СТВОР
— см. Створ.

ПОВОРОТНЫЙ ШПАНГОУТ
(Canttimber) — см. Шпангоут.

ПОВОРОТЫ ПРИ ЭВОЛЮЦИЯХ
(Turns) — разделяются на следующие виды: последовательный поворот, поворот "все вдруг" и поворот "последовательно все вдруг".

ПОГИБИ БИМСА
— кривизна, идущая поперек судна; делается для лучшего стока воды, попадающей на палубу, а также для увеличения прочности бимсов.

ПОГИБЬ
— изгиб, излом, уклон от прямого направления, кривизна. Погибь палубы (Cambering of a ship's deck).

ПОГОДА
(Weather) — фактическое в данный момент в данном пункте сочетание метеорологических элементов и фактические изменения характера этих сочетаний в течение сравнительно непродолжительного промежутка времени (напр. часа, суток, недели).

ПОГОДА, ПОГОДИЩА
(арх.) — буря, ненастье, метель.

ПОГОДОВЕДЕНИЕ
— отдел метеорологии, занимающийся изучением и прогнозом погод.

ПОГОН
— 1. Металлический прут, по которому скользит блок какой-нибудь снасти при переносе паруса с одного борта на другой. 2. Попутный ветер, поветерь (волж.).

ПОГОНЫ
(Epaulet) — плечевой знак особой формы для офицеров и рядового состава.

ПОГОННОЕ ОРУДИЕ
(Chase gun) — артиллерийское орудие, которое может стрелять прямо по носу корабля. Называется так в отличие от ретирадного.

ПОГОННЫЙ

(волж.) — говорят о ветре, когда он дует в корму судна, т. е. попутный ветер.

ПОГОННЫЙ ПОРТ

(Chase port) (стар.) — носовой порт для погонного орудия.

ПОГОНЯ

(Chase) — преследование уходящего противника.

ПОГРЕБА

— специально приспособленные и оборудованные помещения на судне для хранения запасов. В зависимости от своего назначения каждый погреб получает дополнительное наименование, как, напр., снарядный (Shellroom), зарядный, патронный, салютный, пороховой (Magazine), ружейный, минный, провизионный, сухой провизии, мокрой провизии, сухарный, винный и т. д.

ПОГРЕБ БОМБОВЫЙ

(Shell-room) (стар.) — снарядный погреб.

ПОГРЕБА ПРОВИЗИОННЫЕ

— специально оборудованные помещения на судах, в которых хранится провизия для питания экипажа и пассажиров. Обычно провизионные погреба разделяются на погреба мокрой и сухой провизии.

ПОГРЕШНОСТЬ ИНДЕКСА секстана

— дуга, на которую отстоит индекс верньера от нуля на лимбе при параллельном положении зеркал. Ее присоединяют к отсчетам лимба со знаком минус, если при параллельном положении зеркал индекс располагается влево от нуля, и со знаком плюс, если при тех же условиях индекс находится вправо от нуля.

ПОГРУЖАТЬСЯ

(To sink, to submerge, to dive) — если говорится о надводном судне, то означает опускаться в воду, тонуть. Если речь идет о подводном корабле, то означает — уходить под воду.

ПОГРУЖЕНИЕ ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ

— процесс перехода подводной лодки из надводного положения в подводное.

ПОГРУЗОЧНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

(Shipping documents) — обычно этими документами служат: комплект коносаментов, страховой полис, фактура, свидетельство о происхождении товаров и т. д.

ПОГРУЗОЧНЫЕ ПЛОЩАДКИ

— см. Площадка.

ПОГУДАЛА, ПОГУДАЛО

(сев.) — длинный румпель у шняки.

ПОДАТЬ КОНЕЦ

(To heave, to throw the end of a rope) – бросить или перебросить конец (трос) на другое судно или стенку.

ПОДАЧА

– доставка боезапаса из погребов к орудиям.

ПОДАЧНАЯ ТРУБА

– часть башенной установки, представляющая собой трубу из толстых стальных листов, доходящую до днища и упирающуюся в жесткий нижний штыр (на шариковом подшипнике). В верхней своей части она крепится к бронеовой обшивке вращающейся части башни. П. Т. вращается вместе с башней. Внутри трубы на площадках помещаются механизмы горизонтального и вертикального наведения и происходит подача снарядов и зарядов из подбашенного отделения к орудиям.

ПОДБАЛОЧНЫЕ, ПОДТЕЛИНА

– ряд брусьев под бимсами деревянных речных судов.

ПОДБАЛОЧНЫЕ БРУСЬЯ

– несколько рядов брусьев, устанавливаемых на деревянных судах баржевой конструкции под палубой.

ПОДБАЛОЧНЫЙ ПОЯС

(стр.) – привальный брус.

ПОДБОЙКА

– 1. Инструмент вроде топора, но с тупым закругленным концом, которым обжимают полки угольников при высадке. 2. Подставка, которой поддерживают заклепку во время заклепывания головки.

ПОДВОЙНЫЙ БОРТ

– борт корабля, противоположный тому, с которого в бок ведется артиллерийский огонь по противнику.

ПОДБОР

(Rising of the timbers) – 1. Подводная или, вернее, суженная часть судна. 2. Когда при деревянном судостроении говорят "подбирать днище", то это значит – уложить днищевые доски так, чтобы соединения их друг с другом по длине приходились в одной линии.

ПОДБОРИСТОЕ СУДНО

(Sharp built vessel) – острокильное судно.

ПОДБРЮШНИК

– см. Полоз.

ПОДВАЛЬЕ ПЕРЕКАТА

(речн.) – нижний конец фарватера (корыта) переката, за которым следует большая глубина, течение уменьшается и становится сразу тише, чем на перекаате.

ПОДВАХТЕННЫЙ

– поддежурный, сменившийся с вахты.

ПОДВЕТРЕННАЯ СТОРОНА

(Leeside) – сторона, противоположная той, в которую дует ветер, т. е. противоположная наветренной стороне. Так, напр., если судно идет правым галсом, то его левая сторона будет называться подветренной, а правая наветренной.

ПОДВЕТРЕННЫЙ

– противоположный наветренному (см.).

ПОДВЕТРЕННЫЙ БЕРЕГ

– берег, расположенный с подветренной стороны судна.

ПОДВЕТРЕННЫЙ ТРАВЕРЗ

– направление, перпендикулярное диаметральной плоскости с подветренной стороны.

ПОД ВЕТРОМ

(On the lee, leeward) – в стороне, противоположной той, откуда дует ветер.

ПОДВИЖКИ

(речн.) – весной при прибытии воды, когда лед взламывается и начинает медленно двигаться по течению реки, говорят, что начались первые подвижки льда.

ПОДВОДНАЯ ЗВУКОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

– способ сигнализации при помощи звуковых аппаратов, передающих звук под водой.

ПОДВОДНАЯ ЛИНИЯ

– кабельная линия электропередачи или связи, прокладываемая через значительные водные пространства (озера, моря и океаны).

ПОДВОДНАЯ ОПАСНОСТЬ

– см. Опасности мореплавания.

ПОДВОДНАЯ ПОВЕРХНОСТЬ СУДНА

– часть корпуса судна, погруженная в воду. Приближенная величина подводной поверхности судна при данных – длине L , ширине B , углублении T и коэффициенте водоизмещения γ может быть определена по формуле: $S = (1,7T + \gamma B)L$.

ПОДВОДНИКИ

– личный состав подводных лодок.

ПОДВОДНИЦА

(бел.) – подводная, никогда не открывающаяся мель.

ПОДВОДНО-ЗВУКОВЫЕ ПРИБОРЫ

– приборы, служащие для целей подводно-звуковой связи или подводного шумопеленгования.

ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ

(Submarines) – корабли, способные не только к действиям на поверхности моря, но и нанесению удара из-под воды, пользуясь возможностью скрытого под водой приближения к противнику. Назначение подводных лодок – нанесение удара торпедой,

миной и артиллерийским оружием по боевым и торговым кораблям противника, а также дозорная и разведывательная служба.

В настоящее время ПЛ могут быть подразделены на следующие основные классы: 1. Эскадренные ПЛ, предназначенные для совместных действий с подводными кораблями и отрядами надводных кораблей. 2. Крейсерские ПЛ, предназначенные для самостоятельных и совместных с надводными кораблями и воздушными силами действий на морских путях сообщения противника, в том числе и отдаленных районах. 3. ПЛ, предназначенные для действий на позициях у подходов к базам противника, а также в открытом море, на ограниченных морских театрах. 4. ПЛ прибрежного действия, предназначенные для действий у своих берегов, а также в ограниченных районах (мелководье, шхеры).

Подводная лодка,

ПЛ с преобладающим минным вооружением носят название подводных заградителей. В отношении водоизмещения и морских качеств ПЛ можно разбить на следующие группы: 1. Океанские ПЛ большого водоизмещения (свыше 1000 т), могущие плавать на открытых морских театрах (океанах) в любую погоду и действовать длительное время в отдаленных районах. 2. Мореходные ПЛ среднего водоизмещения (от 500 до 1000 т), могущие плавать в любую погоду и достаточно длительное время на ограниченных (закрытых) морских театрах. 3. Малые ПЛ водоизмещением менее 500 т, могущие плавать преимущественно в ограниченных, пересеченных морских районах, вблизи своих берегов, и держаться в открытом море при волнении средней силы.

ПОДВОДНЫЕ РАБОТЫ

— работы по розыску и подъему затонувших судов, торпед и др. предметов, заделке пробоин и различных повреждений в подводной части корабля, удалению камней или грунта из-под севшего на них корабля, осмотру подводной части корабля, якорных цепей, руля, винтов и т. п.

ПОДВОДНЫЙ КАМЕНЬ

(Sunken rock, reef) — камень, не выдающийся над поверхностью воды.

ПОДВОДНЫЙ КОЛОКОЛ

(Submarine bell) — колокол, подвешенный под килем плавучего маяка или же установленный на треноге на дне моря вблизи маяка. Действует при помощи электричества. Предназначается для дачи подводных туманных сигналов.

ПОДВОДНЫЙ КРЕЙСЕР

— см. Подводные лодки.

ПОДВОДНЫЙ ЧАСОВОЙ

— см. Лот-предостерегатель Джемса.

ПОДВОЛОК, ПОДВОЛОКА

(Ceiling) — щиты под верхней палубой (в том случае, если последняя не имеет сверху деревянной настилки) из фанерных или тонких металлических листов, установленные по нижней кромке бимсов. П. служит для предупреждения отпотевания палуб.

ПОДВОРОТ

(речн.) — часть наружной обшивки борта судна между днищем и бортом.

ПОВОРОТНЫЙ ПОЯС

(астр.) — связной пояс.

"ПОД ВСЕМИ ПАРУСАМИ"

(Under full sail, with all sails set) – говорят про судно, идущее под всеми парусами, составляющими его парусное вооружение.

ПОДГОРИЗОНТНАЯ ПОЛОВИНА СФЕРЫ НЕБЕСНОЙ

– истинный горизонт наблюдателя делит сферу небесную на две половины; та половина, в которой расположен надир, называется подгоризонтной.

ПОГРЕВНЫЕ

– бойцы, назначенные по боевому расписанию обслуживать погреба с боезапасом.

ПОДГРЕВОК

(бел.) – весло, употребляемое на плотках при сплавах при движении по течению.

ПОДГРУЗОЧНЫЕ СУДА

– суда, служащие для доставки грузов в пределах портовых вод со склада к борту судна или наоборот – от борта судна к складам, а также для перевозки по каналам и внутренним путям от борта морского судна непосредственно к производству и наоборот. К П. С. относятся баржи, лихтеры, плашкоуты и т. п.

ПОДДАВАТЬ

(To ship a heavy sea). Волна поддает – т. е. хлещет, заплескивая, достает какое-то место. На носу, на баке сильно поддает. Поддает через борт. Поддает в клюз. Поддает в порты. По временам поддает. Сильно поддает.

ПОДДЕВ

(сев.) – донная ловля рыбы без наживки, частым поддергиванием леси вверх.

ПОДДЕРЖАНИЕ ПАРОВ

– работа котла на холостом ходу без выдачи пара потребителям. Иногда пар котла используется для работы механизмов, обслуживающих котел. См. Поддержка паров.

ПОДДЕРЖКА

– инструмент, употребляемый при заклепывании. Служит для поддержания заклепки.

ПОДДЕРЖКА ПАРОВ

– при кратковременных якорных стоянках часто закрывают стопорные клапаны, чистят топку, загребают жар к задней стенке котлов и забрасывают его сверху мокрым мусором. Все дверцы котлов закрываются. Для подъема пара в этом случае жар разгребают, подбрасывают свежего угля и восстанавливают горение. Пары поднимаются в 15–20 мин. Выгода от поддержки паров в расходе угля имеется лишь тогда, когда она продолжается не более 6 час. При более продолжительных стоянках на новую разводку пара угля потребуется меньше, чем на поддержку пара при загребном жаре.

ПОДДОН

(сев.) – см. Нот.

ПОДДУВАЛО

(Ash-pit, undergrate blower) – пространство под колосниковой решеткой, в которое поступает наружный воздух в силу наличия тяги или же нагнетаемый туда вентилятором. Из поддувала воздух проходит через прозоры колосниковой решетки в топку котла.

ПОДЕЛЬ

(бел.) — место на берегу реки, где строятся суда; верфь.

ПОДЗАВЕЛЬЕ

(арх.) — край плоского берега вдоль самой воды.

ПОДЗАГРЕВЬЕ

(днепр.) — пережат на реке.

ПОДЗОР, СВЕС

(Counter) — наклонная часть кормы, свешивающаяся за ахтерштевень.

ПОДЗОРНАЯ ТРУБА

(Spy glass, telescope) — см. Зрительная труба.

ПОДКИЛЬНЫЕ КОНЦЫ

— 1. Стальные концы или такелажные цепи, пропущенные под кораблем с борта на борт и закрепленные концами на верхней палубе. Служат для подтягивания пластыря на подводную пробоину. 2. Ленты из мягкой стали на подводных лодках. Служат для завода стропов при подъеме затонувшей подводной лодки.

ПОДКЛАДКА

— поясная броня составляется из отдельных плит размером каждая в среднем 4,5 м по высоте и 2,5 м по длине корабля. Позади брони ставят деревянную подкладку из бревен лиственницы; ранее она составлялась из ряда горизонтальных брусьев толщиной, равной толщине брони, теперь же составляется из сравнительно тонких (50 мм) вертикальных досок, необходимых для пригонки плит друг к другу так, чтобы на наружной поверхности брони не было никаких неровностей в стыках. В некоторых случаях обходятся без подкладки, прикладывая плиты прямо к наружной обшивке.

ПОДКЛИНИВАТЬ

(To wedge up, to secure) — вбивать (подкладывать) клинья.

ПОДКОМИТ

— помощник комита (см.).

ПОДКОННИК, или КАРЛИНГС

— деревянный брус, кладется в длину деревянного судна под бимсы против боковых кильсонов. Между ними — подконниками и кильсонами — ставятся стойки, или пиллерсы.

ПОДКОС

— наклонно расположенная стойка, поддерживающая крыло или стабилизатор самолета.

ПОДКОСЬЕ

(волж.) — место на песчаных перекатах, где заструги расположены почти поперек течения реки и оканчиваются к середине переката острым углом.

"ПОД КРЫЛОМ"

(речн.) – говорят про судно, которое буксируют борт о борт.

ПОДКРЫЛЬНЫЕ ОГНИ, ХОДОВЫЕ ОГНИ

– огни, устанавливаемые по концам крыльев самолета (справа – зеленый, слева – красный).

ПОДЛЕГАРС

(Rising, wearing) – бортовой стрингер на шлюпке, на него опираются банки.

ПОДЛИЦО

– во всех случаях при соединении деталей, когда не должно быть между ними никаких выступов, принято говорить: "сделать заподлицо".

ПОДЛОДКА

– см. Подводные лодки.

ПОДНЕ

(слав.) – юг.

ПОДНИМАТЬ или ПОДЫМАТЬ, ПОДНЯТЬ

(To get in) – взнести, втащить, отделить силой от места, повесить. Поднять парус до места (To hoist a sail quite home, quite aloft) – подтянуть фал, чтобы парус был поднят как можно выше. Поднять пары (To get up steam) – довести пары в котле до рабочего давления. Паруса поднять – команда для одновременного подъема парусов на шлюпке. Поднять рей на судно (To get in a yard) – принять его на судно. Поднять сигнал (To hoist a signal) – поднять флаги или иные установленные предметы, имеющие присвоенное им условное значение. Поднять стеньги на шлагтовы (To haul the topmast home) – поднять стеньги на надлежащие им места. Поднять флаг (To hoist the flag) – см. Подъем флага. Поднять флаг до половины (To hoist the ensign with a waft) – кормовой флаг, поднятый до половины, означает: или человек за бортом, или покойник на судне. Поднять чужой якорь (To pick up an anchor) – зацепить своим якорем при подъеме якорь другого судна. Поднять шлюпку (To hoist a boat) – принять шлюпку с воды на борт судна. Поднять якорь (To heave up the anchor) – принять якорь на судно. Подниматься (сев.) – сниматься с якоря. Подниматься к ветру (To luff) – приводить к ветру. Подняться под парусами – привести, держать круче, ближе к ветру. Подняться по реке (To ascend a river) – пройти вверх, против течения.

ПОДНОСУХА

(арх.) – снежная метель без падающего сверху снега; развеивание сильным ветром выпавшего прежде снега.

ПОДНОСЧИКИ

– краснофлотцы орудийного расчета, на обязанности которых лежит подносить боезапас (снаряды, заряды, патроны) от элеваторов к орудиям или от места его хранения к механизмам подачи.

ПОДОБРАТЬ ПАРУС

(To truss up a sail) – приподнять его гитовыми.

ПОДОГРЕВАТЕЛИ ПИТАТЕЛЬНОЙ ВОДЫ

(Feed-water heater) – аппараты, служащие для предварительного подогрева воды, подаваемой в котлы питательными помпами. Подогреватели разделяются на: поверхностные, в которых нагревающий пар не смешивается с нагреваемой водой, и

инжекционные, в которых нагревание достигается смешиванием пара с водой. Последние в настоящее время на судах не устанавливаются. Из поверхностных подогревателей наиболее распространенным является подогреватель Нормана. У современных водотрубных котлов питательная вода подогревается вторично за счет теплоты уходящих горючих газов в особых подогревателях – экономайзерах, устанавливаемых в дымоходах котлов.

"ПОДОРВАТЬ САМОЛЕТ"

– преждевременно оторвать самолет от воды или земли, не набрав необходимой скорости для подъема его в воздух.

ПОДОСЕП

– металлический стакан, врезанный в подушку, поставленную под деревянным шпилем; служит подпятником для осепа (штыра) при его вращении.

ПОДОШВА ВОЛНЫ

– наиболее низкое место волны.

ПОДОШВА ЛЬДА

(Ice foot) – часть припая, непосредственно связанная с берегом и не подвергающаяся колебаниям при приливах и отливах.

ПОДПАЛУБНАЯ БАЛКА

– балка, воспринимающая нагрузку от бимсов и передающая ее на пиллерсы.

ПОДПАЛУБНЫЙ ТОННАЖ

(Underdeck tonnage) – кубическая вместимость судна ниже тоннажа палубы, которая для судов более чем с одной палубой является предпоследней палубой, считая снизу.

ПОД ПАРАМИ

Стоять под парами (говорят про судно) – стоять на якоре или швартовах, имея все или часть котлов с разведенными парами. Находиться под парами – иметь на судне все или часть котлов с разведенными парами.

ПОД ПАРУСАМИ

Идти (плыть) под парусами (говорят про судно) – двигаться при помощи парусов. Держаться под парусами – иметь паруса поставленными и с их помощью удерживаться в определенном районе.

ПОДПЕРТОК

(Stirrups of the yard) – короткие шкентеля, поддерживающие перты по всему рею в нескольких точках.

ПОДПОР

– подъем воды, возникающий вследствие сужения или преграждения чем-нибудь русла потока (мостовые устои, плотина).

ПОДПОРЫ

(Shore, prop, steep, truss, rod or stay) – см. Подставы.

ПОДПУСКНОЙ ЯКОРЬ

– второй по размерам становой якорь на речном судне.

ПОДПЯТНИК

(Foot-step bearing) – опорная деталь, поддерживающая вертикальный вал и воспринимающая на себя всю действующую вдоль оси вала нагрузку.

ПОДРЫВНАЯ ПАРТИЯ

– вооруженная группа краснофлотцев, снабженная всеми необходимыми инструментами и материалами для производства на берегу подрывных работ. Входит в состав корабельного десанта.

ПОДРЫВНЫЕ ШАШКИ

– разного веса и величины заключенные в оболочку брикеты, спрессованные из пироксилина и др. взрывчатых веществ, применяются в подрывном деле.

ПОДСВЕЖКА

– 1. Прибылая вода сверху (снизу – нагон); первый приток сверху перед разливом (волж.). 2. Поток пресной воды из устья Волги или Урала и других рек среди морской соленой воды (касп.).

ПОДСОВНЫЕ СУДА

(Intermediate boats) – добавочные суда, поставленные на какую-нибудь постоянную морскую линию с целью увеличить перевозочную емкость рейса.

ПОДСТАВКА У ЭЗЕЛЬГОФТА

(Capshore) – ставится на марсе под переднюю кромку эзельгофта (см.) спереди шпора стеньги и удерживает эзельгофт, чтобы последний не наклонился вперед.

ПОДСТАВЫ

– 1. Деревянные бревна, диаметром 200–300 мм, упирающиеся одним концом в шпангоут строящегося судна, а другим в стапель. П. ставятся по мере сборки набора в 3–4 ряда с каждого борта и через 2–4 шпангоута в каждом ряду. Служат для поддержания судна, стоящего на стапеле. 2. П. также называются бревна, упирающиеся одним концом в шпангоут введенного в док судна, а другим в стенку дока. Такие П. применяются при мальтийском способе постановки судна в док.

ПОДСТЕПОК

(астр.) – побочный, глухой рукав реки или протока, идущий в сторону, в степь; речной рукав без устья, пропадающий в песках и камышах.

ПОДСТИЛАЮЩАЯ ПОВЕРХНОСТЬ

– так в метеорологии называют земную поверхность, так как она "подстиляет" атмосферу. П. П. оказывает большое влияние на температуру, влажность и другие характеристики воздушной массы, протекающей или расположенной над ней.

ПОДСУМОК

– см. Лядунка.

ПОДТАБАК

(волж.) – означает, что наметка достаёт грунт, но глубина больше, чем разбитая на деления часть наметки (больше 12 четвертей).

ПОДТЕЛИНА

— см. Подбалочные.

ПОДТОВАРНИКИ

— деревянные бревна, подкладываемые под груз в целях его сохранения при укладке на берегу.

ПОДТРАПНИК

— парусиновая дорожка, подвешиваемая под вертикальным трапом (скоб-трапом) для предохранения окрашенных поверхностей от загрязнения и обдирания краски обувью.

ПОДТЯГИВАТЬ, ПОДТЯНУТЬ, ПОДТЯНУТЬСЯ

— тянуть или подбирать кверху, подымать, притянуть поближе к чему-либо, выбрать слабину. Подтянуть гитовы (To haul up the brails) — поднять парус гитовыми. Подтянуть якорную цепь — выбрать излишнее в данный момент количество якорной цепи. "Подтянись к борту" — приказание шлюпке притянуть ее к борту с помощью крюка или конца. В переносном смысле подтянуть означает строже требовать с подчиненных четкости службы, исполнения распоряжения и т. п.

ПОДУГОРЬЕ

(арх.) — ближайшая к реке окраина возвышенного берега, угора.

ПОДУНИЧТОЖЕНИЕ ДЕВИАЦИИ

— приближенное уничтожение девиации магнитного компаса, предшествующее ее точному уничтожению.

ПОДУШКА

— 1. Всякий мешок, сшитый из парусины и набитый пенькой наподобие обыкновенной подушки; подкладывается в тех местах, где трутся между собой два дерева (Pillow, mat). 2. Деревянная, обыкновенно тиковая или дубовая подкладка для укрепления на ней тех или иных предметов вооружения судна, напр. палубных орудий, дальномеров, компасов, лебедок и т. п. Такую подушку называют иногда упорной (Bed). 3. Деревянная набойка для предохранения чего-либо от трения. Такие подушки закрепляются, напр., под мачтовым такелажем. 4. Поперечный брус на корме и носу барок, на котором укреплены навеси, потеси, поносные (Transom).

ПОДУШКА БОЕВАЯ

(стар.) — поперечный брус у стенки деревянных пушечных станков.

ПОДХОДИТЬ, ПОДОЙТИ

Подойти к берегу — приблизиться к берегу на минимальное безопасное расстояние. Подойти к борту (Come alongside) — подойти вплотную к борту другого судна.

ПОДЧАЛОК

(касп.) — лодка, не поднимающаяся на борт судна, а держащаяся на бакштове.

ПОДШИВИТЬ

(арх.) — подойти с моря к берегу.

ПОДШИВКА

(Ceiling) — широкая плоская складка, делающаяся вокруг паруса, с загибом края его самого на себя для укрепления паруса.

ПОДШИПНИК

(Bearing) – опора для вала со всеми укрепленными на нем деталями; воспринимает силы, действующие на вал. Различают П. трения, скольжения, в которых трущиеся поверхности скользят друг по другу, и П. трения качения – шариковые, роликовые и игольчатые. П., воспринимающий нагрузку, действующую в осевом направлении, называется упорным.

ПОДШИПНИК РОЛИКОВЫЙ

(Roller bearing) – подшипник, аналогичный шариковому, в котором шарики заменены роликами (цилиндриками). Бывают однорядные, двухрядные и с коническими роликами. Последние употребляются при наличии осевых давлений.

ПОДШИПНИК СИСТЕМЫ МИТЧЕЛЯ

(Segmental pivoted block) – упорный подшипник особой конструкции, имеющий всего лишь один гребень; устройство этого подшипника основано на результатах произведенного Митчелем теоретического исследования о рациональной смазке двух плоских поверхностей, из которых одна неподвижна, а другая движется с некоторой скоростью.

ПОДШИПНИК УПОРНЫЙ

(Adjusting block, thrust block) – см. Подшипник.

ПОДШИПНИК УПОРНЫЙ ПЕННА

– см. Вал упорный.

Подшипник Пенна.

ПОДШИПНИК ШАРИКОВЫЙ

(Ball bearing) – см. Шарикоподшипник.

ПОДШИПНИКИ ОПОРНЫЕ

– опоры (подшипники), воспринимающие на себя вес вала.

ПОДШИПНИКИ ТРЕНИЯ СКОЛЬЖЕНИЯ

– подшипники, трущиеся поверхности которых скользят друг по другу. Подшипники, у которых расточено отверстие по диаметру вала, наз. глухими и являются наиболее невыгодными. Более совершенны и выгодны подшипники со вставными вкладышами, состоящими из двух половин, расточенных для шейки или цапфы вала. Вкладыши делаются бронзовыми или чугунными и заливаются антифрикционным сплавом. Корпус подшипника со вкладышами состоит из неподвижно закрепляемой части, наз. подушкой, и съемной части, наз. крышкой. Вкладыши могут быть неподвижными, употребляющимися в сильно нагруженных подшипниках (коренных), и качающимися (т. наз. подшипники Селлерса).

ПОДШКИПЕР (ПОДШХИПЕР)

(Storekeeper's assistant) – помощник шкипера или самостоятельный содержатель корабельного имущества унтер-офицерского звания в царском флоте.

ПОДЪЕЗДНЫЕ ПУТИ в портах

– пути, служащие для перевозки грузов от складов или магистральных путей к пристаням и судам или обратно. Подъездные пути в портах бывают: водные – в виде каналов или рек, по которым грузы подаются к борту морского судна или складам на баржах или на самоходных судах; гужевые или автогужевые дороги и, наконец, железнодорожные пути.

ПОДЪЕМ

(касп.) – фал.

ПОДЪЕМ И СПУСК ФЛАГА

(кормового) на кораблях ВМФ – подъем кормового флага производится в 8 час. В зимнее время в замерзающих районах флаг поднимается в 9 час. В заграничном плавании время подъема флага назначается в зависимости от местных обычаев и условий. При стоянке корабля на якоре одновременно с подъемом флага поднимается гюйс. Если на данный день назначен подъем стеньговых флагов и флагов расцвечивания, то они поднимаются одновременно с подъемом военно-морского флага. Спуск флага производится с заходом солнца (в полярных морях согласно особым указаниям). Гюйс, стеньговые флаги и флаги расцвечивания спускаются одновременно со спуском флага. Подъем и спуск флага может назначаться торжественный и обыкновенный. Порядок подъема флага определяется "Положением о знаменах, флагах, салютах и воинских торжествах на кораблях ВМФ".

ПОДЪЕМ ЦЕПНОЙ

– короткий кусок цепи; нижний конец ее заложен за обух или рым, пропущенный сквозь киль шлюпки, а верхний оканчивается кольцом, скобой или гаком, за который закладываются шлюпочные тали.

ПОДЪЕМ ШЛЮПОК

(Hoisting the boats) – перед уходом в море каждый корабль поднимает свои шлюпки – частью на палубу (на ростры), частью оставляет висеть с найтовыми и грунтовыми на шлюпбалках. Военные корабли, даже стоя на якоре, избегают иметь на воде много шлюпок, особенно ночью, и поднимают их, оставляя на воде лишь крайне необходимые. Подъем шлюпок производится посредством талей, которые нижними концами закладываются в носовые и кормовые подъемные рымы шлюпок, а верхними надеваются на шлюпбалки. Каждая шлюпка висит на двух шлюпбалках. Самый подъем совершается вручну, причем при помощи канифас-блоков можно тянуть ходовые концы талей вдоль судна непрерывно, до момента сближения верхних блоков с нижними. На шлюпке при подъеме ее один человек находится на носу, другой – на корме, они наблюдают за чистотой хода талей и, когда шлюпка поднимается до места, закрепляют тали. Шлюпки больших размеров поднимаются с помощью стрел или кранов.

ПОДЪЕМКА

– подъем деревянного судна на клеть, подъем его из воды и т. д.

ПОДЪЕМНАЯ БАНКА

– см. Банка шлюпочная.

ПОДЪЕМНАЯ РАМА

– рама, вместе с которой подымался винт на одновинтовых рангоутных судах, когда последние прекращали пары и вступали под паруса. Рама поднималась на винтлопарях или гинях, основанных между металлическими шкивами в верхней части самой рамы и блоками, которые закладывались на гик или на особо устраивавшиеся козлы.

ПОДЪЕМНИК МНОГОЧЕРПАКОВЫЙ

– перегрузочное устройство для руды и угля, осуществляемое в виде норий и транспортерных желобов. Производительность норий от 20 до 40 т в час и более, а транспортерных желобов – около 60 т в час и более.

ПОДЪЯКОРНАЯ ДОСКА

— доска или толстый железный лист, укрепленный в носовой части судна с наружной стороны; предназначается для того, чтобы якорь, когда его берут на рустов, касался лапой этой доски, а не портил наружной обшивки корпуса судна. На современных судах отсутствует.

ПОДЪЯРИТЬ

(касп.) — взять на гитовы.

ПОЖАМ

(ист.) — род галер, употреблявшихся в Швеции.

ПОЖАРНАЯ СИСТЕМА

— предназначается для тушения пожаров, могущих возникнуть на судне. Помимо этого, водой пожарной системы пользуются при мытье палуб. Далее пожарная система может снабжать водой магистраль забортной воды, которая нужна для промывания гальюнов. От нее проводятся отростки в шахты котельных отделений, где устраиваются души для конденсации пара в случае аварии котла или паропровода. От пожарной системы берутся отростки для орошения погребов. Наконец, от нее же берутся отростки для подвода воды к гидравлическим установкам, служащим для пуска и работы водоотливных центробежных насосов. П. С. изготавливается из труб красной меди и состоит из магистрали и отростков, идущих от нее вверх и вниз. На военных кораблях в целях обеспечения действия пожарной системы во время боя, когда магистраль может быть перебита, иногда устраивается кольцевая магистраль, идущая по обоим бортам корабля. Насосы, обслуживающие систему, берут забортную воду через особые клапаны (кингстоны) и накачивают ее в пожарную магистраль под напором 12–18 атм. П. С. всегда должна быть залита водой. Для тушения пожара в угольных ямах, а также в грузовых трюмах с возгораемым грузом пользуются паром, проводя его от котлов по специальному трубопроводу. На некоторых судах для тушения пожара в закрытых помещениях ставят аппараты Клайтона (см.) или пеногонные установки.

ПОЖАРНАЯ ТРЕВОГА

(Fire quarters) — вызов специальным сигналом личного состава корабля на места по особому расписанию для тушения пожара.

ПОЖАРНЫЕ СУДА

(Firefighting boats) — технические суда, служащие для тушения пожаров на берегу в пределах портовых вод, а также на судах.

ПОЖАРНЫЙ ТРУБОПРОВОД

— см. Пожарная система.

ПОЗУМЕНТ, ГАЛУН

(Lace) — тесьма, имеющая шелковую или шерстяную основу и золотой, серебряный или же мишурный уток. Из позумента нашиваются на рукава форменной одежды знаки различия у начальствующего состава.

ПОЗЫВНЫЕ

(Numbers) — сокращенные условные обозначения передающих, иногда приемных радиостанций, состоящие обычно из условных трех букв или звуковых сигналов (звон, короткая мелодия, удары метронома и т. п.) и служащие для обозначения радиостанции. См. также Сигналы позывные.

ПОЙМА, ПОЕМНЫЙ ЛУГ

(речн.) — часть речной долины, прилегающая к руслу реки и затопляемая во время половодья и паводка. См. также Русло реки.

ПОЙМА, ЗАЙМИЩЕ, ЛУГА

(волж.) — часть долины, заливаемая весенней водой.

ПОКАЧЕНЬ, ПОКОСНЫЙ ВЕТЕР

(арх.) — боковой ветер.

ПОКИНУТОЕ СУДНО

— судно, потерпевшее аварию и оставленное его личным составом.

ПОКОЙ

— см. П.

ПОКОСИТЬ

(сев.) — лавировать, реить.

ПОКОСЫ

(сев.) — галсы или курсы, делаемые судном при лавировке.

ПОКРОИ

— в парусном деле это слово имеет несколько значений. В одном смысле П. есть умение кроить паруса, т. е. определить размеры и полотна их по величине мачт, реев и т. д., которые должны их носить. П. также означает самое действие по кройке парусов. В этом понимании П. бывает трех родов: П. по масштабу, П. на руках и П. вразбивку. Покрой по масштабу производится отдельно для каждого полотна по чертежу или вычислению. При покрое вручную первое скроенное полотно служит мерой для следующего, второе для третьего и т. д. Покрой вразбивку состоит в покрывании парусиной площади чертежа паруса, разбитого в натуральную величину. П. делается всегда ножом. Направление, по которому следует нож, отделяя полотно от штуки, носит также название покроя. Если нож следует по направлению утка, то говорят: покрой по прямой нитке. Во всех других случаях он называется косым покроем. П. понимается еще в смысле действия поставленного паруса. Говорят: парус имеет хороший П., когда хотят выразить, что он стоит и брасопится хорошо.

ПОКРЫТИЕ

(Cover) — защита груза страхованием.

ПОКУПАТЕЛЬСКИЙ ОСМОТР ГРУЗА

(Inspection by merchant) — производится в капиталистических странах в тех случаях, когда по одному образцу нельзя получить точного представления о качественном состоянии всей массы груза. Осмотр груза в доке или складе вызывает особый расход за работы, связанные с осмотром.

ПОКХЕМ

— см. Полотнище Покхема.

ПОЛ

(сев.) — шкот.

ПОЛАТИ

(касп.) – подмостки на берегу, на которые вытаскивают судно для ремонта.

ПОЛАЯ ВОДА

– см. Половодье.

ПОЛВЕТРА

(Wind upon the beam) – когда ветер дует перпендикулярно к диаметральной плоскости судна. См. Галфвинд.

ПОЛВОДА

(арх.) – середина глубины между дном и поверхностью воды.

ПОЛДЕНЬ

(Noon, noonday, midday) – момент верхней кульминации Солнца. Различают истинный П. (True noon), указываемый солнечными часами, и средний (Mean noon), т. е. 12 час. по местному среднему времени. Разность между ними называют уравнением времени. П. по поясному времени не совпадает ни с тем, ни с другим, отличаясь от среднего П. на постоянную величину, зависящую от положения данного места в часовом поясе.

ПОЛЕ ОГНЯ

(стар.) – угол, составленный крайними направлениями орудий – кормового на нос, а носового – на корму.

ПОЛЕЗНАЯ НАГРУЗКА

– вес полезного груза самолета, состоящего из горючего, смазочного, экипажа, вооружения и пр.

"ПОЛЕТ ВНИЗ ГОЛОВОЙ"

– полет на самолете по горизонтали или с небольшим снижением, с поднятым вверх шасси (вверх колесами). Порядок выполнения: делается первая половина мертвой петли (см.) и, когда самолет перевернется на спину, закрывается газ и дается ручка от себя до отказа.

ПОЛЕТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ САМОЛЕТА

– полный вес самолета в полете, складывающийся из весов: конструкции самолета, двигателя, горючего, экипажа и багажа или военного оборудования.

ПОЛЕТНЫЙ ВЕС

– вес самолета в воздухе, состоящий из веса пустого самолета и поднятого им груза (экипажа, горючего, смазочного и пр.).

ПОЛЗУН

(Slide-block) – деталь механизма, скользящая по какой-нибудь направляющей поверхности, чаще по плоскости (напр. крейцкопф).

ПОЛЗУЧЕСТЬ

(крип) – способность металла давать остаточные деформации при напряжениях, меньших предела упругости, под длительным воздействием высокой температуры. Пределом П. при данной температуре называется напряжение материала, при котором скорость нарастания остаточной деформации не превышает заданной или допустимой. Напр. допустимое остаточное удлинение для турбинных лопаток можно принять равным

0,000001 % в час, и напряжения, при которых появятся соответствующие деформации, будут пределом П.

ПОЛИВА

(арх.) — проливной дождь, ливень.

ПОЛИВНОЙ БЕРЕГ

(арх.) — остров, заливаемый в половодье.

ПОЛИВНЫЙ БЕРЕГ

(волж.) — отлогий берег, песок и т. п., постепенно спускающиеся в русло реки.

ПОЛИВУХА

(сев.) — плоский, гладкий камень, лежащий в море почти на поверхности воды, через который ходят волны.

ПОЛИГОН

— обширный участок суши или моря для производства испытаний боевых и технических средств флота и армии. Полигоны бывают научно-испытательные, учебные, заводские и т. п., а по роду испытываемых средств: авиационные, зенитные, артиллерийские, минные и т. п.

ПОЛИПЛАН, многоплан

— аэроплан с числом крыльев более чем 3, располагаемых одно под другим.

ПОЛИС

(Policy) — документ, являющийся договором на страхование. Полис должен содержать следующие данные: наименование страхователя, принятое страховщиком на себя обязательство страхования, объект страхования, рейс или срок страхования, страховые суммы и наименование страховщика.

ПОЛИС АЗАРТНЫЙ

(Gaming policy) — страхование какого-нибудь морского транспортного объекта с чисто спекулятивной целью, т. е. когда страхователь, не имея материальной заинтересованности в страхуемом объекте, в целях обогащения делает ставку на возможное возникновение страхового случая. Такие страхования законодательствами разных стран обычно воспрещаются.

ПОЛИС ЛЛОЙДА

(Lloyd's policy) — стандартный тип морского страхового полиса, условия которого заимствованы большинством форм действующих морских полисов.

ПОЛИС НА СРОК

(Time policy) — морской страховой полис, покрывающий страхование на определенный срок, в отличие от страхования на определенные рейсы (рейсовые полисы). Так обычно страхуются корпуса судов сроком на 1 год.

ПОЛИС ОТКРЫТЫЙ

(Open cover) — соглашение между страхователем и страховщиком, по которому последний обязуется принимать на страх все отправки по заранее согласованным рейсам, страховым премиям и условиям страхования по мере уведомления страхователя о произведенных им отправках. Такой открытый полис обычно выдается

сроком на один год, причем все авизированные отправителем грузы считаются автоматически застрахованными.

ПОЛИС ПОСТОЯННЫЙ, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ

(Floating policy) – страховой договор на ряд предстоящих в разное время отправок. Полис выставляется на общую страховую сумму, которая списывается по мере отправки товара. При отправках груза страхователь обязан давать полные сведения страховщику для включения в полис, однако при неумышленном пропуске отдельной отгрузки последняя, тем не менее, считается застрахованной.

ПОЛИС РЕЙСОВЫЙ

(Voyage policy) – морской полис, покрывающий страхование данного предмета на определенный рейс. См. также Полис на срок.

ПОЛИС С ОБЪЯВЛЕННОЙ СТОИМОСТЬЮ

(Valued policy) – название полиса, в котором указывается заранее согласованная стоимость страхуемого груза; все расчеты ведутся, исходя из этой стоимости.

ПОЛИСПАСТ

– соединение нескольких подвижных и неподвижных блоков для поднимания тяжелых грузов.

ПОЛИТУРА

(Polish, varnish) – жидкий спиртовой лак (преимущественно из смеси шеллака с другими смолами), употребляемый при полировке для придания блеска изделиям из дерева.

ПОЛИЦА

(волж.) – так называют нижнюю террасу низкого песчаного берега, когда последний спускается к реке двумя уступами.

ПОЛКА

– см. Полы.

ПОЛ КРЫЖА

(An elbow in the cable) – см. Крест.

ПОЛНОВА

(сев.) – прибылая вода в полнолуние.

ПОЛНОЕ ГОРЕНИЕ

– горение, при котором весь углерод топлива превращается в углекислоту; при неполном горении часть углерода превращается в окись углерода, а часть в углекислоту.

ПОЛНОЛУНИЕ

(Full moon) – см. Фазы Луны.

ПОЛНОНАБОРНЫЕ СУДА

– могут иметь одну или несколько непрерывных стальных палуб. Размеры составных частей корпуса этих судов являются наибольшими по сравнению с судами той же величины, но другого типа. У П. С. допускается минимальная высота надводного

борта и, следовательно, максимальная осадка, почему они являются более удобными для перевозки грузов большого веса, но малого объема, или, как говорят, тяжелых грузов.

ПОЛНОЧЬ

(Midnight) — момент нижней кульминации Солнца. Так же, как и полдень (см.), бывает истинным и средним.

ПОЛНЫЙ БАКШТАГ

(Wind on the quarter, quartering wind) — см. Бакштаг.

ПОЛНЫЙ ВЕТЕР

— см. Фордевинд.

ПОЛНЫЙ КУРС

— направление движения судна под прямым или тупым углом к ветру, в отличие от острого курса.

ПОЛНЫЙ ХОД

(Full speed) — ход, при котором корабли держат число оборотов машин, соответствующее назначенной скорости хода (см.).

ПОЛО, ПУЛО

(арх.) — открытое место в море, загражденное окружающими его со всех сторон льдами. Судно в поло попало — заперло его льдами.

ПОЛОВИНА ПРИЛИВА

(Half-tide) — понятие, означающее, что прошла половина времени между моментами малой и полной вод.

ПОЛОВИНКИ

(сев.) — см. Гасписы.

ПОЛОВОДЬЕ, ПОЛАЯ ВОДА

— весенний разлив рек.

ПОЛОЕ РУСЛО, ПОЙМА

— см. Русло реки.

ПОЛОЖЕНИЯ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

Крейсерское положение — надводное положение, при котором лодка удифферентована, имеет систерны главного балласта незаполненными и готова к срочному погружению. Позиционное положение — полунадводное положение, при котором лодка удифферентована, имеет систерны главного балласта заполненными, за исключением средней, а иногда и палубных, и готова к срочному погружению. Подводное положение — лодка находится под водой.

ПОЛОЖИТЬ

— класть, помещать. Положить бензель (To make a seizing) — сделать бензель. Положить грот-марсель на стеньгу (To back the main topsail) — поставить его так, чтобы ветер дул в переднюю сторону паруса и нажимал его на стеньгу. П. найтов — снайтовить, связать одну вещь с другой. П. паруса на стеньгу (To lay flat aback)

– обстени́ть паруса. П. руля – повернуть перо руля на тот или иной угол от диаметральной плоскости для поворота корабля. П. стопора на якорную цепь (To stopper the cable) – закрепить якорную цепь стопорами, после того как судно пришло на цепь и якорь забрал. Положи́ло судно – говорят про парусное судно, когда оно сильно накренилось под действием ветра на паруса. П. шкало (To fish a mast, a yard) – наложить реек на сломанное рангоутное дерево для его скрепления и стянуть бугелями или найтовыми. П. якоря гуськом (To back an anchor with another) – завести впереди отданного якоря другой якорь или стопанкер.

ПОЛОЗ

(Way, bilge-way) – ряд соединенных между собой сосновых брусьев, установленных на верхней грани надводного спускового фундамента, представляющего собой продолжение подводного фундамента. На П. накладывается подбрюшник, и по всей длине судна между ними вырезаются через известные промежутки отверстия, в каждое из которых загоняют с разных сторон по два дубовых клина. Когда все клинья достаточно нажаты, то весь вес судна передается на П.

ПОЛОЙ

– 1. Низменные луговые берега реки, которые весной заливаются прибылой водой на далекое расстояние (волж.). 2. Глубокая ложбина, где в половодье застаивается вода (арх.).

ПОЛОЙ, ПРОЛОЙ, ПРОМОЙ

(арх.) – 1. Прорва, водороина, образующаяся в весенний разлив между двумя в близком между собой расстоянии протекающими реками. 2. Новое русло или канал, образующиеся между двумя реками. 3. Речной пролив между двумя мелями.

ПОЛОСКАТЬ

(To flap, to flop). Паруса полощут – стали в плоскости ветра, который колеблет их туда и сюда. Парус полощется – не вздувается. Волна всполоснула на палубу – всплеснула. Волна дополаскивает до – такого-то места. Паруса заполаскивают. Его "полощет" – его рвет, тошнит.

ПОЛОСОВАЯ СТАЛЬ

(Steel bars) – листовая сталь, ширина которой не превосходит 400 мм.

ПОЛОСЫ ЛЬДА

(Ice in sheet) – поясины – битый лед, расположенный полосами на чистой воде.

ПОЛОТНИЩЕ паруса

(Cloth of a sail) – паруса шьются из цельных полотнищ или из разрезанных, т. е. из полотен, предварительно разрезанных пополам. П. парусов сшиваются кромка на кромку, двойным или тройным парусным швом; у некоторых парусов ширина шва по одному и тому же П. делается неодинаковой, что называется затиркой.

ПОЛОТНИЩЕ ПОКХЕМА

– специальное средство односторонней связи с воздушными летательными аппаратами. Представляет собой полотнище темно-синего цвета с нашитой на нем белого цвета буквой "Т" с девятью отростками. Полотнище Попхе́ма.

Отростки открываются и закрываются помощью девяти откидных клапанов темно-синего цвета, размерами несколько шире отростков. Комбинация открытых и закрытых отростков выражает собой определенный сигнал самолету.

ПОЛРУМБА
(Half-point) — см. Румб.

ПОЛТИННЫЕ ДЕНЬГИ
— см. Кумпанства.

ПОЛУАВТОМАТИЧЕСКИЕ ОРУДИЯ
— артиллерийские орудия, у которых силой отдачи открывается после выстрела замок для нового заряжания.

ПОЛУБАЙДАК
— байдак малого размера, грузоподъемностью до 2–5 тыс. пудов (30–80 т).
Встречаются на Днестре и его притоках.

ПОЛУБАК
(Top-gallant forecastle) — см. Бак.

ПОЛУБАРКАЗ
— малый барказ. См. Барказы.

ПОЛУБЕНЗЕЛЬ
— прямой бензель, положенный в один ряд шлагов. П. прикрепляется самый конец комеля при ввязывании юферсов в стоячий такелаж.

ПОЛУБЕНЗЕЛЬ СО ЗМЕЙКОЙ
— полубензель, у которого ходовой конец не обрезается, а продевается между крайними шлагами; змейка имеет назначение придерживать крайние шлагги.

Полубензель.

ПОЛУБИМС
(Halfbeam) — бимс в районе грузовых трюмов, кожухов, люков, перерезанный пополам и идущий от борта до карлингса.

ПОЛУГАЛЕРА
(Half-galley) — галера малых размеров.

ПОЛУДЕННАЯ ВЫСОТА
(Meridian altitude) — см. Высота меридиональная.

ПОЛУДЕННАЯ ЛИНИЯ
— линия, по которой плоскость меридиана места наблюдения пересекается с плоскостью горизонта.

ПОЛУДЕННАЯ ПУШКА
— см. Сигналы времени.

ПОЛУДЕННИК
(волж.) — южный ветер.

ПОЛУДЕННИК, ПОЛУДЕННЫЙ ВЕТЕР, ПОЛДНИК
(байкал.) – южный ветер.

ПОЛУДЕННОЕ МЕСТО
– обсервованное место корабля, нанесенное на карту по наблюдениям, произведенным в полдень. Место корабля в полдень.

ПОЛУДЕННЫЙ ШАР
(Time ball) – см. Сигналы времени.

ПОЛУДИАМЕТР СВЕТИЛ
(Semi diameter) – угловые величины видимых радиусов светил.

ПОЛУДИЗЕЛЬ
(Semi-diesel engine) – неправильный термин. См. Нефтяной двигатель.

ПОЛУДНИЩЕ
– речное гребное судно типа барки, но без крыши.

ПОЛУКЛЮЗ
(Mooring pipe) – отверстие в фальшборте с чугунной рамой, через которое пропускаются швартовные или буксирные концы.

ПОЛУКОЛЕСО кнопа
– см. Кноп.

Полуколесо.

ПОЛУКРУГЛАЯ СТАЛЬ
– см. Сталь сортовая.

ПОЛУЛОДОК
– несамоходное деревянное речное судно полулодочной постройки (класса Б). Часто встречается на Мариинской системе. Характерны ложкаобразный нос, несколько отогнутый в верхней части назад, корма того же очертания или с транцем. П. бывают или полупалубные с крытыми люками, или беспалубные. Длина полулодки – до 60 м. К той же системе относятся: тихвинки, межеумки, соминки, третники, фонтанки и т. п.

ПОЛУМУШКЕЛЬ
(Serving mallet) – мушкель с кипом, т. е. с полукруглой выемкой на его верхней части.
Полумушкель.
Употребляется при клетневании.

ПОЛУНДРА
(Stand from under) – см. Палундра.

ПОЛУНОШНИК
(бел.) – северо-восточный ветер.

ПОЛУОСТРОВ

(Peninsula) – часть суши, выдающаяся в море, озеро, реку так, что по крайней мере на 3/4 она окружена водой. По происхождению и геологическому строению одни П. представляют продолжение материка и возникли или вследствие поднятия уровня моря, или вследствие опускания соседних участков суши (отчленившиеся П.). Другие П. представляют собою остатки самостоятельной суши, соединившиеся впоследствии с другим материком (причленившиеся П.).

ПОЛУПОВОРОТ

– делается на шлюпке, идущей под парусами, если, идя в бейдевинд, видно, что шлюпка только немного не пройдет на ветре какого-нибудь предмета. Для этого надо не спеша приводить, пока не заволохт паруса и шлюпка не начнет терять ход, тогда снова лечь на старый галс. Благодаря такому маневру шлюпка несколько выигрывает на ветер.

ПОЛУПОРТИКИ

(Half-ports) – 1. Ставни в борту корабля, состоящие из двух частей, каждая из которых называется П.; служат для закрывания пушечных портов, окон или амбразур. 2. См. также Уключины.

ПОЛУСЛИПЕР

– один из сортов тесаного леса; измеряется единицами, известными под наименованием лод (см.).

ПОЛУСТАМЕД

(стар.) – см. Армяк.

ПОЛУТОПСЕЛЬ

– рейковый парус, поднимаемый с наветра на тендере над брифоком.

ПОЛУТОРАМАЧТОВЫЕ СУДА

– суда, имеющие одну большую и одну малую мачты – грот и бизань.

ПОЛУТОРАПЛАН

– самолет бипланного типа, у которого площадь верхнего крыла значительно больше площади нижнего. См. Биплан.

ПОЛУТОРАКОРПУСНЫЕ ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ

– промежуточный тип подводных лодок между однокорпусными и двухкорпусными. Лодки этого типа имеют по бокам прочного корпуса легкие наделки (були). Пространство между прочным корпусом и наделкой используется под систерны главного балласта.

ПОЛУТРЕНЬ

– тонкая трень, положенная по сторонам толстой.

Полутрень.

П. кладется на очень толстом тресе, где одной тренью нельзя выравнять поверхности троса под клетень.

ПОЛУФОК

– передняя часть разрезного фока.

ПОЛУХРОНОМЕТР

— см. Четырдесятник.

ПОЛУЧИТЬ ТЕЧЬ

(To spring a leak) — получить повреждение в подводной части корпуса судна (расхождение швов, трещина, разрыв обшивки), связанное с поступлением воды внутрь.

ПОЛУШИРОТА

(Half-breadth plane) — изображение судна на плоскости уровня воды. См. Теоретический чертеж судна.

ПОЛУШТЫК

— см. Штык.

Полуштык.

ПОЛЮТ

(Half-roop) — см. Ют.

ПОЛЫ или ПОЛКИ

(Side of an awning) — полотнища у тента, спускающиеся от тентового леера вертикально.

ПОЛЫНЯ

(Polynya) — майна — пространство чистой воды среди льдов всякого вида. П. между припаем и плавучим льдом иногда называется рынцалой.

ПОЛЮС

— часть электрической машины, на которой размещается обмотка возбуждения. В машинах постоянного тока П. обычно располагаются в неподвижной, а в машинах переменного тока — на вращающейся части машины.

ПОЛЮС ЗЕМЛИ

(Pole) — точка пересечения воображаемой оси вращения Земли с ее поверхностью.

ПОЛЮС МИРА

— земная ось, продолженная до пересечения со сферой небесной, образует на ней две точки, называемые полюсами мира. Высота П. М. равна широте места наблюдателя. П. М., расположенный в надгоризонтной части сферы, называется повышенным, другой же П. М., находящийся в подгоризонтной части сферы, называется пониженным.

ПОЛЮСЫ МАГНИТНЫЕ

(Magnetic poles) — две противоположные точки тела, где предполагаются сосредоточенными противоположные магнитные силы; существуют северный и южный полюсы.

ПОЛЮСЫ ХОЛОДА

— области наиболее низких температур воздуха на земном шаре. В СССР полюс холода — в Верхоянске.

ПОЛЯКРА

(Polacre) – см. Полярка.

ПОЛЯНЫ

(сев.) – ледяные ровные поля, занимающие без перерыва значительное пространство.

ПОЛЯРКА, ПОЛЯКРА

(Polacre) – род парусного судна, встречавшегося в Средиземном море, но теперь уже прекратившего свое существование. Это судно имело три мачты-однодревки, не имевшие ни марсов, ни салингов. Не имели они и пертов на реях, так как для уборки или постановки парусов реи соответственно опускались или поднимались. П. имели на гроте прямые паруса, а на фок- и бизань-мачтах – косые. Некоторые П., однако, имели прямое вооружение на всех трех мачтах, в особенности суда из района Прованс.

ПОЛЯРНАЯ ЗВЕЗДА

(Polar star) – звезда (альфа) в созвездии Малой медведицы, иначе называется Polaris или Ursae Minoris. Звезда второй величины. Отстоит в настоящую эпоху от Северного полюса мира на расстоянии, близком к одному градусу. Благодаря такому незначительному полярному расстоянию видимое суточное движение этой звезды совершается по параллели весьма малых размеров и притом чрезвычайно медленно. Имея при этом в виду, что расстояние повышенного полюса от горизонта равно широте места, легко понять, что высота П. З. в любое время суток только незначительно отличается от широты наблюдателя Северного полушария. Последнее обстоятельство и послужило основанием к определению широты места по П. З., сущность которого сводится к вычислению разности, существующей во всякий момент между высотой ее и широтой места. Кроме сказанного, П. З. служит для определения стран света.

ПОЛЯРНАЯ ЦЕНТРАЛЬНАЯ ПРОЕКЦИЯ

– см. Карты гномонические.

ПОЛЯРНОЕ РАССТОЯНИЕ

(Polar distance) – небесная координата; дуга меридиана светила, считаемая всегда от повышенного полюса до места светила. П. Р. может быть и меньше, и больше 90° , но не больше 180° . Менее 90° П. Р. бывает, если широта наблюдателя и склонение светила одноименны. При разноименных же широте и склонении П. Р. больше 90° . Для всякой точки экватора (небесного) П. Р. равно 90° , для повышенного полюса оно равно 0° , а для пониженного полюса 180° .

ПОЛЯРНОЕ СИЯНИЕ

(северное сияние) (Aurora borealis) – свечение высоких слоев атмосферы (от 50 до 1000 км) под влиянием проникающих в них из мирового пространства заряженных материальных частиц. Наблюдается чаще в приполярных областях (у нас Северный Ледовитый океан и его побережье). П. С. имеют самый разнообразный вид; одна из их разновидностей представляется в виде дуги на небе с темным сегментом между нею и горизонтом; вверх от дуги идут светлые лучи, чаще окрашенные в изумрудно-зеленый и карминно-красный цвет. П. С. наблюдаются также в виде лент и занавесей, наиболее часто на высоте 100 км.

ПОЛЯРНЫЕ КРУГИ

(Arctic circles) – параллельные экватору круги земной поверхности, отстоящие на $23\frac{1}{2}^\circ$ от полюсов земли. П. К. отделяют страны умеренных поясов от стран полярных.

ПОЛЯРНЫЙ ТРЕУГОЛЬНИК СВЕТИЛА (ПАРАЛЛАКТИЧЕСКИЙ)

– сферический треугольник на сфере небесной, вершинами которого являются: точка зенита, повышенный полюс и место самого светила. Дуги больших кругов, образующих этот треугольник, следующие: меридиан наблюдателя, меридиан светила и вертикал светила. Треугольник этот имеет в астрономии огромное значение. П. Т. С. связывает между собой широту наблюдателя с горизонтными и экваториальными координатами светила; если в нем известно достаточное число элементов (углов и сторон), то он может быть решен и вычислен по обычным правилам решения сферических треугольников. Параллактический треугольник может быть косоугольным, прямоугольным и четвертным.

ПОМАЗОК

– шест длиной около 2 м, к концу которого прикреплена небольшая прядь пакли; помощью П. смолят суда.

"ПО МЕСТАМ"

– приготовительная команда перед каким-либо судовым маневром. "По местам стоять, с якоря сниматься". "По местам, к повороту". "По местам, паруса отдавать" и т. д.

ПОМЕЩЕНИЯ КОРАБЛЯ

– часть междупалубного пространства, ограниченная со всех сторон переборками или бортами и переборками.

ПОМОР

– житель поморского берега Белого моря.

ПОМОРЕЦ

(слав.) – матрос.

ПОМОЩНИК КОМАНДИРА

– второй заместитель командира корабля; ему непосредственно подчинены начальники служб и боцманская команда. В повседневной жизни П. К. руководит службой общекорабельных нарядов, авральными и сложными работами по морской части, наблюдает за соблюдением порядка и дисциплиной на корабле, а равно и за чистотой.

ПОМОЩНИКИ КАПИТАНА

(Mates) – лица командного состава на судах торгового флота.

ПОМПА

(Pump) – название различных насосов на судах. Говорят: трюмная помпа, балластная помпа, циркуляционная помпа, хотя наравне с этим употребляются выражения: трюмный насос, балластный насос и т. д. Помповые отделения (Pump room) – насосное отделение в наливном судне.

ПОМПА ВОДОЛАЗНАЯ

– см. Водолазный аппарат.

ПОМПА ВОРТИНГТОНА

– наиболее употребительная на судах паровая помпа поршневого типа.

ПОМПА ДАУТОНА

– наиболее употребительная на судах ручная помпа поршневого типа.

ПОМПА СТОНА

— ручная помпа поршневого типа. Устанавливается на одной из нижних палуб судна и может выкачивать воду из отделений, заполнять водой систерны, а также накачивать воду в главную пожарную магистраль.

ПОМПФЕЙЕР

— бумажная гильза, наполненная составом из пороховой мякоти, селитры и угля попеременно с порохом и звездками. Нижний конец загнут или насажен на деревянный колышек, которым П. втыкают в землю вертикально. Горит фонтаном, непрерывно выбрасывая звездки вверх на довольно большую высоту.

ПОНИЖЕННО-БОЕВОЙ ЗАРЯД

— см. Заряд.

ПОНИМАЕТ БЕРЕГ, КАМЕНЬ, МЕЛЬ

(сев.) — покрывает водой.

ПОНОС

— 1. Бег (движение) речного судна по течению при попутном ветре (арх.). 2. Попутный ветер (волж.).

ПОНОСНО, ПОНОСНА

(бел.) — большое весло (правило), устанавливаемое на оконечностях барки и служащее в качестве руля.

ПОНОСУХА

(арх.) — метель снизу без падающего сверху снега.

ПОНОЧА

(слав.) — север.

ПОНТОН

(Pontoon) — в древности квадратный паром для переправы через реки, описанный Цезарем и Авлом Гелием. В настоящее время П. называют плоскодонную лодку с отвесными бортами, служащую плавучей опорой для понтонных мостов, плавучих кранов и пр. В старину П. называли разоруженные палубные суда, служившие каторжными тюрьмами, а также местом заключения военнопленных. См. также Док плавучий.

ПОПЕРЕЧНАЯ ОСТОЙЧИВОСТЬ

— см. Остойчивость судна.

ПОПЕРЕЧНОЕ ТЕЧЕНИЕ АТЛАНТИЧЕСКОГО ОКЕАНА

— см. Бразильское течение.

ПОПЕРЕЧНОЕ ТЕЧЕНИЕ ИНДИЙСКОГО ОКЕАНА

— холодное течение Индийского океана, образующееся к востоку от банки м. Игольного из вод Игольного течения и холодных вод, идущих из Атлантического океана; идет на ост со скоростью 10–25 мор. миль в сутки. К П. Т. И. О. с норда присоединяется теплое Мадагаскарское течение. Подойдя к Австралии, часть П. Т. И. О. идет далее на ост южнее Австралии, а часть поворачивает на норд под именем

Западно-Австралийского течения со скоростями 15–30 миль. Подойдя к тропику, Западно-Австралийское течение поворачивает на вост и дает начало Экваториальному течению.

ПОПЕРЕЧНОЕ ТЕЧЕНИЕ ТИХОГО ОКЕАНА

— идет из Индийского океана, огибая Австралию, Тасманию и Новую Зеландию с зюйда. Далее это течение продолжает двигаться на ост, причем его северная граница лежит около 40° ю. ш. Здесь к северной окраине течения присоединяются более теплые воды, ответвления южного Экваториального течения; а с зюйда к нему притекают холодные антарктические воды, несущие ледяные горы. Скорость П. Т. Т. О. невелика — около 15 мор. миль (в сутки) в среднем, наибольшая — до 20 мор. миль.

ПОПЕРЕЧНЫЙ РУМПЕЛЬ

(Yoke) — см. Румпель.

ПОПЛАВ

(волж.) — плавание, путь водою, путина.

ПОПЛАВКИ

(Floats) — 1. Небольшие пустотелые деревянные или металлические конструкции лодочного типа, не имеющие помещений для экипажа или грузов. П. с помощью специальных стоек приделываются к сухопутному самолету вместо колес для взлета с воды и посадки на нее. В лодочных самолетах небольшие П. ставятся симметрично с обеих сторон для достижения поперечной остойчивости. 2. Небольшие плавучие тела, применяемые в тральном деле.

ПОПЛАВКИ МИТЧЕЛЯ

— прибор, служащий для определения направления и скорости течения.

ПОПЛАВОК ОСВЕЩАЕМЫЙ

(Light float) — разновидность маячных судов; П. О. имеет вид плота с надстройкой. Показывает проблески, обыкновенно снабжается колоколом, звучащим от движения поплавок.

ПОПОВКИ

— см. Круглые суда.

ПОПОЛОЧ

(астр.) — пришивка к парусу для его удлинения.

ПОПРАВКА ЖИВРИ

— если расстояние до радиостанции значительное (больше 80–100 миль), то при прокладке на меркаторской карте радиопеленгов необходимо учитывать т. наз. поправку на дальность, известную под названием поправки Живри:

$$?A = 1/2(l_0 - l_s)\sin ?m$$

где ?A — искомая поправка, $l_0 - l_s$ — разность долгот радиопеленгатора и пеленгуемой станции, $?m = (?0 + ?s)/2$ — средняя широта тех же мест.

Знак поправки получается из таблицы, исходя из условия, что радиопеленг берется с судна на радиостанцию и что северная широта считается со знаком плюс, а южная — со знаком минус.

ПОПРАВКА КОМПАСА

– угол между истинным и компасным меридианами; общая величина ($d + ?$), представляющая собою алгебраическую сумму склонения и девиации компаса.

"ПОПРАВКА ЛОТА", или " ПОПРАВКА УРОВНЯ"

– разность между высотой уровня воды в рассматриваемый момент и средней высотой малой воды при сизигийном отливе (средняя высота малых сизигийных вод – Chart datum). Поправка лота определяется с помощью особых табличек, которые имеются в Tide tables, или же пользуясь следующей формулой:

$$h = a + r/2 \cos ?,$$

где h – искомая промежуточная вода, a – высота среднего приливного уровня, r – амплитуда прилива на данный день, $?$ – угол, равный 180° , умноженный на отношение промежутка между моментом искомой воды и моментом полной или малой воды к продолжительности подъема или падения (Duration of rise or fall).

ПОПРАВКА ПРИКЛАДНОГО ЧАСА

– разность между лунным промежутком и прикладным часом.

ПОПРАВКА ХРОНОМЕТРА

– разность между гринвичским временем и показанием хронометра. Поправка хронометра, выражаясь некоторым числом часов, минут и секунд, на которое хронометр впереди или позади гринвичского времени, в первом случае считается со знаком минус, а во втором – со знаком плюс. П. Х. иначе называется состоянием хронометра относительно гринвичского времени.

"ПО ПРЕДЪЯВЛЕНИИ"

(At sight, after sight) – термин, употребляемый в вексельной практике, по которому платеж наступает немедленно по предъявлении векселя.

Положение судна

Знаки поправки для широт

Примечание

N

S

Судно восточнее радиостанции

–

+

Знак поправки, обратный знаку широты

Судно западнее радиостанции

+

–

Знак поправки, одинаковый со знаком широты

ПОПУТНИК, ПОПУТНИЧЕК

(арх.) – попутный ветер.

ПОПУТНЫЙ

– имеющий общее с данным судном направление движения. Попутный ветер. Попутная волна. Попутное течение. Попутный шторм.

ПОРАЖЕНИЕ

– период стрельбы, следующий непосредственно за пристрелкой. В этот период, имея уточненные установки, развивают (переходят на поражение) необходимую по условиям стрельбы скорострельность с тем, чтобы в каждую минуту дать по противнику возможно большее число попаданий.

ПОРИЦА

(сев.) – подпорка или подставка в виде бревна под строящееся или ремонтирующееся на берегу судно.

ПОРОГИ природные

(Rapids) – участки реки со значительно большим уклоном русла, чем в других местах, вследствие чего скорость течения на них очень велика. Так как П. обычно образуются при пересечении рекой каменистой гряды (отрогов гор), то русло реки содержит в этом месте большое количество камней, что часто делает реку совершенно несудоходной.

ПОРОКА

(арх.) – порошка, небольшой снег.

ПОРОКИ ДЕРЕВА

– недостатки дерева, понижающие его технические качества. К числу таких недостатков относятся: сучки гнилые, уменьшающие гибкость и крепость древесины; в местах их расположения изменяется правильное расположение волокон. Роговой сучок образуется при естественном отмирании ветвей; древесина сучка заволакивается свежими волокнами, пропитывается смолой и делается очень твердой. Ивлевый сучок – результат загнивания, темно-коричневого или черного цвета, мягкий; при высыхании дерева часть выпадает. Крапивный сучок буроватого цвета и губчатого строения считается опасным пороком, т. к. загнивание может повредить окружающую древесину. Табачный порошок считается пороком, т. к. наличие этих сучков понижает прочность дерева – от них заражается окружающая древесина. Свилеватость выражается в том, что волокна вместо прямого направления, параллельно оси ствола, имеют неправильное и перепутанное направление. Косослой, когда волокна дерева уклоняются от направления, параллельного оси дерева, под большим углом, превышающим нормы, установленные техническими условиями; при распиловке бревна на доски волокна перерезаются и прочность ослабляется. Поэтому дерево с большой косослойностью избегают употреблять на распиловку. Трещины разного рода, появляющиеся в дереве как во время его роста, так и по распиловке, хотя и не сопровождаются разложением древесины, но уменьшают прочность и делают поверхность нечистой. Наиболее характерные трещины следующие: метик – трещины в растущих деревьях, идущие от сердцевины радиально и по оси ствола; вред этого порока зависит от размеров и направления трещин. Отлупы – трещина по годичному кольцу, иногда захватывает только часть кольца, а иногда полное кольцо; значение порока зависит от его размера. Гниль. Помимо указанных выше пороков, появляющихся в условиях роста и высыхания дерева, у него могут быть пороки или болезни, характеризующиеся загниваниями древесины как органического вещества. Дерево на корню, а также и срубленное может подвергаться разрушительному действию грибных болезней. Споры гриба попадают через поврежденные места дерева и производят разрушение древесины, носящее название белой и красной гнили. Срубленное дерево, а также сырое, находящееся в условиях сырого влажного воздуха и при отсутствии вентиляции, поражается т. наз. домовым грибом, быстро разрушающим древесину. Сухая гниль распространяется на деревянных судах в тех помещениях, где воздух, насыщенный испарениями, остается застойным (напр. в провизионных погребах и т. п.). Мокрой гнилью называют гниль, развивающуюся при действии на дерево наружной сырости, когда древесина начинает разлагаться, обращаясь в бурю массу.

ПОРОХ БЕЗДЫМНЫЙ

(Smokeless powder) – взрывчатое вещество, получаемое в результате растворения пироксилина спирто-эфирным растворителем и последовательного прессования, вальцовки и сушки. Выпускается в виде пластинок, лент, трубок (макарон), цилиндров. Некоторые П. Б. (баллиститы, корлиты, филит, соленил и др.) содержат в своем составе, кроме пироксилина, нитроглицерин. Для стабилизации и флегматизации к бездымному пороку примешивают дифениламин, вазелин и др. вещества.

ПОРОХ ДЫМНЫЙ

– взрывчатое вещество, представляющее собой смесь калийной селитры (ок. 75 %), древесного угля (ок. 15 %) и серы (ок. 10 %). Выпускается в виде полированного зерна. По содержанию углерода различают черный (80–85 %), бурый (70–75 %) и шоколадный П. (52–54 %). Существуют П. Д. – артиллерийские, ружейные, минные и т. д.

ПОРОХА

(арх.) – то же, что пороша.

ПОРОХОВАЯ КАЗЕНКА

(стар.) – крют-камера.

ПОРТ

(Port) – отверстие в борту судна: для погрузки товаров – грузовой П. (Cargo port); для стрельбы из орудий – орудийные (пушечные) П. (Gun port); для погрузки угля – угольный П. (Coal port). П. обозначает также отверстие в фальшборте для осушения палубы – осушительный П., штурмовой полупортик (Freeing port, wash port). В петровском флоте порт назывался окном.

ПОРТ МОРСКОЙ

(Sea port) – место, служащее для укрытия судов от непогоды, для выполнения перегрузочных операций, а также для ремонта, снабжения топливом и всем необходимым для плавания. В зависимости от своего назначения морские порты разделяются на: торговые (коммерческие), военные, рыбацкие, порты-убежища и т. п. По другим признакам П. М. (преимущественно торговые) разделяются: по месту расположения – на устьевые, канальные, береговые, островные и внутренние; по степени применения техники для их устройства – на естественные и искусственные; по значению для устройства порта приливов и отливов – на открытые и приливные; по характеру эксплуатационной работы – на транзитные, концевые, порты срочного и пассажирского движения; по своему торговому значению – на мировые, международные и каботажные; по размерам – на порты нескольких классов, устанавливаемых в зависимости от величины годового грузооборота, различно в различных странах. Деление портов на естественные и искусственные утрачивает в настоящее время свое значение, т. к. естественных в полном смысле слова портов не существует.

ПОРТ МОРСКОЙ ВОЕННЫЙ

(Naval port) – морской военный порт в отличие от портов торговых характеризуется наличием больших рейдов, служащих для стоянки и передвижения эскадр, наличием бассейнов для ремонта судов, складов для хранения всех видов снабжения военных кораблей, казарм для экипажей и т. п. Т. к. военные порты являются базами флота, то они, как правило, укрепляются с моря, а иногда и с суши.

ПОРТ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ

(Commercial port) – морской порт, служащий главным образом для выполнения перегрузочных операций. Поэтому современный торговый порт есть прежде всего перевалочный пункт для передачи грузов с суши на воду и обратно; в этом смысле он является соединительным звеном между морскими сообщениями и внутренними путями страны, в нем также производятся перегрузки с одних судов на другие. Среди торговых портов следует различать торговые порты общего назначения, выполняющие разнообразные грузовые операции (сюда относятся все более или менее значительные порты мировой или международной торговли), и порты специальные, служащие исключительно или преимущественно для операций с грузом одной категории, напр. углем, лесом, рудой и т. п. Специальные порты характеризуются в отличие от торговых портов сильным развитием устройств для одной категории операций, применением мощных, специальных для данного рода груза перегрузочных механизмов и отсутствием или слабым развитием прочих устройств и вспомогательных элементов, которыми обыкновенно оборудован торговый порт общего назначения.

ПОРТЫ РЕЧНЫЕ

(River ports) — отличаются от морских меньшими глубинами и относительной растянутостью причальной линии вдоль берегов. В районе речных портов устанавливаются защищенные дамбами от ледохода водные пространства (затоны), в которые ставятся на зимовку и для ремонта суда, для каковой цели в затомах располагаются судоремонтные мастерские или заводы.

ПОРТЫ-УБЕЖИЩА МОРСКИЕ

(Ports of refuge) — представляют большей частью незначительные рейды, на которых под искусственной или естественной защитой могут становиться на якоря или бочки суда каботажного плавания, траулеры, промысловые шхуны и моторные боты. Обыкновенно на берегу в таких портах не имеется никаких приспособлений для грузовых операций, но иногда сооружаются небольшие ремонтные устройства в виде простых эллингов и ремонтных площадок. Если в П.-У. М. производятся перегрузочные и заготовительные операции с рыбой, то порт является рыбачьим и на берегу создаются соответствующие устройства.

ПОРТАЛЬНЫЙ КРАН

— см. Краны подъемные.

ПОРТДЕПЕШНИК

— футлярчик для депеш, прикрепляемый к ножке почтового голубя, используемого в целях связи.

ПОРТИК

— малый порт, т. е. небольшое отверстие (обычно четырехугольное) в борту судна.

ПОРТОВАЯ ТЕРРИТОРИЯ

— в техническом смысле — сухопутная площадь всего района, занимаемого портом, в отличие от водной площади (акватории); в административном же отношении портовая территория означает весь район, на который распространяется заведование портового управления, включая в него как водные, так и сухопутные площади порта.

ПОРТОВЫЕ МАГАЗИНЫ

— в военных портах склады предметов снабжения для судов и частей флота.

ПОРТОВЫЕ МАСТЕРСКИЕ

— производственные предприятия военных портов, предназначенные для выполнения ремонтных работ на судах и в частях флота, а также для производства предметов снабжения для них.

ПОРТОВЫЕ ОБЫЧАИ

(Customs of the port) — установленные в порту правила прохождения судов, погрузки, выгрузки, лихтерования, порядка найма рабочей силы и т. д. П. О. являются обязательными при толковании некоторых не оговоренных в цертепартиях положений.

ПОРТОВЫЕ СООРУЖЕНИЯ

(Harbour facilities) — инженерные сооружения, обеспечивающие безопасность и удобства входа и выхода судов из порта, их стоянки и их обслуживание в порту. К портовым сооружениям относятся: набережные, молы, волноломы, доки, разгрузочные и погрузочные устройства, элеваторы и т. д.

ПОРТОВЫЕ СТАВКИ

(Port rates) – название установленных Лондонским портовым управлением (Port of London Authority) сборов на все экспортные и импортные грузы, за исключением свежей рыбы, бункерного угля и всяких транзитных грузов. По импортным грузам эти сборы взимаются еще до оплаты пошлины, причем таможенная декларация должна содержать отметку об уплате этих сборов. По экспортным грузам сборы должны быть уплачены в течение 6 дней со времени кларирования судна. В Ливерпуле они называются "Town Dues" – городскими сборами.

ПОРТОВЫЕ СУДА

– суда различного назначения, обслуживающие как нужды самого военного порта, так и морских сил, базирующихся на него. К числу портовых судов относятся: буксиры, ледоколы, килекторы, землесосы, землечерпалки, баржи, плавучие краны и т. п. П. С носят особо присвоенный им флаг и составляют плавучие средства порта.

ПОРТО-ФРАНКО

(Free port) – порт (а иногда целая приморская область) с беспошлинным ввозом и вывозом товара, который может потребляться местным населением. В современных условиях – часть портового города, включающая пристань и склады, отведенная под беспошлинную торговлю.

ПОРТ-ТАЛИ, ПОРТ-ШКЕНТЕЛЬТАЛИ

(Port tackle) – тали, посредством которых поднимают и опускают портовые ставни. П.-Т. с одной стороны прикрепляют к порт-шкентелю, продетому сквозь борт, а с другой гаком закладывают на крюк, находящийся в бимсе.

ПОРТ-ШКЕНТЕЛЬ

– шкентель, служащий для закрывания портов.

ПОРТ-ШТЕРТ

(Port rope) – штерт или цепочка, на которую закладывают нижние полупортики, когда они откинута.

ПОРУБЕНЬ

(сев.) – толстый брус или бревно, расколотое или распиленное пополам в длину, для обшивки барки или каюка. П. крепится у ватерлинии.

ПОРУЧНИ

(Breast rail, hand rail, railing) – род перил на верхней палубе, а также на трапах, мостиках, надстройках и т. п.

ПОРШЕНЬ

(Piston) – одна из деталей паровой машины, разделяющая рабочие полости цилиндра, принимающая на себя давление пара и движущаяся в цилиндре.

ПОРШНЕВАЯ МАШИНА

(Reciprocating engine) – см. Паровая машина.

ПОРШНЕВОЕ КОЛЬЦО

– разрезное, пружинящее, обычно чугунное кольцо, расположенное в канавке на теле поршня. Поршневое кольцо служит для герметичности, т. е. устранения пробегов пара между стенками цилиндра и поршня.

ПОРШНЕВОЙ ПАЛЕЦ

— короткий цилиндрический стержень, служащий для соединения поршня цилиндра машины с шатуном.

ПОРШНИ КЛАПАННЫЕ, ПОРШНИ СТВОРЧАТЫЕ

— поршни, на которых помещаются клапаны для пропуска рабочей жидкости в одном направлении. Употребляются в насосах, особенно старых конструкций.

ПОРШНИ СТВОРЧАТЫЕ

— см. Поршни клапанные.

ПОРЫВИСТЫЙ ВЕТЕР

— см. Характер ветра,

ПОРЫСКИ

— см. Бабка.

ПОРЯДОК

— см. Боевой порядок и Походный порядок.

ПОСАДКА

— количество ликтроса или парусины, которое исчезает или уходит в шов, иначе говоря — разность длины между двумя кромками у шва.

ПОСАДКА САМОЛЕТА

(Landing, alighting on water) — момент выравнивания самолета и касания его воды или земли. Посадка вынужденная — посадка из-за неисправности самолета. Посадка на две точки — посадка на один редан или колеса; такая посадка считается неправильной, т. к. происходит на повышенной посадочной скорости и влечет за собой длительный пробег самолета. Посадка нормальная — посадка на 3 точки — посадка самолета на нормальной посадочной скорости, при одновременном соприкосновении с поверхностью земли трех точек самолета (двух колес и костыля).

ПОСАДКА СУДНА

на мель, камни, рифы и пр. — касание подводной частью судна мели и пр., не вызывающее необходимости у судна в посторонней помощи для выхода на чистую воду. Отсюда посадить судно.

ПОСАДОЧНАЯ ПЛОЩАДКА

(промежуточный аэродром) — небольшая специально оборудованная площадка для приема самолета.

ПОСАДОЧНЫЙ ПАРУС

— см. Посадочный тент.

ПОСАДОЧНЫЙ ТЕНТ

(парус) — специальное устройство для приема самолета на борт корабля на ходу. Представляет собой достаточно длинное и широкое брезентовое полотнище, выпускаемое с кормы корабля, с укрепленными снизу поперечными деревянными брусками для жесткости; тент при ходе корабля скользит по воде, для его натяжения к нижним углам полотнища привязаны на тросе буксируемые тела сопротивления. Самолет, сев на воду, взбегает на тент; его тянут с корабля и

вкатывают на палубу, после чего поднимают краном. Корма корабля имеет специальный срез: на нем устроен скат с вращающимся цилиндрическим поперечным роликом для удобства переката самолета с тента на палубу. П. Т. имеются двух систем: посадочный тент Кивуля и посадочный тент Гейна. В настоящее время в Германии на кораблях устанавливается особое устройство в виде специального выстрела для буксировки тента Гейна с борта.

ПОСЛУШНОЕ СУДНО

(A handy vessel) – судно, которое хорошо слушается руля.

ПО СПОСОБНОСТИ

– по готовности, по мере возможности, по собственной инициативе. Входить в гавань по способности. Выходить в море по способности. Действовать по способности. Маневрировать по способности. Начинать стрельбу по способности. Становиться на якорь по способности и т. д.

ПОСТ

(Station) – все порученное для охраны и обороны часовому, а также место или участок, на котором он выполняет свои обязанности. См. также Боевой пост.

ПОСТ ЖИВУЧЕСТИ

– специально оборудованный пост на боевых кораблях, из которого производится управление средствами по борьбе за живучесть корабля (см). Часто пост живучести территориально объединяется с постом энергетики.

ПОСТ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ

– специально оборудованные или приспособляемые помещения на корабле, в которых оказывают медицинскую помощь пострадавшим в бою.

ПОСТ СЛУЖБЫ КОРАВЕЛЬНЫХ НАРЯДОВ

– место, ограниченное определенными пределами и неизменно связанное с несением на нем тех или иных служебных обязанностей.

ПОСТ ЭНЕРГЕТИКИ

– место, откуда во время боя на современных военных кораблях производится управление всеми энергетическими установками.

ПОСТАВИТЬ

Поставить людей на шпиль (To man the capstan) – вызвать людей к шпилью для работ с ним. Поставить мину (To lay, plant, moor, set a mine) – установить мину в заданном месте, на заданной глубине. Поставить на ровный киль (судно) (To set on an even keel) – разместить грузы на судне таким образом, чтобы оно не имело дифферента. Поставить паруса (To set sails) – распустить, подтянуть, растянуть. Поставить реи козлом (To cross the yards) – отопить реи на одной мачте правыми ноками вверх, а на другой – левыми. Делалось это в старом флоте в знак траура. Поставить реи прямо – горизонтально и, следовательно, параллельно друг другу. "Поставить на бак" – наказание, предусмотренное царским дисциплинарным уставом для рядового состава военного флота. Оно заключалось в том, что лицо, подвергнутое такому взысканию, обязано было стоять определенный срок в положении "смирно" на назначенном для этого специальном месте на баке. Поставить полгрюта – вытянуть с одной стороны шкот, чтобы стояла (работала) одна подветренная половина грота, а наветренная половина оставалась подобранной гитовыми. Поставить рангоут – поставить на шлюпке мачты на место, заложить ванты, выстрелить бушприт и бизань-гик и приготовить паруса к подъему. Поставить рей поперек – установить рей брасами в горизонтальной плоскости так, чтобы он был перпендикулярен диаметральной плоскости. Поставить руль прямо – придать рулю

такое положение, чтобы его перо находилось в одной плоскости с диаметральной плоскостью корабля.

ПОСТАМЕНТ

— особая площадка, укрепленная на мачте на соответствующей высоте и служащая для укрепления шпоров грузовых стрел.

ПОСТАНОВКА МАЧТ

(Fixing or planking of ship's masts) — установка мачт на место.

ПОСТАНОВКА НА ГУСЕК

— постановка судна на двух якорях, отданных последовательно на одной якорной цепи; самый надежный способ якорной стоянки, но возможен лишь на просторных рейдах, где можно держать много якорной цепи.

Постановка на гусек.

Чтобы стать на гусек, отдают один якорь и травят его якорную цепь возможно больше; взяв последнюю на стопор, расклепывают ее позади стопоров и при помощи надежного проводника обносят к другому, не отданному еще якорю, где ее соединяют с якорной скобой. Вытравив осторожно первую якорную цепь за борт и обрубив перлинь, на котором якорная цепь обносилась, отдают второй якорь и травят якорную цепь последнего.

ПОСТАНОВКА НА ЯКОРЬ

(бочку, бридель) — маневр установки судна в избранном или назначенном месте на якорь (бочку, бридель).

ПОСТЕЛЬ

— 1. Русло реки (арх.). 2. Выстилка из бревен (склизов) при спуске деревянного судна с берега на воду. 3. Ряд слоев дикого камня, укладываемого на дно моря и служащего основанием для постановки на него железобетонных массивов — гигантов (кессонов), применяемых при постройке волноломов.

ПОСТЕННЫЙ

(волж.) — место на реке, где фарватер идет вдоль берегов, не имеющих препятствий для идущих судов в виде каменных или песчаных отмелей и т. п.

ПОСТИЦЫ

— брусья, постилавшиеся на мужлуки вдоль галер по одному с каждой стороны. На них устанавливались уключины. Эти брусья поддерживались бакалярами. Вплотную к П. вдоль всей галеры настилали по обеим сторонам площадку, которую и называли постичным мостом.

ПОСТОЯННАЯ АМПЛИТУДА

— средняя из значений амплитуд колебаний уровня воды для данного пункта за продолжительный период времени.

ПОСТОЯННЫЕ ОБЛАСТИ АТМОСФЕРНОГО ДАВЛЕНИЯ

— области, в одних из которых давление держится постоянно (и в июле, и в январе) ниже, чем в соседних, а в других выше, чем в соседних. Приблизительная схема расположения над океанами постоянных областей давления: 1) область пониженного давления около экватора, немного севернее его; 2) области повышенного давления в широтах 30–35°; на всем земном шаре их пять: две — над Атлантическим океаном, две — над Тихим и одна — над южной частью Индийского; 3) области пониженного давления в широтах 60°; их три: одна — над северной частью Атлантического

океана, одна – над северной частью Тихого и одна охватывает весь земной шар в южном полушарии, распространяясь на все три океана. П. О. А. Д. не остаются на одном месте в течение целого года, но постепенно перемещаются вслед за солнцем; летом северного полушария они передвигаются несколько к северу, зиму – к югу.

ПОСТОЯННЫЙ КОНДЕНСАТОР

(Fixed condenser) – конденсатор, у которого поверхность пластин и расстояние между ними остается постоянным, вследствие чего и емкость его остается постоянной (напр. блокировочный конденсатор).

ПОСТОЯННЫЙ ОГОНЬ

(Fixed light) – см. Маячные огни.

ПОСТОЯННЫЙ ОГОНЬ С ПРОБЛЕСКАМИ

– см. Маячные огни.

ПОСТОЯННЫЙ ТОК

– см. Ток постоянный.

ПОСУДИНА

(касп.) – всякое мореходное или речное судно.

ПОСУДНЫЕ СУДА

– тип речных парусных судов, встречающийся на Неве и Волге.

ПОСЫЛЬНЫЕ СУДА

(Despatch vessels) – суда, служащие для разнообразных целей, в частности для обслуживания службы связи, портов, больших кораблей и т. п. Обычно в качестве посыльных судов используются устаревшие небольшие боевые корабли.

ПОТАЙ

– рассверленная (уширенная) часть цилиндрического отверстия для головки винта или заклепки. Делается в случае, когда головка не должна выступать над поверхностью детали.

ПОТАЙНАЯ ГОЛОВКА

(Countersunk head of a rivet) – не выступающая над поверхностью детали головка заклепки, винта и пр., входящая в рассверленное отверстие (потай). Потайная головка обыкновенно имеет форму усеченного конуса.

ПОТАЙНИК

(Sunken rock) (сев.) – подводный камень или мель без буруна на них.

ПОТАНС

– походный галерный ордер в виде буквы "Г".

ПОТЕРЯ ВЫСОТЫ

– снижение самолета по не зависящим от летчика причинам, напр. из-за плохой работы мотора, при "болтанке" с сильными нисходящими потоками воздуха и т. п.

ПОТЕРЯЙ (в обшивке)

– в надводной части судна поясья обшивки для красоты сохраняют по всей своей длине одинаковую ширину, зато в подводной части, при продолжении поясьев до оконечностей, приходится делать их слишком узкими. Чтобы избежать этого, некоторые поясья не доводят до оконечностей, а прекращают ранее, образуя т. наз. потеряй.

ПОТЕРЯЙ (доска)

(бел.) – коротенькая и узкая обшивная доска у штевной.

ПОТЕРЯЙНЫЙ ПОЯС ОБШИВКИ

– см. Потеряй.

ПОТЕРЯТЬ БЕРЕГ ИЗ ВИДУ

(To lose sight of land) – отойти от берега на такое расстояние, когда он скроется из виду. Потерять мачты, руль и пр. – лишиться мачт, руля и пр.

ПОТЕСЬ

(Long beam used as a rudder) – большое весло, навешиваемое с кормы и с носу барки на железных штырях. Заменяет собой руль. Иногда барки имеют третью потесь сбоку, наз. заносной потесью.

ПОТОЛОК

– 1. Потолок самолета – предельная высота подъема самолета при данной нагрузке.
2. Максимальная высота, которую может достигнуть данный дирижабль или аэростат. Различают: статический потолок – высоту, достигаемую при сбрасывании всего балласта и при расходе всего горючего за исключением количества, необходимого для спуска на землю, и динамический потолок – статический П. плюс некоторое превышение над ним, достигаемое дирижаблем за счет динамической подъемной силы.

ПОТОПИТЬ

(To sink) – пустить ко дну.

ПОТРАВИТЬ

(To ease, to relax, to slack away) – ослабить снасть, выпускать понемногу.

ПОТЧА

(арх.) – речной или озерный залив, затон, губа, речная или озерная.

ПОХОД

(Voyage, passage) – переход морем.

ПОХОДНЫЙ ПОРЯДОК

– взаимное расположение совместно идущих частей флота в связи с распределением между ними обязанностей (задач) на случай встречи с противником. П. П. определяется каждый раз соответственно задачам флота (соединения) и обстановке перехода.

"ПО ЦЕННОСТИ"

(Ad valorem) – пошлина или морской фрахт, взимаемые в капиталистических странах за груз в процентном отношении к его стоимости в отличие от ставок за вес или количество.

ПОЧТОВОЕ СУДНО

(Mail packet, packet-boat) – судно, занимающееся перевозкой почты.

"ПОШЕЛ ВСЕ НАВЕРХ", "ВСЕ НАВЕРХ"

(All hands on deck) – вызов всей команды наверх для исполнения какого-либо маневра; при вызове всегда добавляется, для чего команда вызывается, напр. на якорь становиться, рифы брать, паруса крепить и пр.

"ПОШЕЛ КАТ"

– приказание подымать якорь к кат-балке, после того как заложен кат.

"ПОШЕЛ НА ШЛЮПКУ"

(стар.) – приказание сесть в шлюпку.

"ПОШЕЛ ТАЛИ"

– команда, подаваемая при подъеме шлюпок. По этой команде стоящие на таях люди тянут бегом лопаля, при этом находящиеся "на шишке" (крайние) по мере выбирания талей забегают назад и вновь берутся за лопаля у канифас-блока.

"ПОШЕЛ ШПИЛЬ, БРАШПИЛЬ"

(Heave round) – команда, во исполнение которой шпиль приводится в действие, во вращение.

ПОШЛИНА ПРИСТАННАЯ

(Wharfage) – сбор в некоторых иностранных портах за разрешение пользования пристанью для перевалки грузов.

ПОШЛИНА РЕПРЕССИВНАЯ

(Retaliatory duties) – пошлины и сборы, которыми одна страна облагает суда и товары другой страны в виде репрессии за дискриминацию в отношении ее судов или товаров.

ПОШЛИНА УРАВНИТЕЛЬНАЯ

(Countervailing duties) – протекционная пошлина, устанавливаемая в капиталистических странах на некоторые импортные грузы для защиты интересов местного производства соответствующих товаров.

ПОШЛИНЫ ДОРОЖНЫЕ

(Tolls) – сборы, взимаемые в капиталистических странах предприятиями каналов с перевозимых по ним грузов и доков. Эти пошлины оплачиваются грузовладельцами, а не судном.

ПОЯС

(сев.) – полоса или гряда носящегося в море льда.

ПОЯС ЗОДИАКА

– пояс сферы, ограниченный малыми кругами, параллельными эклиптике и удаленными от нее на 8° в ту и другую сторону; на поверхности П. З. происходит видимое собственное перемещение главных планет.

ПОЯС ОБШИВКИ

(Strake) – ряд обшивочных листов, идущих один за другим по длине судна.

ПОЯС ОБШИВКИ ШПУНТОВОЙ

(Garboard strake) – см. Шпунтовый пояс обшивки.

ПОЯСА ЖАРКИЕ, ПОЛЯРНЫЕ и УМЕРЕННЫЕ

(Torrid zone, frigid zone, north (south) temperate zone) – часть земной поверхности, расположенная между экватором и параллелью широты $23^{\circ}27' N$, носит название северного жаркого пояса; соответственно этому поверхность, ограниченная экватором и параллелью широты $23^{\circ}27' S$, называется южным жарким поясом. Эти два пояса часто называются тропическими. Часть земной поверхности, простирающаяся от северного полюса до параллели $66^{\circ}33' N$, называется арктической областью, а соответствующая часть южного полушария называется антарктической областью. Говоря одновременно об обеих этих зонах, их называют полярными областями. Часть земной поверхности, ограниченная параллелями $23^{\circ}27' N$ и $66^{\circ}33' N$, носит название северного умеренного пояса, а соответствующая часть южного полушария – южного умеренного пояса.

ПОЯСНАЯ БРОНЯ

– см. Бортовая броня.

ПОЯСНОЕ ВРЕМЯ

– система счета времени, принятая теперь почти во всех странах ввиду ряда практических удобств, которые она дает. Заключается в том, что вся Земля делится меридианами на 24 пояса или зоны по 15° шириной и в пределах каждого пояса считается одно время, соответствующее местному времени среднего меридиана данной полосы, которое отличается от гринвичского времени на определенное число часов.

"ПРАВая НА ВОДУ"

(Pull starboard) – приказание на шлюпке, чтобы гребцы с правой стороны гребли вперед.

ПРАВая СТОРОНА КОСОГО ПАРУСА

– сторона, обращенная к правому борту.

ПРАВая СТОРОНА СУДНА

(Starboard side) – сторона по правую руку, если встать в диаметральной плоскости лицом к носу судна.

"ПРАВая ТАБАНЬ"

(Back starboard) – приказание гребцам шлюпки, сидящим на веслах правого борта, грести назад (табанить).

ПРАВЕЖ

(арх.) – искусство править рулем. "Хороший, худой правеж".

ПРАВИЛА

(волж.) – брасы.

"ПРАВИЛА ДЛЯ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЯ СУДОВ В МОРЕ"

– международные правила, регламентирующие порядок ношения судовых огней и порядок расхождения судов при встречах, а равно и устанавливающие характер сигналов, подаваемых судами во время тумана, при нахождении в виду друг у друга и в бедственных случаях.

ПРАВИЛО

– 1. Прямой, чисто остроганный брусок с отверстиями, служит для очерчивания бревен, брусков и досок по огиби. 2. Руль (стар.).

ПРАВИЛО БЕЙС-БАЛЛО

– если судно находится в такой части океана, где бывают ураганы, и барометр начинает падать, а ветер быстро свежеть, то надо считать, что приближается ураган, и сейчас же определить направление, в котором находится его центр. Для этого руководствуются правилом Бейс-Балло: если стать спиной к ветру, то центр урагана лежит на 12–8 румбов влево в северном полушарии и на столько же вправо – в южном. После этого надо определить, в какой половине урагана относительно его пути находится судно, а для этого заметить, в каком направлении изменяется ветер. Чтобы это сделать как можно скорее, рекомендуется парусным судам лечь в дрейф, а паровым – привести против ветра и уменьшить ход или застопорить машину и тогда следить за изменением ветра. См. Правило для расхождения с центром урагана и Штормовая картушка.

ПРАВИЛО ДЛЯ РАСХОЖДЕНИЯ С ЦЕНТРОМ УРАГАНА

(общее для обоих полушарий) – если направление ветра изменяется по часовой стрелке, то корабль находится вправо от пути центра урагана; если ветер изменяется против часовой стрелки, то корабль находится влево от пути центра; если направление ветра не меняется, то корабль находится на пути центра. Как только положение корабля относительно пути центра урагана будет определено, надо лечь на курс по отношению к ветру, руководствуясь следующими правилами: 1. В северном полушарии лечь на правый галс, причем: а) если корабль вправо от пути центра – лечь бейдевинд; б) если корабль влево от пути центра – лечь бакштаг; в) если корабль на пути центра – лечь бакштаг. 2. В южном полушарии лечь на левый галс, причем: а) если корабль влево от пути центра – лечь бейдевинд; б) если корабль вправо от пути центра – лечь бакштаг; в) если корабль на пути центра – лечь бакштаг. Оба случая "а" надо дополнить тем, что, взяв курс бейдевинд, нужно продолжать им править по мере того, как ветер будет отходить. В случае "б" надо, взяв курс бакштаг, постепенно приводить по мере того, как ветер будет заходить. Во всех случаях надо править указанными курсами до тех пор, пока барометр не начнет подниматься, т. е. до тех пор, пока судно не пройдет линию, проходящую через центр урагана перпендикулярно к его пути, или, другими словами, центр урагана. См. Правило Бейс-Балло и Штормовая картушка.

ПРАВИТЬ

(To steer) – прямить, выпрямлять, управлять, распоряжаться, начальствовать, повелевать, делать направление, направлять, руководить. Править вдоль берега (To steer along the land) – направлять курс корабля так, чтобы идти вдоль береговой черты на безопасном расстоянии. Править вахтой (To command a watch) – управлять вахтенной службой корабля. Править реи (To square the yards) – ставить реи горизонтально и параллельно друг другу, поперек судна. Править рулем – управлять судном с помощью руля. Правь по курсу (Steer the course) – приказание рулевому, чтобы он вел судно по заданному по компасу направлению. Правь по румбу – приказание рулевому вести судно по заданному по компасу румбу.

"ПРАВО НА БОРТ"

(Hard a starboard) – команда рулевому, означающая приказание положить перо руля вправо до предела, установленного для данного судна в данных условиях плавания.

"ПРАВО РУЛЯ"

столько-то градусов (Helm a starboard) – команда рулевому, по которой он ставит руль в указанное положение, или, иначе говоря, кладет руль на указанное число градусов.

ПРАВЫЙ БОРТ

(Starboard side) – сторона судна, находящаяся с правой стороны, если встать лицом к носу.

ПРАВЫЙ ГАЛС

(Starboard tack) – см. Галс.

ПРАВЫЙ ЯКОРЬ

(Best bower anchor) – становой якорь, отдающийся с правой стороны судна. Прежде назывался плехт.

ПРАКТИКА

(Pratique) – судно, приходящее из-за границы, подлежит санитарному освидетельствованию и таможенному досмотру. При отсутствии на судне инфекционных болезней (холера, чума, желтая лихорадка и сыпной тиф в массовой форме) судно получает свободную П. с санитарной точки зрения, что дает возможность входа на судно, схода с него и переноса всякого рода вещей. Свободную П. с таможенной точки зрения судно получает после таможенного досмотра, производимого после разгрузки судна. После получения свободной П. в этом случае с судна снимается таможенный контроль, и оно получает право свободного перемещения в порту и право принимать груз на любой порт.

ПРАКТИКА ЛЛОЙДА

(Custom of Lloyd's) – обычай и практика, усвоенные или одобренные корпорацией Ллойда и заимствованные большинством других морских страховщиков. Выражение в морских полисах "Lloyd's clause" или "Custom of Lloyd's" означает, что стороны согласились руководствоваться П. Л. при исполнении и толковании полисов.

ПРАКТИЧЕСКАЯ ЭСКАДРА, ПРАКТИЧЕСКИЙ ОТРЯД

(Evolution squadron) – соединение кораблей, специально сформированное для целей обучения и отработки кадров.

ПРАМ

(Praam, pram) – плоскодонное судно парусного периода, вооруженное пушками большого калибра. Применялось для действий на мелководье, в реках и пр.

ПРЕВЕНТЕР-ТОПЕНАНТ

(стар.) – см. Перевей-топенант.

ПРЕВЫШЕНИЕ

– расстояние между самолетами в строю, измеряемое по высоте, когда последующий самолет летит выше впереди идущего.

ПРЕДЕЛ ВОСПЛАМЕНЯЕМОСТИ

– такое соотношение воздуха и топлива в горючей смеси, при котором смесь теряет способность воспламеняться вследствие слишком малого насыщения горючим или, наоборот, – слишком малого количества воздуха.

ПРЕДЕЛ ПРОПОРЦИОНАЛЬНОСТИ

– наибольшее напряжение, до которого соблюдается закон пропорциональности между напряжением и деформацией при переменной нагрузке.

ПРЕДЕЛ УПРУГОСТИ

(Elastic limit) – наибольшая величина напряжения, при котором тело еще не получает остаточных деформаций. На практике за предел упругости принимают то напряжение, при котором остаточная деформация после удаления нагрузки не превышает определенной величины (0,03 %).

ПРЕДЕЛ УСТАЛОСТИ

– в металле под влиянием переменных нагрузок, действующих продолжительное время, происходит изменение его механических свойств. В основу всех расчетов современных быстроходных машин кладется П. У., представляющий собою такое напряжение, при котором материал выдерживает не менее 10 млн. изменений напряжений.

ПРЕДЕЛЬНАЯ (НАИБОЛЬШАЯ) ГРУЗОВАЯ ОСАДКА

– осадка судна при наибольшем количестве груза, которое может быть погружено на него без ущерба для собственной безопасности; устанавливается согласно существующим на этот счет особым правилам для каждого судна в отдельности.

ПРЕДКАМЕРНЫЕ ДВИГАТЕЛИ, АВАНКАМЕРНЫЕ, ФОРКАМЕРНЫЕ ДВИГАТЕЛИ

– двигатели, в которых жидкое топливо впрыскивается в камеру (предкамеру), являющуюся частью камеры сжатия. Полное распыливание и сгорание топлива идут при перетекании не полностью сгоревшей смеси из предкамеры в цилиндр под давлением уже сгоревших газов.

ПРЕДКРЫЛОК У САМОЛЕТА

– узкая длинная полоса в носовой части крыла, способная перемещаться вперед, образуя щель между собой и носком крыла. Устанавливается всегда в соединении с закрылком. Перемещая П., пилот регулирует подъемную силу у крыла.

ПРЕДОХРАНИТЕЛЬ

– 1. Прибор, имеющий назначение размыкать электрическую цепь в том случае, когда по ней по причине короткого замыкания или перегрузки начинает идти слишком сильный для данного провода ток, что может вызвать: а) опасный нагрев провода, сопровождаемый порчей изоляции, а в некоторых случаях и пожаром, и б) чрезмерное падение напряжения, неблагоприятно отражающееся на потребителях или нарушающее нормальную работу электрической станции. К предохранителям относятся: плавкие предохранители, различные разрядники, автоматические выключатели, масляные выключатели, громоотводы. 2. Род стопора (цепного или из проволочного троса), заводящийся в помощь топенант-талям, когда стрела установлена в рабочее положение. Один конец предохранителя крепится скобой за нижний конец топенант-шкентеля, а другой – за обух в палубе, вблизи нижнего блока топенант-талей. Если предохранитель осуществлен из проволочного троса, то его нижний конец крепится за нагель или утку на мачте. Когда предохранитель заведен, лопарь топенант-талей несколько потравливают, чтобы предохранитель и тали были одинаково натянуты. 3. П. артиллерийский – механическое приспособление инерционного действия. Исключает во время стрельбы открытие затвора у орудия, давшего осечку или затяжной выстрел. 4. П. минный: а) сахар, установленный в гидростатическом аппарате, после растаяния которого мина становится опасной, б) сахар, установленный в якорях мин некоторых образцов, по растаянии которого мина отделяется от якоря и всплывает на заданную глубину.

ПРЕЗЕННИНГ

(стар.) – брезент.

ПРЕКРАЩАТЬ, ПРЕКРАТИТЬ

– кончить, перестать, остановить, не делать более чего-либо или не дать продолжать. Прекратить стрельбу, огонь (Break off, check fire) – кончить,

остановить стрельбу. Прекратить пары (To let the fires go out) – прекратить работу котлов, т. е. прекратить работу топок и выпустить из котлов пар. Прекратить погоню (To cease chasing the enemy) – перестать гнаться за противником. Прекратить сообщение (To forbid all intercourse with the shore or with another ship) – не иметь более сообщения с берегом или другими судами.

ПРЕМИЯ

(Premium) – плата страховщика за принятие им на себя ответственности по страховому полису.

ПРЕОБРАЗОВАТЕЛЬ

(Converter) – вращающаяся машина для преобразования: постоянного тока одного напряжения в постоянный ток другого напряжения, переменного тока в постоянный и наоборот; переменного тока в переменный же, но с другим числом периодов. По конструкции П. различаются: двигатели-генераторы, одноякорные преобразователи (умформеры) и каскадные преобразователи.

ПРЕРЫВАТЕЛЬ

(Contact breaker) – прибор для превращения постоянного тока в пульсирующий. Существуют системы: а) электромагнитные, напр. зуммер, б) электротехнические, в) ртутные. Последние два типа применяются в больших индукционных катушках, при спиралях Румкорфа.

ПРЕСС КОУШНЫЙ

– машинка, служащая для введения коушей в кренгельсы; заменяет свайки, драйки и мушкеля.

ПРЕССШПАН, АНГЛИЙСКИЙ КАРТОН

– глянецвитый картон. П., пропитанный изолирующими веществами, употребляется как изоляционный материал при построении электрических машин и аппаратов.

ПРЕТЕНЗИЯ

(Pretension) – заявление военнослужащего о незаконных или несправедливых в отношении его действиях и распоряжениях начальников, о неудовлетворении положенным довольствием и т. п. В ВМФ термин П. заменен термином жалоба.

ПРЕТОРИУС

– см. Явление Преториуса.

ПРЕЦЕССИЯ

(Precession) – наблюдения указывают, что точка весеннего равноденствия передвигается по эклиптике навстречу собственному движению Солнца на $50'',2$ в год. Это происходит вследствие того, что ось мира (и связанный с ней небесный экватор) не остается в пространстве неподвижной, но, составляя с осью эклиптики постоянный угол в $23^{\circ}27'3$, медленно описывает около этой оси коническую поверхность с полным оборотом и возвращением к первоначальному положению через $360^{\circ}/50'',2 = 25\ 800$ лет. Вследствие вышеуказанного перемещения точки весеннего равноденствия ежегодно на $50'',2$ навстречу Солнцу происходит предварение равноденствий, так как Солнце в следующий раз приходит в точку весеннего равноденствия несколько раньше, чем совершит полный круг по эклиптике. Поэтому явление это и называется П., что и означает предварение.

ПРИБАВЛЯТЬ, ПРИБАВИТЬ

– придать, увеличить, усилить, ускорить. Прибавлять парусов – увеличивать площадь стоящих парусов, отдавая у них рифы или ставя дополнительно новые

паруса, кроме уже поставленных. Прибавить ход (To increase speed) – увеличить скорость хода. Прибавить число оборотов (To increase the number of revolutions) – увеличить число оборотов машины.

ПРИБЕРЕЖНИК

(арх.) – прибрежный лед.

ПРИБОЙ

(Surf, wash, breakers) – явление набегания волны на береговую черту. П. получает разный характер в зависимости от того, отмельный берег или приглубый. П. бывает у всякого берега; там, куда достигают океанские волнение и зыбь, он принимает громадные размеры.

ПРИБОЙНИК

(Rammer) – древко с цилиндрическим утолщением на конце с кожаным или резиновым наконечником (клоцем); служит для досылки до места снарядов в орудие ручного заряжания. В орудиях же с механическим заряданием П. представляет собой особое устройство, предназначенное для досылки снарядов и зарядов в камору орудия.

ПРИБОЙНИЧНЫЙ

– боец из орудийного расчета, досылающий с помощью прибойника снаряд в камору орудия при его зарядании.

ПРИБОР АРАНОВА

– совмещает в себе транспортир, параллельную линейку, курсовой указатель и циркуль. С помощью этого прибора, кроме задач навигационных, с успехом решаются и все обычные задачи на маневрирование.

ПРИБОР ВАЛЕССИ

– прибор, устанавливаемый на кораблях флота и служащий для показания и регулирования числа оборотов машины для сохранения кораблем своего места в строю. Все манипуляции с прибором просты, не требуют сложности вычислений, точны и безошибочны при условии, что сам прибор исправен и хорошо градуирован. Благодаря этому прибор Валесси завоевал себе почетное место среди приборов для управления кораблем, находящимся в строю.

ПРИБОР ДЕВИАЦИОННЫЙ, прибор Эри

– служит для уничтожения полукруговой и креновой девиации. В наиболее типичном виде он состоит из вертикальной медной трубы, установленной внутри нактоуза, вдоль которой передвигаются гнезда с магнитами-уничтожителями. Одно гнездо служит для вкладывания магнитов продольных, другое – для поперечных. Этими магнитами уничтожается полукруговая девиация. Внутри трубы подвешивается на медной цепочке вертикальный магнит, помещенный в медном футляре, он служит для уничтожения креновой девиации.

ПРИБОР ИВКОВА

– простейший прибор, служащий для удержания корабля на постоянном курсовом угле, т. е. для такого маневрирования, когда корабль удерживает угол между своей диаметральной плоскостью и направлением на цель постоянным.

ПРИБОР ПУЛЬФРИХА

– прибор, дающий возможность быстро и легко определить действительное наклонение видимого горизонта с точностью, вполне достаточной для целей практики. Основан на принципе совмещения изображений двух противоположных частей видимого горизонта.

ПРИБОР РУДОВИЦА

— прибор, позволяющий приблизительно определить направление и скорость (в баллах) истинного ветра на ходу корабля.

ПРИБОР ФУСА

— прибор, служащий для проверки и исследования секстанов в условиях обсерватории.

ПРИБОР ЭРИ

— см. Прибор девиационный.

ПРИБОРКИ корабля

— мероприятия по поддержанию чистоты и порядка на корабле. Обязанности личного состава корабля по приборкам определяются специальным корабельным расписанием. Расписания предусматривают два вида приборки: малую, или ежедневную утреннюю, и большую, производимую обычно накануне дней отдыха, после угольных погрузок, больших походов и т. д. Большую приборку иногда называют генеральной, а в старом флоте называли приборкой по субботнему расписанию.

ПРИБОРЫ УПРАВЛЕНИЯ АРТИЛЛЕРИЙСКИМ ОГНЕМ (ПУАО)

— приборы, при помощи которых управляющий артиллерийским огнем орудий, установленных на кораблях и батареях, передает приказания к орудиям и, в свою очередь, получает необходимые ему сведения. Первоначально на старых кораблях приказания передавались просто голосом и сигналами на горне, что было вполне достаточно при сравнительно небольших размерах самого корабля и малой скорострельности прежних орудий. Позже простая голосовая передача приказаний была заменена передачей по телефонам и по специальным переговорным трубам. Т. к. звуковые способы в современной боевой обстановке не могут гарантировать безошибочности передачи приказаний, а сама передача приказаний и их исполнение требуют относительно много времени, то на современных боевых кораблях перешли на электрическую систему передачи приказаний, как наиболее совершенную в отношении точности, скорости передачи и исполнения их. Электрическая передача приказаний обычно является основной системой передачи при управлении артиллерийским огнем, а передача по переговорным трубам и телефонам — вспомогательной. Приборы, передающие указанные выше приказания и сигналы, называются дающими приборами, а приборы, которые воспроизводят эти приказания и сигналы, называются принимающими приборами. Дающие приборы устанавливаются в центральных (артиллерийских) и в командно-дальномерных постах. Принимающие приборы устанавливаются у орудий или на самих орудиях — в башнях, казематах. К принимающим приборам относятся также и контрольные приборы, которые устанавливаются в командных пунктах для передаваемых дающими приборами приказаний и сигналов. Электрические системы передачи приказаний и сигналов обычно называются синхронными передачами.

ПРИБОРЫ ЭЛЕКТРОНАВИГАЦИОННЫЕ

— навигационные приборы, построенные с широким применением электротехники. Среди всех П. Э. наиболее интересным является гирокомпас, как по сложности своей теории и практического конструктивного осуществления, так и вследствие его значения в кораблевождении. От гирокомпаса приводятся в действие следующие электронavigационные приборы: гирорулевой (автоматический рулевой), курсограф, одограф (автоматический прокладчик) и боевой прокладчик. Кроме того, к числу П. Э. относятся электромеханические лаги и эхолоты. П. Э. являются современным типом навигационных приборов. Наряду с этим П. Э. являются сложными и требуют умелого и тщательного ухода квалифицированным и обученным персоналом. Являясь необходимыми на боевых кораблях, П. Э. экономически выгодны для эксплуатации и на торговых судах.

ПРИБРЕЖЬЕ

(сев.) – если говорят о берегу или об острове, то край берега; если же о воде, то предел ее у берега.

ПРИВАЛЬНЫЙ БРУС

– 1. Брус, идущий внутри борта вокруг всей шлюпки примерно на высоте ватерлинии или немного выше. П. Б. скрепляются шпангоуты. Концы банок лежат на П. Б. и крепятся к нему. У форштевня и острого ахтерштевня оба П. Б. соединяются брештуками; к транцу они прикрепляются кницами. 2. Деревянный или металлический брус, укрепленный вдоль наружного борта судна в средней, полной его части, на небольшой высоте от ватерлинии. Служит для смягчения ударов при швартовке судна. 3. На деревянных судах – деревянный брус, идущий вдоль судна и крепящийся к шпангоутам; на него кладутся концы бимсов.

ПРИВАРОЧНОЕ ДОВОЛЬСТВИЕ

– довольствие, состоящее из мяса, соли, овощей и пр. припасов, употребляемых для приготовления горячей пищи.

ПРИВАТИР

(Privateer) – судно, вооруженное с разрешения правительства частным лицом для военных действий против неприятеля, главным образом для крейсерских операций против неприятельской торговли. То же, что капер.

ПРИВЕРХ

(речн.) – верхняя часть (обращенная против течения) осередка, острова, гряды огрудков, гор и пр. Нижний конец наз. ухвостье.

ПРИВЕСТИ

– см. Приводить.

ПРИВОД

(Gear) – механизм для передачи вращательного движения из одного места в другое. Бывает привод ременный, зубчатый и пр.

ПРИВОД ГИДРАВЛИЧЕСКИЙ

– приведение в действие машины от масляного или водяного насоса.

ПРИВОД ДЛЯ ПРОВОРАЧИВАНИЯ МАШИНЫ

– служит для проворачивания коленчатого вала во время ремонтных работ, а также и для ежедневного его проворачивания в целях предотвращения приржавления трущихся частей друг к другу.

ПРИВОД РУЛЕВОЙ

– см. Рулевые приводы.

ПРИВОД ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ

– совокупность устройств, служащих для передачи вращения от электродвигателя к машине.

ПРИВОДИТЬ, ПРИВЕСТИ

(To luff) – держать круче. Приводить или привести к ветру (To bring to) – взять круче, подняться, взять курс относительно ветра ближе к линии ветра, ближе к крутому бейдевинду. Привести на створ (To bring on the same line, or in one

line, in line, in one) – править судном так, чтобы назначенные предметы створились, т. е. находились в одной вертикальной плоскости с глазом наблюдателя. Привести в шторм (To heave to) – идя попутным ветром, привести в бейдевинд насколько возможно.

ПРИВЯЗНОЙ АЭРОСТАТ, ПРИВЯЗНИК, ЗМЕЙКОВЫЙ АЭРОСТАТ

(Kite balloon) – аэростат удлиненной формы с матерчатым оперением по корме. П. А. служит для наблюдения, средством заграждения и для подъема метеорологических приборов. Привязной аэростат для наблюдения употребляется на войне как подвижная вышка. Наиболее распространенный тип П. А. системы "Како" состоит на вооружении почти во всех странах; может подниматься при ветре до 30 м/сек на высоту до 2000 м. Оболочка снабжена баллонетом и автоматическим клапаном, который открывается при сверхдавлении внутри оболочки выше 14 мм в. с. Оболочка наполняется газом через аппендикс. Разрывное приспособление помещается вверху П. А. Для устойчивости П. А. имеет 2 стабилизатора и рулевой мешок; в последний воздух входит через улавливатель. Оболочка имеет пояс, от пояса идет привязной такелаж с привязным тросом, при помощи которого П. А. соединяется с лебедкой. Подвесной такелаж соединяет П. А. с корзинами. Такелаж состоит из гусиных лапок, спусков и строп.

ПРИВЯЗНОЙ ТАКЕЛАЖ

– такелаж, связывающий привязной аэростат с лебедкой.

ПРИВЯЗЫВАТЬ, ПРИВЯЗАТЬ

(To lash, to seize, to fix, to clap on) – прикреплять вязкою, обмотом, узлом. Привязать парус (To bend the sail to its yard) – прикрепить парус к лееру у реи или пришнуровать к гафелю, рейку и пр.

ПРИГЛУБЫЙ БЕРЕГ

(Steep to) – берег, у которого сразу большая глубина.

ПРИГОВОР

(Award) – решение арбитра или посредника.

ПРИГOTOВИТЕЛЬНЫЙ СИГНАЛ

(Preparatory signal) – сигнал, требующий от исполнителей подготовиться к выполнению того или иного действия.

ПРИГOTOВИТЬ ЯКОРЬ К ОТДАЧЕ

(See clear for coming to) – произвести все необходимые действия и работы с якорем так, чтобы последний можно было отдать немедленно после приказа.

ПРИГOTOВИТЬСЯ К БОЮ

(To prepare for action) – см. Приготовление корабля к боевым действиям.

ПРИГOTOВЛЕНИЕ КОРАБЛЯ К БОЕВЫМ ДЕЙСТВИЯМ

– состоит из: мобилизационной подготовки корабля к боевым действиям, предварительной подготовки корабля к боевым действиям и изготовления корабля к бою. Под мобилизационной подготовкой понимается сумма мероприятий, направленных к пополнению различного рода запасов, доукомплектованию личного состава, свозу практического боезапаса и удалению с корабля излишнего в боевых условиях имущества, могущего стеснять действия личного состава или послужить очагами пожаров во время боя. Предварительная подготовка корабля к боевым действиям заключается в заблаговременной уборке всех предметов, мешающих работе боевых и технических средств, и в принятии мер предосторожности в отношении тех из них,

которые могут быть повреждены во время собственной стрельбы. Работы эти выполняются на основе специального расписания. Изготовление корабля к бою состоит из суммы заранее определенных действий личного состава, направленных к приведению всех средств корабля в состояние, позволяющее кораблю немедленно вступить в бой.

ПРИДАТКИ ДИРИЖАБЛЯ

— части конструкции дирижабля, выступающие из его корпуса наружу.

ПРИДЕРЖИВАТЬСЯ

Придерживайся при порывах ветра (Luff while it blows) — держи круче во время порывов ветра. Придерживаться к берегу (To keep close to land) — идти вблизи берега. Придерживаться к ветру (To hug the wind to luff) — идти ближе к линии ветра. Придерживаться правой (левой) стороны фарватера, канала, реки и т. п. — идти правой (левой) стороной. Придерживаться середины фарватера — идти серединой фарватера. Придерживаться шхер — идти вблизи шхер. Придержись (Nearer, luff) — подойди как можно ближе к ветру.

ПРИЕМ НА СЛУХ

— см. Радиотелеграф.

ПРИЕМНИК

(Receiver) — аппарат, потребляющий ток, напр. электрическая лампочка, электродвигатель, электрический нагреватель и т. п. См. Радиоприемник.

ПРИЕМ СЕНТ-ИЛЕРА

— наиболее простой, удобный и во всех отношениях заслуживающий внимания прием нанесения Сомнеровых линий на карту, предложенный французским адмиралом de Saint-Hilaire.

ПРИЖИМ

(арх.) — наносный к берегу лед, ледяные поляны, прижимаемые к берегу. На прижимках промышляют тюленей, бобров.

ПРИЖИМНЫЙ БРУС

— брус, идущий с наружной стороны кожуха гребных колес для предупреждения последних от повреждения при причаливании.

ПРИЗ МОРСКОЙ

(Prize) — неприятельская собственность или военная контрабанда, захваченные в морской войне. Согласно международным правилам П. должен быть доставлен взявшим его в порт для утверждения в особом судебном порядке (призовые суды) законности захвата. Уничтожение П. до суда допускается при сопротивлении осмотру и в случае опасности, представляемой П. для операций взявшего. Захвату не подлежат (2-я Гаагская конвенция 1907 г.) мелкие рыболовные суда, суда научных и филантропических организаций и почта.

ПРИЗМА БЕЛЛЯ

— простейший дальномер, состоящий из двух отдельных призм, помещенных в деревянной оправе. Первая из этих призм на расстоянии одного каб. понижает точку на 16 фут. по высоте, вторая призма на том же расстоянии понижает точку на 32 фута. Чтобы не спутать призмы, на деревянной оправе поставлены против них соответственно цифры 16 и 32. Измерение сводится к тому, что, смотря одновременно через призму и невооруженным глазом, замечают, какие точки

совпадают. Зная расстояние между точками в футах и разделив его на число, поставленное около призмы, получают расстояние в каб.

Призма Белля.

ПРИЗМА БЕККЕРА

— простейший дальномер, состоящий из двух призм, сложенных вместе и вращающихся в круглой металлической оправе, т. е. прибор состоит как бы из одной призмы, но только с переменным углом у основания и, следовательно, с переменным отклонением. На оправе одной из призм нанесен индекс, а на оправе другой — деления от 0° до 7° через каждые $10'$. Измерение расстояния заключается в том, что, вращая призмы, совмещают точку, видимую простым глазом через отверстие в середине призмы, с какой-нибудь другой точкой, видимой через призму, и затем читают на обойме величину угла $?$, под которым эти точки видимы с данного расстояния.

Призма Беккера.

Призма Беккера.

Затем, зная расстояние между совмещенными точками H , берут специальные таблицы и по аргументам H и $?$ находят в них искомое расстояние D .

ПРИЗМА ВОЛЛАСТОНА

— призма, дающая два изображения отраженного предмета. Применяется на секстане во время ночных наблюдений.

ПРИЗМОЗЕРКАЛЬНЫЙ КРУГ ПИСТОРА, МАРТИНСА и ВАЙНШАФФА

— угломерный инструмент, построенный на тех же теоретических основах, что и секстан. От последнего отличается тем, что имеет: а) раму не в виде сектора, а в виде целой окружности, б) вместо неподвижного малого зеркала — прямоугольную равнобедренную стеклянную призму, в) два верньера вместо одного. Преимущества перед секстаном: позволяет измерять углы от 0° до 360° ; изображение предмета вследствие замены малого зеркала призмой яснее видно в трубу; полусумма отсчетов на обоих верньерах дает измеренный угол без погрешности (эксцентриситета).

ПРИЗОВОЙ СУД

— см. Приз морской.

ПРИКАВОЛИТЬ

— временно наложить бензель или схватку из каболки.

ПРИКИНУТЬ

(астр.) — дойти на судне, доплыть.

ПРИКЛАДНОЙ ЧАС

— приблизительное время наступления полной воды в дни полнолуния и новолуния. На английских картах обозначается в сокращенном виде $H. W. F \& C.$ (High Water Full and Change), т. е. полная вода в полнолуние и новолуние. Прикладной час порта (High water full and change) — средний из лунных промежутков в дни сизигий, выведенный из значительного числа наблюдений. П. Ч. называется иногда "Establishment of the port" или "Interval".

ПРИКЛЕПАТЬ якорную цепь к якорю

(To shackle the cable to the anchor) — присоединить якорную цепь к якорю, т. е. заложить якорную скобу за скобу якоря.

ПРИКОЛ

– говорят про суда: "стать на прикол", "поставить на прикол", "стоять на приколе". Все эти выражения означают, что суда вследствие невозможности их использования бездействуют и стоят в портах без экипажа. Массовая постановка торговых судов на П. характерна для капиталистических стран, особенно в периоды депрессии и экономических кризисов.

ПРИЛИВ КВАДРАТУРНЫЙ

(Neaps (tide)) – наименьший прилив, когда Солнце и Луна кульминируют одно после другого через 6 час, т. е. в первую и последнюю четверть Луны (квадратуры).

ПРИЛИВ СИЗИГИЙНЫЙ

(Springs (tide)) – наибольший прилив, когда Солнце и Луна кульминируют одновременно, т. е. в сизигии (в дни новолуний и полнолуний).

ПРИЛИВНОЙ ГРЕБЕНЬ

(Prilivnoy greben) – лед, выдвинутый приливами на берег, иногда перемешанный с песком и галькой.

ПРИЛИВНЫЕ СУТКИ

(Tide day) – промежуток времени между двумя последовательными полными или малыми водами при суточных приливах или двумя последовательными утренними (вечерними) полными или малыми водами при полусуточных приливах в каком-нибудь месте. Продолжительность П. С. при полусуточных приливах примерно равна 24 час. 50 мин.

ПРИЛИВО-ОТЛИВНЫЕ ТЕЧЕНИЯ

– течения, возникающие в результате приливо-отливных явлений, периодически сменяющие направление и скорость и достигающие наибольших скоростей в прибрежных зонах и в узкостях.

ПРИЛИВЫ и ОТЛИВЫ

(Flood tide and ebb tide, ebb and flood) – периодические изменения уровня воды в море, вызываемые действием на частицы воды сил притяжения Луны и Солнца и сил центробежных, возникающих от обращения систем Земля – Луна, Земля – Солнце вокруг их общих центров тяжести. Первенствующее значение имеет Луна; ее сила притяжения относится к силе притяжения Солнца как 5:2, почему приливы совпадают примерно с прохождением Луны через меридиан данного места. Приливы могут быть правильными, когда колебания уровня во времени совершаются плавно, и неправильными, когда они происходят с задержками или скачками.

ПРИЛУК, ПРИЛУКА

– 1. Обрыв речного берега на повороте, в который бьет течение. 2. Место при речной луке, внешняя большая дуга берега при луке, изгиб реки, где имеется прибой течения и берег крут; напротив прилуки – лука, мыс.

ПРИМАЖ

(Primage) – так раньше называли особое вознаграждение капитану за заботу о грузе. В настоящее время этим термином обозначается прибавка к фрахту (обычно 10 %) за пользование погрузочно-разгрузочными приспособлениями судна. В практике советского торгового флота отсутствует.

ПРИМЕРНОЕ СРАЖЕНИЕ

(Sham fight) (стар.) – тактическое учение, маневры.

ПРИМЕТНОЕ МЕСТО

(Sea mark, leading mark) – место, имеющее отличительные признаки, знаки, приметы.

ПРИМОИНА

(Alluvion accretion) – нанос грунта течением реки.

ПРИНАЙТОВИТЬ

(To lash, to seize, to fasten) – скрепить найтовом, привязать.

ПРИНИЖЕНИЕ

– расстояние между самолетами в строю на высоте, когда последующий самолет летит ниже впереди идущего.

ПРИНИМАЮЩИЕ ПРИБОРЫ

– см. Приборы управления артиллерийским огнем.

ПРИНУДИТЕЛЬНАЯ ЦИРКУЛЯЦИЯ

– см. Циркуляции.

ПРИНУЖДЕННЫЕ КОЛЕБАНИЯ

– см. Вынужденные колебания.

ПРИНЯТЬ ВОЛНУ

(To ship a sea) – говорят в тех случаях, когда волна вкатится на судно.

ПРИПАЯ

(речн.) – см. Закраина.

ПРИПАЙ

(Land floe or land ice) – примерзший к берегу неподвижный лед, распространяющийся в море на значительные расстояния до нескольких десятков миль.

ПРИПАСОВКА

– точная пригонка соприкасающихся деталей; делается с целью избежать шатания (игры) при движении. Достигается путем шабрения, притирки или шлифовки.

ПРИПАСТЬ

(сев.) – усилиться, прибавиться (говоря о ветре). "Припало много ветра".

ПРИПИСКА К ПОРТУ

– каждое вновь построенное или приобретенное за границей судно в 20 или более регистровых тонн валовой вместимости приписывалось к порту и вносилось в судовой список с наименованием судна. В последнее время приписка судов к порту упразднена и заменена исключительно регистрацией, которая существовала одновременно с припиской судов к порту.

ПРИПЛАВИЩЕ, ПРИПЛЫВИЩЕ

(арх.) – куда приплывают, пристают суда; пристань.

ПРИПОДНЯТЫЙ ТУМАН

— см. Облака слоистые.

ПРИПОЙ

(Solder) — относительно легкоплавкий сплав, служащий для соединения металлических частей посредством паяния. П. должен обладать низшей температурой плавления, чем спаиваемые металлы. Различают П. мягкие, или слабые, и твердые, или крепкие. К первым принадлежат сплавы олова, свинца, кадмия, висмута (температура плавления 60–240°), к твердым П. относятся сплавы серебра с медью, латунью, оловом (температура плавления 600–800°).

ПРИПУСК

— увеличение размеров заготовки изделий против заданных чертежом для последующей механической обработки.

ПРИСАДА

(арх.) — остров на реке, образующийся от наносного песка, земли и разных плавучих предметов.

ПРИСАДКИ

— добавка особых элементов в специальных сталях (напр. никель, хром, ванадий, вольфрам, молибден, марганец, кремний и др.), улучшающих механические качества сталей и придающих им специфические качества (увеличение остаточного магнетизма, уменьшение коэффициента расширения и пр.).

ПРИСЕЗНИТЬ

— скрепить сезнями.

ПРИСЛОН

— 1. Гористый, крутой берег реки (тих. ок.). 2. Гористый, крутой берег реки не у самой воды, а в некотором от нее удалении, иначе увал. (сев.).

ПРИСЛУГА

орудия, торпедного аппарата, парового или моторного катера и т. п. (Crew) — команда, обслуживающая эти средства. Термин в ВМФ СССР заменен словом расчет.

ПРИСПУСКАТЬ, ПРИСПУСТИТЬ КОРМОВОЙ ФЛАГ

(To haul down the flag to half-mast) — опустить кормовой флаг до половины расстояния между клотом и основанием флагштока (между ноком гафеля и местом, за которое закрепляются фалы флага, если последний поднят на гафеле) и оставить в таком положении установленный промежуток времени. Делается это в знак траура и, в частности, когда на корабле имеется покойник. Если умирает флагман, то, кроме кормового флага, приспускается присвоенный ему стеньговый флаг или брейд-вымпел. В случае смерти командира корабля приспускается вымпел и кормовой флаг. Кормовой флаг приспускается также при падении человека за борт и держится в таком положении до того момента, пока упавший не будет поднят с воды. В военное время в море флаг на военных кораблях не приспускается.

ПРИСПУСКАТЬСЯ, ПРИСПУСТИТЬСЯ

(To bear away a little) — идя под парусами бейдевинд, увеличить угол между курсом и направлением ветра. Катиться под ветер, держать полнее.

ПРИСТАВАТЬ, ПРИСТАТЬ

(To come alongside the ship or wharf) – подойти на судне вплотную к другому судну, пристани, берегу и ошвартоваться. Выражения: "По пути пароход приставал трижды". "Берег отлог, пристать нельзя".

ПРИСТАВКИ

– бортовые шпангоуты на деревянных судах баржевой конструкции, представляющие собой вертикальные брусья, соединяющиеся помощью замка с днищевыми копанями.

ПРИСТАВШАЯ ПОШЛИНА

(Wharfage) – сбор за разрешение пользоваться пристанью для перевалки грузов. В практике Союза ССР отсутствует.

ПРИСТАННЫЕ и ПЕРЕВАЛОЧНЫЕ СБОРЫ

(Wharfage and Portage) – плата, взимаемая Лондонским портовым управлением за перевалку экспортных грузов.

ПРИСТАНЬ

(Landing place, wharf) – специально оборудованное место стоянки речных судов у берега, служащее в общем случае для производства перегрузочных операций и для посадки и высадки пассажиров. На всех судоходных реках П. называют причальную линию, расположенную возле городов и сел. П. делятся на естественные береговые, искусственные береговые и плавучие. В зависимости от назначения П. могут быть: военные, коммерческие, карантинные, угольные, хлебные и т. п.

ПРИСТОПОРИТЬ

– прикрепить, присоединить. Пристопорить флаг (сигнал) – прикрепить флаг (флажный сигнал) к фалу при помощи клевантов или специальных гачков.

ПРИСТРЕЛКА

– начальный период стрельбы, во время которого уточняют полученные подготовкой прицел, целик, а иногда и установку автомата.

ПРИСТЫНУТЬ

(арх.) – примерзнуть.

ПРИТАЙКА

(арх.) – оттепель.

ПРИТИРКА

– способ пригонки взаимно соприкасающихся деталей путем шлифования поверхностей слоем нанесенного на них тонкого абразивного материала. П. применяют для точной пригонки частей изделий.

ПРИТОК

(Affluent) – река, впадающая в другую, главную реку. Обычно П. отличается от главной реки направлением течения, длиной, меньшим количеством воды, иногда цветом последней, строением берегов и т. д. В некоторых случаях трудно определить, какая река является главной, и названия П. и главной реки становятся условными.

ПРИТОМНИК

(волж.) – орудки, груды камней, подводные каменистые мели.

ПРИТЯКАТЬСЯ

— прикасаться, прислоняться. Приткнуться к берегу, к мели — прислониться к берегу, к мели. Судно приткнулось к мели — слегка село на мель; прислонилось, уперлось носом, кормой или бортом в мель.

"ПРИ УСЛОВИИ БЛАГОПОЛУЧНОГО ПРИВЫТИЯ"

(Subject to safe arrival) — условие, находящее себе применение при морской перевозке и ограничивающее ответственность судовладельца только случаями благополучного прибытия судна. Фрахтовые договоры капиталистических стран содержат бесчисленное множество условий и оговорок, ограничивающих ответственность судовладельца. Кодекс торгового мореплавания Союза ССР ограничивает круг ответственности за своевременное прибытие судна к порту назначения.

ПРИХАБ

(днепр.) — широкое болотистое место на берегу реки.

ПРИХВАТЫВАТЬ, ПРИХВАТИТЬ

(To seize) — слегка закрепить; наскоро привязать, привязывать к чему-нибудь. Прихватить снасть — привязать наскоро. Прихватить кливер-шкот — вытянуть и закинуть на утку. Прихватить что-либо каболой — подвязать.

ПРИХОДИТЬ, ПРИЙТИ

— достигать определенного места, прибыть. Корабль пришел из-за границы — прибыл из-за границы. Пришел на якорь-цепь — выражение, показывающее, что судно, отдавшее якорь, пришло в такое положение, при котором нос его смотрит по направлению якорной цепи, когда последняя туго вытянулась. Флот пришел с моря, с похода — прибыл с моря, с похода.

ПРИЦЕЛ

(Visual sight) — приспособление, при помощи которого огнестрельному оружию (винтовке, пулемету, орудию) придается угол возвышения над горизонтом, требуемый для попадания в цель, находящуюся на определенном расстоянии.

ПРИЦЕЛИВАНИЕ ОРУЖИЯ

— наведение оружия и одновременно придание ему требуемого угла.

ПРИЧАЛ

(Berth) — 1. Место вдоль пристани для причала судна и производства погрузочно-разгрузочных работ. 2. Так речники и торговые моряки называют швартовку судна. 3. П., причальный канат, при помощи которого судно подтягивается к берегу.

ПРИЧАЛЬНАЯ БАШНЯ

— см. Мачта причальная.

ПРИЧАЛЬНАЯ ЛИНИЯ

(Quayage) — протяжение берега вдоль набережной и укрепленных берегов в порту, в пределах которого возможно причаливание судов.

ПРИЧАЛЬНАЯ ТУМБА

— специальное приспособление для укрепления судов у причальной линии. П. Т. у кордона состоит из низкой стальной грушевидной головки, наклоненной назад, и из

стальной коробки, притягиваемой болтами к кладке стены. П. Т. закрепляются либо в отдельном бетонном массиве, либо помощью анкерных свай. В последнее время стали применяться на кордоне набережных парные тумбы в виде судовых кнехтов.

ПРИЧАЛЬНОЕ ПРИСПОСОБЛЕНИЕ

— приспособление на дирижабле, при помощи которого он прикрепляется к причальной мачте. Иногда П. П. называют также все снасти, служащие наземной команде для приемки опускающегося дирижабля.

ПРИЧАЛЬНЫЕ РЫМЫ

(Mooring rings) — кольца, заделанные либо на лицевой грани набережной стенки, либо у кордона стены; первыми пользуются обыкновенно для укрепления у причальной линии лодки, боты и катера, а вторыми — суда малых и средних размеров.

ПРИЧАЛЬНЫЙ БРУС

— деревянный брус, идущий снаружи по борту железных речных или каботажных судов для предупреждения повреждения их при причаливании к пристани. То же, что привальный брус.

ПРИЧАЛЬНЫЙ КАНАТ

— см. Причал.

ПРИЧАЛЬНЫЙ ФРОНТ ПОРТА

— составляют все линии причала судов, т. е. открытые фронты, бассейны и пирсы, к которым пришвартовываются суда для грузовых операций. В отличие от них линии стоянки судов на водных площадях называют рейдовыми погрузочными линиями или рейдовыми причалами.

ПРИШЕДШИЙ ПУНКТ

(Point in) — конечный пункт плавания судна. Пункт, в который прибыло судно.

ПРИШЕЛ НА ЯКОРЬ-ЦЕПЬ

(канат) — выражение, обозначающее такое положение якорной цепи, когда корабль повернется по ветру и натянет ее. В тех случаях, когда якорную цепь травят, то доклад: пришел на якорь-цепь означает, что корабль натянул ее.

ПРИШЕЛОП

(арх.) — приморская береговая возвышенность у подошвы горы.

ПРИШИВ

— 1. Прибой. 2. Яр при крутом повороте реки в колене (волж.).

ПРИШНУРОВАТЬ

(To lace a sail) — привязать парус к рейку помощью шнура, который берется вокруг рейка и продевается в люверсы, сделанные по шкаторине паруса.

ПРИЩИНА

(сев.) — прибавка парусности к большому парусу на ладье.

ПРИЩИПАТЬ

(сев.) — привязать парус к рею; прищипать бинет — пристегнуть бинет.

ПРОА

– легкая лодка жителей островов Малайского архипелага.

ПРОБА

– представление командиру корабля (или флагману) пищи команды для опробования.

ПРОБЕГ САМОЛЕТА

– расстояние в метрах, проходимое, самолетом после посадки его на воду или землю, считая с момента соприкосновения с поверхностью воды или земли, до полной остановки, а также от момента начала движения до взлета (разбег). Величина П. С. может быть также выражена и временем в секундах, затрачиваемым на полное погашение скорости самолета после посадки.

ПРОБИВАТЬ, ПРОБИТЬ

– продеть веревку или одну из прядей ее между двумя прядями другой веревки.

"ПРОБИТЬ БОЕВУЮ ТРЕВОГУ"

(To beat, to sound general quarters) – произвести установленные сигналы, вызывающие личный состав корабля к своим местам по боевому расписанию.

ПРОВКА

(Plug) – 1. Маленький деревянный цилиндр, которым забивается сверху отверстие над головкой болта, скрепляющего деревянную настилку с палубой. 2. Деревянный цилиндр различных размеров, употребляемый для временной заделки отверстий и, в частности, пробоин в бортах, палубах и переборках судна.

ПРОВКА ДУЛЬНАЯ

(Tompson) – металлический диск со скобой и нажимным винтом. Концами скобы пробка надевается на крючья у дульного среза орудия, а вращением нажимного винта плотно прижимается к последнему. Служит для предохранения канала орудия от попадания воды и посторонних предметов. Кроме того, П. Д. бывают в виде деревянных цилиндров, имеющих на одном из своих оснований прикрепленный к нему медный круг. Диаметр пробки равен калибру орудия, а медного круга несколько больший. На медном круге обычно накладывается государственный герб (у нас чаще – пятиконечную звезду). Такие пробки надевают, как правило, в торжественных случаях, по праздникам, при стоянках на якоре.

ПРОВКА ШЛЮПОЧНАЯ

(Boat's dale plug or boat's plug) – обычно деревянный стержень, которым закрывают отверстие в днище шлюпки, служащее для выпуска из нее воды при поднятии на борт или вытягивании на берег.

ПРОВКОВЫЙ ПОЯС

– см. Спасательный нагрудник.

ПРОВЛЕСКИ

(Intermittent light flashes) – вспышки света в темноте.

ПРОВЛЕСКОВЫЙ ОГОНЬ

– см. Маячные огни.

ПРОБОВАТЬ МАШИНУ

(To try round an engine) – делать несколько оборотов вперед и назад с целью убедиться в ее исправности и готовности к действию.

ПРОБОИНА

(Hole) – отверстие в корпусе судна, полученное от столкновения с другим судном, от взрыва снаряда, бомбы, торпеды, мины или от удара о подводную опасность.

ПРОВОЙНИК, БОРОДОК

(Punch) – ручной инструмент для пробивки отверстий в металле, коже, бумаге и т. д.

ПРОВАЛИВАНИЕ ХВОСТА

– см. Кабрирование.

ПРОВЕЗЫ

(галерн.) – швартовы.

ПРОВЕРКА РАСПИСАНИЯ

(Beating to quarters) – вызов личного состава корабля с целью проверки знаний им своих мест по данному расписанию.

ПРОВЕСКА НАБОРА КОРПУСА

– проверка симметрии и правильности плоскости шпангоутов по отношению к диаметральной плоскости.

ПРОВИАНТ

(Stores) – название принятой на торговое судно провизии для нужд команды и пассажиров.

ПРОВИАНТ СУДОВОЙ

(Ship's stores) – все товары, как подлежащие оплате пошлиной, так и не подлежащие, провозимые судном и предназначенные для исключительного потребления на судне. В практике советского торгового флота этот термин не имеет употребления.

ПРОВОДИМОСТЬ

(Conductivity) – способность проводников проводить электричество; характеризуется величиной, обратной электрическому сопротивлению. Единица проводимости – сименс; если сопротивление проводника равно $1/4$ ома, то проводимость будет 4 сименса.

ПРОВОДНИКИ

– тонкие тросы, служащие для передачи с помощью их более толстых тросов одного судна на другое, на стенку, пристань и т. д.

ПРОВОДНИКИ

(Conductors) – тела, проводящие электричество.

ПРОВОЖАТЬ, ПРОВОДИТЬ

Проводить весло – вести при каждой гребке часть лопасти (не более $3/4$) под водой по направлению от носа к корме. Провести стрельбу – выполнить стрельбу. Провести судно по отмелям, по фарватеру, через шхеры. Проводка судна.

ПРОВОЛОЧНЫЙ ТАКЕЛАЖ

(Wire rigging) – такелаж, сделанный из проволочных тросов. Выделка его впервые началась около 1830 г.

ПРОГАЛИНА, ПРОГАЛИЗИНА

– 1. Польшья (арх.). 2. Проход между торосами, плавучими льдами. 3. Продушина, промоина, незамерзающее место на реке от ключей. 4. Большая проталина.

ПРОГАРНАЯ или МЕРТВАЯ ДОСКА

(Dead plate) – помещается между колосниковой решеткой и топочными дверцами. Назначение – не дать возможности углю гореть около устья топки.

ПРОГАРНОЕ ПЛАТЬЕ

(Overalls) – штаны и куртка, сшитые заодно (комбинезон) из парусины. Надевается кочегарами при чистке и осмотре внутренних частей котла и топки.

ПРОГАРНЫЕ БОТИНКИ

– ботинки из грубой кожи с толстой подошвой, надеваемые кочегарами при обслуживании действующих котлов.

ПРОГИБ КОРПУСА СУДНА

– изгиб, при котором середина корпуса прогибается вниз, а оконечности поднимаются.

Прогиб корпуса судна.

ПРОГОНКА

– см. Лерка.

ПРОГОНЯТЬ, ПРОГНАТЬ ПРОТИВНИКА

– заставить силой его уйти. Прогнать стеньгу или брам-стеньгу – поднять на место с целью убедиться, что она хорошо проходит в дыру эзельгофта. Прогонять трень. См. Тренцевание.

ПРОГРЕВАНИЕ МЕХАНИЗМОВ (МАШИН)

– процесс подогревания механизмов (машин) паром, осуществляемый по особым инструкциям. По окончании прогревания механизм готов к действию.

ПРОГРЕССИВНЫЕ ИСПЫТАНИЯ СУДНА

– см. Испытания корабля прогрессивные.

ПРОГУЛОЧНАЯ ПАЛУБА

– см. Променаддек.

ПРОГУЛОЧНЫЕ ЛОДКИ

– см. Спортивные суда гребные.

ПРОДАЖНЫЙ ВАРРАНТ

(Sale warrant) – полномочие, выдаваемое при продаже заложенного груза, когда покупателем оплачивается залог при самой покупке; остаток покупной суммы

подлежит уплате в определенный срок, после чего этот варрант заменяется варрантом на право получения груза.

ПРОДАНЫ

(галерн.) — большие тали с трех- и четырехшквивными блоками.

ПРОДЕВАТЬ

Продеть снасть — продернуть, проташить, протянуть через блоки или узкое отверстие.

ПРОДЕРНУТЬ СНАСТЬ

(To reeve a rope) — провести снасть в шкивы.

ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ ПРЕБЫВАНИЯ КОРАБЛЯ В МОРЕ

— срок, в течение которого корабль с полным запасом топлива может оставаться в море без хода или идти с уменьшенной (экономической) скоростью, имея пары наготове для заданного хода. Если, кроме этого, поставлены еще какие-нибудь дополнительные условия, то П. П. К. в М. в заданных условиях есть тот срок, который корабль может оставаться в море (вне базы) при этих условиях и при полном запасе топлива и провизии.

ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ РОСТА ПРИЛИВА

— промежуток времени, протекающий от момента малой воды до наступления полной. Время от момента полной воды до следующей за ней малой называют продолжительностью падения уровня.

ПРОДОЛЬНАЯ ОСТОЙЧИВОСТЬ

— см. Остойчивости судна.

ПРОДОЛЬНИК

(сев.) — ярус для ловли рыбы на осушенных и мелких местах, изготовляемый из менее толстого линия и более короткий, чем обыкновенные ярусы.

ПРОДОЛЬНЫЙ ИЗГИБ

— изгиб детали сооружения или машины под действием сжимающей силы. П. И. возникает, когда длина детали значительно превосходит ее поперечные размеры. Сила, при которой наступает П. И., называется критической силой. Величина последней зависит от материала, размеров и формы поперечного сечения, длины детали и от способа закрепления концов стержня.

ПРОДОЛЬНЫЙ ОГОНЬ

(Raking fire) — артиллерийский огонь, ведущийся вдоль диаметральной плоскости.

ПРОДУВАНИЕ КОТЛА

(Blowing off, blowing through) — удаление из котла вместе с частью воды осадков, загрязняющих котельную воду. Производится при заглушенной работе котла и пониженном давлении пара в нем; заключается в спуске части воды из котла через кран продувания, расположенный в самой низкой точке котла. Продувания котла бывают периодические или постоянные, в последнем случае — без заглушения работы котла.

ПРОДУВКА, ПРОДУВАНИЕ

(Blowing, scavenging) – освобождение цилиндра двигателя внутреннего горения от выхлопных газов и заполнение его свежим воздухом или горючей смесью. В двухтактных двигателях П. совершается в конце рабочего хода поршня. П. осуществляется воздухом, сжатым до давления около 1,3 атм в компрессоре двигателя или в кривошипной камере.

ПРОДУВОЧНЫЕ ОКНА

(Scavenging ports) – продувочные щели – отверстия в стенке цилиндра двухтактного двигателя, через которые в цилиндр поступает воздух при продувке. Открываются и закрываются самим поршнем двигателя.

ПРОДУКТЫ СГОРАНИЯ

– газы, получающиеся в результате сгорания топлива с воздухом. Основные части продуктов сгорания: углекислота (CO_2), азот воздуха, пошедшего на сгорание (N_2), кислород (O_2), если сгорание происходило с избытком воздуха, водяной пар (H_2O). При неполном сгорании получается окись углерода (CO) и продукты разложения несторевавшего топлива, как то: тяжелые углеводороды типа C_nH_n , метан CH_4 , водород H и аморфный углерод C .

ПРОЕКТ КОРАБЛЯ

(Design of a ship) – комплекс чертежей, подкрепленных расчетами и дополнительными спецификациями, определяющий все элементы судна. Проекты бывают: проект-задание, эскизный проект, окончательный (технический) проект и рабочий проект. В проекте-задании увязываются оперативно-тактические требования (эксплуатационно-экономические для торговых судов) с техническими возможностями. В эскизном проекте ставятся и разрешаются все технические принципиальные вопросы, связанные с проектированием и постройкой корабля. В окончательном проекте выполняются все чертежи и расчеты, за исключением рабочих чертежей. В рабочем проекте выполняются все рабочие чертежи, по которым производится постройка корабля.

ПРОЕКЦИЯ ГОРИЗОНТАЛЬНАЯ ЦЕНТРАЛЬНАЯ

– см. Карты гномонические.

ПРОЕКЦИЯ МЕРКАТОРСКАЯ

– изображение земного шара на развернутой боковой поверхности прямого цилиндра, окружность которого равна экватору. Такая проекция значительно упрощает прокладку, т. к. на ней все меридианы изображаются параллельными прямыми линиями, курсы кораблей, пересекающие их под одним углом, также прямыми линиями и пройденное расстояние откладывается без всяких вычислений. Все параллели на П. М. представляются также прямыми линиями, по длине равными экватору. Поэтому, чтобы сохранить подобие углов на проекции углам на земной сфере, приходится длину градуса меридиана растягивать все больше и больше по мере удаления от экватора. Из сферической тригонометрии известно, что окружность большого круга равна окружности параллельного ему малого круга, умноженной на секанс меридиональной дуги, заключенной между этими кругами. Отсюда величина градуса в широте n° будет равна 1° экватора $\times \sec n^\circ$. Величина градуса при полюсе равна 1° экватора $\times \sec 90^\circ$, но $\sec 90^\circ$ равен бесконечности, вследствие этого для полярных областей П. М. не годится. Масштабом меркаторской карты служит морская миля, принятая равной длине одной минуты земного меридиана. Т. к. из сказанного видно, что длина одной минуты в разных широтах изображается различными величинами, то для измерения расстояния по карте нужно циркулем снимать величину минуты в той широте, в которой производится измерение.

ПРОЕКЦИЯ ПОЛЯРНАЯ ЦЕНТРАЛЬНАЯ

– см. Карты гномонические.

ПРОЕКЦИЯ ЭКВАТОРИАЛЬНАЯ ЦЕНТРАЛЬНАЯ

— см. Карты гномонические.

ПРОЖЕКТОР

(Searchlight) — осветительный прибор, дающий узкий пучок сильного света. Находит широкое применение в войне на море для обнаружения и освещения самолетов и кораблей противника.

Прожектор.

П. — длиннофокусное параболическое или иное зеркало с концентрированным источником света, помещенным в фокусе зеркала. В качестве источников тока в П. применяется дуговая лампа или лампа накаливания специальной конструкции.

ПРОЖЕКТОРНЫЙ МАРС

— площадка на мачте, специально устанавливаемая для размещения на ней прожекторов.

ПРОЗРАЧНЫЕ КРАСКИ

— см. Укрывистость.

ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ ВЕНТИЛЯТОРА

— см. Вентилятор.

ПРОЙМА

(арх.) — залив речной, заводь.

ПРОКЛАДКА

(Shaping the course, plotting the course) — нанесение на карту линии пути корабля и отложение на ней пройденных кораблем расстояний. В широком смысле слова под П. понимают обыкновенно всю ту работу на карте, которая вообще необходима для безопасного плавания.

ПРОКЛАДКА

(Casket) — см. Набивка.

ПРОКЛАДЫВАТЬ ПО КАРТЕ

(To bear the course) — наносить на карту линию пути корабля и откладывать на ней пройденное кораблем расстояние.

ПРОЛИВЫ

(Straits, sounds) — узкие водные пространства между морями, морем и заливом, морем и океаном и т. д. П. также называют сужения озер.

ПРОЛОЖИТЬ КУРС

(To shape a course) — нанести на карту направление движения корабля.

ПРОЛОЙ

(арх.) — пролив, идущий через кошку или между островами.

ПРОЛУБ, ПРОЛУБА, ПРОЛУБЬ

(арх.) — прорубь.

ПРОМЕЖУТОЧНАЯ ЧАСТОТА

(Intermediate frequency, super-heterodyne) – см. Супергетеродин.

ПРОМЕЖУТОЧНАЯ ШЕСТЕРНЯ

– шестерня, устанавливаемая между ведущей шестерней и ведомой в случаях, когда они не могут войти непосредственно в зацепление или когда необходимо изменить направление вращения ведомого вала.

ПРОМЕЖУТОЧНЫЕ ФОРМЫ БАРИЧЕСКОГО РЕЛЬЕФА

– см. Формы барического рельефа.

ПРОМЕЖУТОЧНЫЙ АЭРОДРОМ

– см. Посадочная площадка.

ПРОМЕЖУТОЧНЫЙ КОНТУР

– контур для связи между двумя цепями, напр. между колебательным контуром и детекторной цепью приемника; в этом случае П. К увеличивает избирательность приемника.

ПРОМЕНАДДЕК

(Promenade deck) – прогулочная палуба. Навесная палуба, расположенная над верхней палубой на больших пассажирских пароходах и служащая для прогулок пассажиров.

ПРОМЕР

(Measuring, sounding) – совокупность действий для измерения глубины. Назначение П. – определить рельеф дна и характер грунта. Измерение глубины в прибрежных водах производится ручным лотом со шлюпок, а сам П. называется шлюпочным. При судовом П. в районах, удаленных от берега, глубины измеряются механическими лотами или эхолотами. Расстояния между промерными галсами, т. е. линиями, по которым идет измерение глубин, при шлюпочном П. колеблется от 5 до 200 саж., а при судовом – от 50 саж. до 1 мили, в зависимости от подробности промера.

ПРОМЕРНОЕ СУДНО

– гидрографическое судно, используемое для производства промера.

ПРОМИЛЛЕ

– одна тысячная доля какой-либо величины, напр. применяется при определении солености воды.

ПРОМОИНА

(Promoina) – отверстие во льду, промытое течением.

ПРОМПТ

(Prompt) – 1. Доковый термин – дата, после которой расход за хранение и за производство работ над грузом относится за счет того лица, которому передается товар. 2. При фрахтованиях обозначает краткосрочную готовность судна к погрузке. Обычное сокращение "rpt".

ПРОМПТОВОЕ СУДНО

(Prompt ship) – 1. Судно, готовое к скорой погрузке. 2. С точки зрения импорта – промптовым считается судно, если коносамента на груз, им перевозимый, не представляют определенного срока грузополучателю для выгрузки груза из трюма

непосредственно в лихтеры или на подводки. В таких условиях грузополучатель должен подать к судну перевозочные средства немедленно по вскрытии люков, в противном случае капитан может выгружать груз по своему усмотрению, согласно обычаям порта.

ПРОМЫСЕЛ ДАТСКИМ НЕВОДОМ

— производится на глубинах 50–150 м. Датский невод является донным орудием промысла и может употребляться для лова тех же пород рыб, что и трал.

ПРОМЫСЕЛ КОШЕЛЬКОВЫМ НЕВОДОМ

— применяется для лова рыбы, держащейся крупными косяками в поверхностном слое воды, и распространен главным образом в Норвегии, США, Японии, а также у нас в дальневосточных водах. П. К. Н. производится чаще всего с двух неводников, которые обслуживаются более крупным моторным ботом, принимающим улов из невода.

ПРОМЫСЛА

— определенные пространства морских вод для рыболовства.

ПРОМЫСЛОВЫЕ СУДА

— гражданские суда, имеющие своим основным назначением обеспечение того или другого промысла средствами лова, а также хранения и доставки улова на берег. Эти суда в зависимости от объектов лова и их назначения могут быть разделены на следующие типы судов: рыболовные, краболовные, китобойные, зверобойные, плавучие базы-фабрики, транспортно-приемные.

ПРОНИЦАЕМОСТЬ ЛАМПЫ

— величина, характеризующая усилительные свойства лампы. Параметр лампы, указывающий, во сколько раз напряжение на аноде лампы действует на анодный ток слабее, чем напряжение на сетке лампы.

ПРОНОЖКА

— ящик со стойками для подвешивания такелажных работ и хранения инструментов.

Проножка.

ПРОНОС

(волж.) — то же, что и проран (см.).

ПРОНОСНЫЙ ВЕТЕР

(арх.) — поносный, попутный.

ПРОПЕЛЛЕР

(Propeller) — см. Винт воздушный.

ПРОПСЫ

(Props) — круглый лес длиной от 5 1/2 до 9 фут. и диаметром от 2 1/2 до 7 дм. Единицей меры для пропсов принята английская куб. сажень, равная 6 x 6 x 6 = 216 кубо-фут. или стэрве (куб. м). Последняя единица мер применяется при перевозке грузов во Францию и отчасти в Бельгию.

ПРОПУЛЬСИВНЫЙ КОЭФФИЦИЕНТ

— см. Коэффициент полезного действия машины.

ПРОПУСК

(Spot) – при окраске – пропущенное место, при сшивании полотнищ – место, оставшееся непрошитым.

ПРОПУСК ДОКОВЫЙ

(Dock pass) – 1. Документ, выдаваемый доком судну как оправдательный материал на состоявшуюся уплату всех причитающихся с него сборов. Служит разрешением на уход из дока. 2. Разрешение, выдаваемое судном обслуживающим его баржам, лихтерам и пр. на предмет выпуска их из дока. 3. Пропуск, выдаваемый возчикам для беспрепятственного выхода из доковых складов. Имеет место в иностранных портах.

ПРОПУСК НА ОСМОТР

(Inspecting order) – записка, адресованная заведующему доком или складом, о допущении предъявителя ее к осмотру груза и отбору образцов. Известен в иностранной практике.

ПРОПУСК СУДНА

(Ship's pass) – разрешение на право оставления в доке баржи, обслуживающей судно. Известен в иностранной практике.

ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ ПОРТА

– техническая возможность порта перерабатывать определенное количество грузов за определенный отрезок времени (сутки, месяц, год). Отсюда различают П. С. П. суточную, месячную и годовую.

ПРОРАН

– 1. Лиман, узкий морской залив (черн.). 2. Одно из устьев реки, проток, пролив. Прораны в устьях Волги глубоки, обросли камышами, лесом, идут иногда на десятки км до моря, соединяются между собой проточными ериками и образуют острова (касп.).

ПРОРВА

(речн.) – узкая промоина в песчаной косе или в пойме.

"ПРОРВАЛО"

(волж.) – при ледоходе на реках вследствие скопления ледяной массы в узких местах реки делаются заторы, лед набивается до дна реки и представляет собою плотину, выше которой бывает значительный подъем воды; от напора воды заторы не удерживают, и лед заторный проносит; тогда говорят – затор прорвало.

ПРОРЕЗИ, ПРОРЕЗНЫЕ ЛОДКИ

– промысловые лодки, имеющие в средней части отсек, отгороженный двумя водонепроницаемыми перегородками. Днище отсека сообщается через щели с забортной водой, а сам отсек служит садком для рыбы.

ПРОРЕЗЫВАТЬ, ПРОРЕЗАТЬ

Прорезать строй – пройти наперерез; пройти между кораблями, находящимися в строю.

ПРОРЫВАТЕЛИ МИННЫХ ЗАГРАЖДЕНИЙ

– пароходы вместимостью в 4000–6000 брутто регистровых тонн с возможно большей осадкой, посылаемые впереди флота в местах, подозрительных в отношении мин. Эти пароходы, подрываясь на минах, должны создавать в заграждении проходы, через

которые более ценные боевые корабли проходят беспрепятственно. Чтобы прорыватели не тонули, их трюмы заполняются бревнами и пустыми бочками. Для увеличения осадки принимается песок.

ПРОСАК

— место, где сучатся, спускаются веревки.

ПРОСАЛЬНИК

— особый банник, которым смазываются каналы орудий.

ПРОСВЕТ

— паз между досками.

ПРОСТАР

(слав.) — трюм.

ПРОСТЕГИВАТЬ

парусину — шить гладкими стежками по прямой линии. Простежка менее подвержена трению о гитовы, чем другие стежки.

ПРОСТОЕ СЧИСЛЕНИЕ

— см. Счисление.

ПРОСТОЙ

(Standing time) — простой судна во время погрузки или выгрузки вследствие ненастной погоды, отсутствия лихтеров, распоряжений и т. п. Ненастная погода явление не частое. Чаще же всего П. является следствием нераспорядительности руководящих работников (отсутствие лихтеров и т. п.).

ПРОСТОЙ КНОП

(Wall-knot, crowning of a stopper) — состоит из одного колеса; пряжами делают завивку и удваивают ее, оставшиеся концы пряжей обрезают или скручивают вместе, кладут марку, обрезая излишние концы.

ПРОТАЛИНЫ

(Holes) — отверстия округлой формы, образующиеся во льду под влиянием теплового и механического действий воды, стекающей под лед с его поверхности.

ПРОТАСКА

— см. Бензель.

ПРОТЕКТОР

— см. Цинковые протекторы.

ПРОТЕСТ

(Protest) — донесение, сделанное под присягой одним из переживших крушение корабля, с указанием, насколько возможно, причин и обстановки гибели судна. Такие протесты часто требуются страховщиками для удостоверения гибели, а если возможно, то и причины гибели судна. Кодексом торгового мореплавания Союза ССР не предусмотрен.

ПРОТЕСТ МОРСКОЙ

— учиняется капитаном после перехода судна в штормовых условиях, при которых возможны убыль и порча груза (снос за борт палубного груза, разрушение тары груза вследствие его подвижки, подмочка груза от проникновения воды в трюм и т. п.). При учинении протеста требуется представление выписки из судового журнала и свидетельские показания не менее двух человек судового экипажа. П. М. является первичным доказательством отсутствия вины экипажа за недостачу и порчу груза.

ПРОТИВНА

(арх.) — противное течение воды.

ПРОТИВНЫЙ, ВСТРЕЧНЫЙ, ПРОТИВНОЕ ВОЛНЕНИЕ, ВОЛНА

(Head sea) — волнение, имеющее направление, противоположное курсу судна. Противное течение — навстречу пути судна. Противный ветер (foul wind, head wind) — встречный, дующий навстречу курсу судна.

ПРОТИВНЯК

(арх.) — встречный ветер.

ПРОТИВОВЕС, БАЛАНСИР

(Counterbalance, counterpoise, equipoise) — масса, соединенная с вращающейся деталью машин, служащая для уравнивания сил инерции. П. располагают, напр., на продолжении щек колен коленчатого вала. П. называют также груз, подвешенный на конец каната, перекинутого через блок для уравнивания основного груза. Такие П. применяют для уменьшения работы, потребной для перемещения основного груза, т. к. в этом случае работу нужно затратить только на преодоление сопротивления от сил трения.

ПРОТИВОВОЗДУШНАЯ ОБОРОНА (ПВО)

— система мероприятий, проводимых для защиты от воздушных нападений противника. К средствам активной ПВО относятся истребительная авиация, зенитная артиллерия со своими вспомогательными средствами — прожекторами и акустическими приборами. К пассивной ПВО относятся различные сооружения, газозубежища, маскировка, заграждения и служба ВНОС.

ПРОТИВОГАЗ

(Gas mask, box-respirator) — специальный прибор для защиты от отравляющих веществ дыхательных путей и глаз людей и животных (лошадей и собак).

ПРОТИВОДАВЛЕНИЕ

— давление пара при выходе его из паровой машины (если пар выходит не в конденсатор, где давление значительно меньше 1 атм).

ПРОТИВОКРЕННАЯ СИСТЕМА

— см. Система выравнивания крена и дифферента корабля.

ПРОТИВОЛОДОЧНЫЕ СРЕДСТВА

— средства, применяемые для борьбы с подводными лодками противника. П. С. подразделяются в зависимости от преследуемых целей на следующие группы: 1) средства, препятствующие проникновению лодок в определенные районы (боны, сети, мины, специальные тралы); 2) средства обнаружения подводных лодок (сигнальные сети, шумопеленгаторы, радиопеленгаторы); 3) средства уничтожения подводных лодок (глубинные бомбы, артиллерия, торпеды, буксируемые мины, таран; 4) средства для понижения успешности боевых действий подводных лодок, заключающиеся

в затруднении наблюдения с подводных лодок и маневрирования для уменьшения радиуса опасного действия лодки и понижения успешности торпедной стрельбы с нее; к этим средствам относятся: маскировка, дымовые завесы и специальное маневрирование.

ПРОТИВОЛОДОЧНЫЙ СНАРЯД

— см. Ныряющий снаряд.

ПРОТИВОМИННАЯ АРТИЛЛЕРИЯ

— артиллерия среднего калибра, предназначенная для отражения атак торпедных кораблей (миноносцев, торпедных катеров и подводных лодок).

ПРОТИВОМИННОЕ УТОЛЩЕНИЕ

(Bulge) — см. Були.

ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ПЕРЕБОРКА

— металлическая переборка в фюзеляже самолета для полной изоляции моторной группы от остальной конструкции.

ПРОТИВОПУЛЬНАЯ БРОНЯ

— листы специальной стали толщиной от 4 до 50 мм, подвергнутые термической обработке. П. Б. защищает от осколков мелкокалиберной артиллерии, пулеметного и ружейного огня; применяется для защиты бортов и орудийных прикритий на речных кораблях, для боевых рубок миноносцев, для защиты специальных постов и устройств на крупных кораблях и пр.

ПРОТИВОСТОЯНИЕ

— положение планеты, при котором она видна с Земли в части неба, прямо противоположной Солнцу. В это время планета находится ближе всего к Земле и имеет поэтому наибольший видимый диаметр и наибольшую яркость. См. также Элонгация.

ПРОТИГ

— брусья или доски бортовой обшивки, которые составляют одну линию от носового до кормового штевня деревянного судна.

ПРОТИРНИК

— деревянный цилиндр на конце троса, служащий для очистки канала орудия и вытирания его насухо после мытья.

ПРОТОК, ПРОТОКА

— рукав реки, побочное русло, связь озера с рекой.

ПРОТРАКТОР

— прибор, посредством которого наносится на карту место корабля, определенное по измерению двух углов между тремя видимыми с корабля предметами.

Протрактор.

П. состоит из медного разделенного через $1/2^\circ$ круга радиусом в 2,5 дм. (64 мм) и 3 медных же линеек длиной около 9 дм. (229 мм), линии срезов которых проходят через центр П. Средняя линейка неподвижна, а две крайние, вращаясь около общей

оси, проходящей через центр П., могут поворачиваться относительно линейки на любой угол.

ПРОТРАЛИВАНИЕ

— вид тральной работы, при которой весь исследуемый район проходится с тралами сплошь, без пропусков. Район обставляется вешками и точно определяется, чтобы строго обозначить границы протраленного района.

ПРОФОС

— должностное лицо на русских военных кораблях времен парусного флота, в обязанности которого входило наблюдение за чистотой (особенно галюнов) и выполнение телесных наказаний. По Петровскому уставу обязанности его определяются следующим образом: "Железо, кошки и прочие к штрафу надлежащие инструменты должны иметь в готовности. Он повинен сажать в железы и прочее наказание чинить по приказу командирскому. Также ежели палача не случится, то он должен смертную казнь чинить".

ПРОХОД

— фарватер.

ПРОХОДИТЬ, ПРОЙТИ

— идти на судне, идти известное расстояние, идти мимо чего-либо, миновать что-либо. Пройти мористее, пройти перед носом судна. Проходит под кормой — по правилам, установленным для этой цели, всякое судно может проходить близко под кормой (резать корму) правого борта на левый. Пройти траверз.

ПРОЧНОСТЬ НА РАЗРЫВ

(Tensile strength) — см. Сопротивление на разрыв.

ПРОЧНОСТЬ СУДНА ПОПЕРЕЧНАЯ

— способность корпуса сопротивляться тем силам, которые стремятся изменить его поперечную форму.

ПРОЧНОСТЬ СУДНА ПРОДОЛЬНАЯ

— способность корпуса сопротивляться тем силам, которые стремятся его изогнуть в продольном направлении.

ПРОЧНЫЙ КОРПУС

— см. Корпус подводной лодки.

"ПРОЧЬ ОТ ЛЕВОЙ (ПРАВОЙ) ЯКОРЬ-ЦЕПИ"

— подготовительная команда перед отдачей якоря. Эта команда передается всюду, где проходит якорная цепь, для предупреждения всех находящихся вблизи нее, во избежание несчастных случаев.

ПРОШПАКЛЕВАТЬ, ПРОШПАТЛЕВАТЬ

— замазывать и затирать пазы, щели, сучки и все неровности на поверхности подготавливаемого к окраске предмета особой замазкой (на клею и масле), называемой шпаклевкой или шпатлевкой.

ПРУД

(Pond) — искусственное озеро, выкопанное озерцо, обширная яма с напуском в нее воды или с водой от родников.

ПРУЖИТЬ

(сев.) — см. Опружать.

ПРЯДЬ

(Strand of a rope) — несколько каболок или проволок, свитых вместе. Из пряди спускается трос, называемый тросом тросовой работы или прямого спуска. По числу прядей в тросах последние называются трехпрядными, четырехпрядными и т. д.

ПРЯМАЯ НИТЬ

— утковая нить, см. Уток.

"ПРЯМО РУЛЬ"

(Helm amidships, right the helm) — приказание рулевому поставить руль так, чтобы его перо было в диаметральной плоскости.

ПРЯМОЕ ВОСХОЖДЕНИЕ СВЕТИЛ

(Right ascension) — дуга экватора, заключенная между точкой весеннего равноденствия и меридианом светила. П. В. С. считается всегда от точки весеннего равноденствия по направлению собственного движения Солнца от 0 до 360°. П. В. С. обозначаются буквой ?.

ПРЯМОЙ БЕНЗЕЛЬ

— см. Бензель.

ПРЯМОЙ ВЫСТРЕЛ

— выстрел с прицелом 0 при наводке в верхнюю кромку цели.

ПРЯМОЙ РУМПЕЛЬ

(Tiller) — румпель, располагающийся вдоль диаметральной плоскости. Употребляется при управлении шлюпкой под парусами.

ПРЯМОЙ СПУСК

(у троса) — спуск по солнцу.

ПРЯМОТОЧНЫЙ КОТЕЛ

— безбарабанный паровой котел, в котором подогрев и испарение воды и перегрев пара производятся непрерывно (прямоточно) без отделения пара от влаги. П. К. состоит из змеевика, в один конец которого подается вода, а из другого выходит перегретый пар. См. Котел паровой судовой.

ПРЯМЫЕ ПАРУСА

(Square sails) — паруса, которые привязываются к реям и могут быть поставлены поперек судна. К прямым парусам относятся нижние паруса, марсели, брамсели и бом-брамсели.

ПСИХРОМЕТР

(Psychrometer) — прибор для определения влажности воздуха. Состоит из двух термометров. У одного из них шарик обернут батистом, смачиваемым дистиллированной водой. Вследствие испарения воды с поверхности батиста этот термометр показывает более низкую температуру, чем соседний сухой термометр, и тем более низкую, чем интенсивнее испарение, т. е. чем меньше относительная

влажность воздуха. Зная температуру сухого и смоченного термометров и давление воздуха, по особым психрометрическим таблицам определяют абсолютную и относительную влажность воздуха. На судах чаще применяют психрометр Ассмана со всасывающим вентилятором.

ПТЕРОПОДЫ

(Pteropod) – раковины моллюсков птероподов, видимые простым глазом; содержат много извести и кипят при обливании хлористоводородной кислотой.

ПТОЛОМЕЙ, КЛАВДИЙ

(2 в. н. э.) – знаменитый греческий астроном. Написал "Альмагест", который считался основой астрономии вплоть до Коперника. Обосновал геоцентрическую систему.

ПУАНСОН, ПУНСОН

(Punch) – часть штампа, представляющая собой фигурный стержень, входящий в соответствующее отверстие другой половины штампа.

ПУГОВИЦЫ ПОДЪЕМНЫЕ

– грибовидные выступы, укрепляемые на бортах торпедных катеров; за них закладывают стропы для подъема катеров на берег или на борт судна.

ПУД

(Pood) – прежняя русская мера веса, равная 40 фунтам (16,381 кг).

ПУДАС

(арх.) – рукав речной, проток.

ПУЗО ПАРУСА

(Bunt or belly of a sail) – выпуклость паруса, когда он надут ветром.

ПУКСЫ

(сев.) – см. Буксы.

</FONTaaaa

ПУЛЕМЕТ МАКСИМА

(Maxim) – автоматическое оружие с подвижным стволом и водяным охлаждением. Калибр – 7,62 мм, вес – 60 кг, прицельная дальность – 2300 м, боевая скорострельность – 250 выстрелов в 1 мин.

ПУЛКОВО

– село, расположенное в 13 км к югу от Ленинграда. В Пулкове находится главная астрономическая обсерватория СССР, основанная в 1839 г. и по своим работам получившая мировую известность.

ПУЛЬСИРУЮЩИЙ ТОК

– электрический ток, регулярно изменяющий свою величину при неизменности направления, напр. ток от коллектора динамо-машины или ртутного выпрямителя. См. Ток переменный.

ПУЛЬФРИХ

– см. Прибор Пульфриха.

ПУНДА

(сев.) – груз на лесе, употребляемый при ловле акул, весом 4 кг.

ПУНКТ СУДНА

(Ships account) – место судна на карте, означаемое точкой. См. Место судна.

ПУНКТЫ

– небольшие парусные суда. С относительно недавнего времени регистрируются как своеобразные морские суда, между тем вся их постройка производится по типу речных судов.

ПУР

(арх.) – туман.

ПУРГА

(Snow-storm) – зимняя вьюга, метель, ветер со снегом.

ПУРЖИТЬ

(арх.) – заносить снегом при метели.

ПУСКАТЬСЯ В РЕИ

(сев.) – лавировать.

ПУСКОВОЙ ЗОЛОТНИК

– распределительный механизм, который применяется в реверсивных двигателях Дизеля для перемены хода двигателя.

ПУСКОВОЙ КЛАПАН

– у дизелей клапан, служащий для впуска сжатого воздуха из пускового баллона при пуске двигателя в ход. В некоторых конструкциях двигателей, работающих по циклу Отто, П. К. впускает сжатые отработавшие газы из пускового баллона.

ПУСКОВОЙ РЕОСТАТ

– реостат, которым снабжаются электродвигатели для плавного пуска их в ход.

"ПУСТИТЬ КОРАБЛЬ КО ДНУ"

(To sink a ship) – нанести в бою кораблю противника действием своего оружия такие повреждения, от которых бы он затонул.

ПУСТОЕ СУДНО

(Walt, not loaded enough, light, not sufficiently ballasted) – судно без груза.

ПУСТОТА

(Vacuum) – см. Вакуум.

ПУТЕВЫЕ КАРТЫ

– см. Карты морские;

ПУТЕНС-БОЛТ

– болт, с помощью которого вант-путенс прикрепляется к борту судна.

ПУТЕНС-ВАНТЫ, ПУТИНС-ВАНТЫ, ПРОТЕНГ-ВАНТЫ

(Futtock shrouds) — связи, идущие от вант из-под марса к боковым кромкам последнего. Служат для укрепления кромок марса, чтобы он не выгнулся кверху от тяги стень-вант. Поэтому П.-В. устроены так, что составляют как бы продолжение стень-вант сквозь марс до мачты. В зависимости от принадлежности к той или иной мачте носят название: фор-путенс-ванты, грот-путенс-ванты, крьюйс-путенс-ванты. Не смешивать с вант-путенсами.

ПУТЕНС-ПЛАНКИ

(Chain-plates) — планки, накладываемые поверх вант-путенсов одним концом. Крепятся болтами с бортом судна.

ПУТИНА

(касп.) — 1. Рейс. 2. Период рыбной кампании.

ПУТЬ

(Ship's way, course, route, track) — направление движения.

ПУТЬ ЦИКЛОНА

— линия, по которой перемещается его центр.

ПУЦЦОЛАНОВЫЙ ПОРТЛАНД-ЦЕМЕНТ

— вяжущее вещество, получаемое перемолом портланд-цемента с гидравлическими добавками, способное твердеть на воздухе и в воде и не разрушаться от длительного воздействия морской воды.

ПУЧНОСТЬ

— см. Стоячие воины.

ПУШЕЧНЫЙ МЕТАЛЛ

(Gun metal) — сплав из красной меди с оловом и небольшим количеством цинка. Используется для изготовления арматуры трубопроводов и др.

ПУШЕЧНЫЙ ПОРТ

— см. Порт.

ПУШЕЧНЫЙ СТАНОК

(Gun carriage) (стар.) — подставка под орудие или род тележки, сделанной из дерева или железа.

ПУШКА

(Gun, cannon) — артиллерийское орудие, предназначенное главным образом для стрельбы под небольшими углами возвышения (прицельной); конструкция орудия отличается большой длиной канала (до 60 калибров) и рассчитана на употребление большого заряда.

ПУШКА БАРАНОВСКОГО

— 21/2 дюймовая десантная пушка, применявшаяся на флоте.

ПУШКА ГОТЧКИСА, ГОЧКИСА

– употреблялась на флоте главным образом до войны с Японией, когда она составляла почти единственное скорострельное артиллерийское орудие русского флота. На больших кораблях ставились на боевых марсах и на спардеке для поражения сверху миноносцев. Самыми распространенными образцами сперва были пятиствольные пушки в 37 и 47 мм, затем одноствольные тех же калибров и в 57 мм. В настоящее время эти пушки почти не имеют применения и встречаются лишь на небольших судах, катерах, буксирах и т. п.

ПУШКА ДРОВОВАЯ

(стар.) – артиллерийское орудие абордажного боя, применявшееся на кораблях парусного флота. Заряжались дробовые пушки картечными пулями, кусками железа и т. п.

ПУШКА КУРШЕЙНАЯ

(стар.) – средняя пушка на галере, устанавливавшаяся в диаметральной плоскости на куршее.

ПУШКИ РЕВОЛЬВЕРНЫЕ

– наиболее распространенные в русском флоте в конце прошлого столетия 37 и 47 мм пушки Гочкиса.

ПЫЖ

(речн.) – нос судна.

ПЫЖОВНИК

(Worm of a gun) (стар.) – специальное приспособление, служившее для вынимания из орудия остатков армяка, пыжей и картузов.

ПЫЛИТЬ

(арх.) – о волнении в море: бурлить, разбрасывать брызги, пениться.

ПЫЛКО

(арх.) – бурливо.

ПЫЛЬ

(арх.) – пена в море во время волнения. Говорят: У моря пыль стоит, т. е. море волнуется, бурлит.

ПЬЕЗОКВАРЦ

– кварцевая пластинка, вырезанная особым способом из кристалла горного хрусталя. Под воздействием переменных электрических полей совершает механические колебания, практически заметные при совпадении частоты переменного поля и собственной частоты. Применяется в радиотехнике как индикатор резонанса для достижения устойчивости длины волны в ламповых генераторах. Помещенная в жидкости и подвергнутая воздействию переменного поля соответствующей частоты, создает механические, весьма частые колебания (ультразвуки), оказывающие физиологическое действие на организмы (разрушение водорослей, смерть рыб).

ПЬЕЗОЭЛЕКТРИЧЕСТВО

(Piezoelectricity) – электрические заряды, появляющиеся на гранях некоторых кристаллов (напр. кварца) при действии на них в определенном направлении сжимающей или растягивающей силы. Те же кристаллы обладают и обратным свойством: приходят в механические колебания при действии на них переменного электрического напряжения с частотой, равной собственной механической частоте.

колебаний кристалла (электромеханический резонанс). Эти кристаллы совершают интенсивные механические колебания, на чем основано их применение для получения ультразвуковых волн. См. Пьезокварц.

ПЮТЕНГИ

— железные полосы или цепи, прикрепляющие руслени к борту.

ПЯРТНЕРС

(Partner, mast partner plate) — отверстия в палубах, через которые проходит мачта. П. называют также устройство, в которое упирается степс бушприта.

ПЯТА

— опорная часть вертикального или наклонного вала или оси, входящая в подпятник.

ПЯТКА, ПЯТА

— 1. Конец гафеля и гика, упирающийся в мачту. 2. Нижний конец предмета. Пятка ахтерштевня — пластина из закаленной стали, в которую упирается нижний штыр руля. Пятка руля (Sole of the rudder) — нижняя часть руля, опирающаяся на выступ ахтерштевня. Пятка шлюпбалки — нижний конец шлюпбалки, которым она стоит в башмаке. Пятка шпиля (Saucer) — нижняя часть баллера. Пятка якоря (Crown) — нижняя часть якоря, которой он коснется земли, если его поставить вертикально.

ПЯТНАЛКА

— деревянная или железная трубка; при помощи П., предварительно опущенной в раствор мела, переносят отверстия для заклепок с шаблона на лист.

ПЯТНАТЬ

(арх.) — открыть, обнаружить. Льды опятнало — льды показались под растаявшим снегом.

ПЯТНО

— 1. Предостерегательный знак. Представляет собой окраску каким-нибудь цветом (преимущественно черным) камня; на камне изображают какую-нибудь геометрическую фигуру в виде треугольника, четырехугольника, круга и т. п. Эти фигуры могут изображаться на стенах, на отдельных камнях и, наконец, на камнях, сложенных в кучу. Пятна, как и знаки, могут служить для створов и для указания отличительных мест фарватера. 2. Отличительная малая глубина среди больших глубин или пространство с отличительным грунтом.

ПЯТНЫЙ КОНЕЦ СЕТИ

— конец сети, закрепленный на судне.

Р (Рцы)

— буквенное значение одного из флагов военно-морского и международного сводов сигналов. Значение этого флага по военно-морскому своду: "Дежурный корабль". Этот флаг (малого размера) поднимается на левом ноке рея дежурного корабля с восхода до захода солнца (ночью — на том же ноке рея носится синий огонь). Флаг "Р" по международному своду сигналов означает: "Мое судно не имеет хода; вы можете осторожно пройти мимо меня".

РАА, РАЙНА

(стар.) — рей.

РАБАТ

(Rebate) – название обусловленного между отправителем и судовладельцем процента скидки с фрахта. Р. обычно уплачивается отправителю каждые шесть месяцев, если в течение этого времени он не пользовался тоннажем другого судовладельца. Относится к практике капиталистических стран.

РАБОТА

(Work) – произведение из силы на величину перемещения, если движение происходит в направлении действия силы, или произведение из проекции силы на направление движения перемещения, если последнее происходит под углом к направлению силы. Если перемещение происходит в направлении, перпендикулярном к действию силы, то Р. силы равна нулю. Такой случай будет иметь место, если, напр., заставить двигаться по кругу тело, привязанное на нити. В этом случае сила натяжения нити, удерживающая тело на определенном расстоянии от центра круга, не совершает никакой Р. Единица работы 1 эрг = 1 дине × 1 см, а в технической системе мер 1 килограмметр (кгм) = 1 кг × 1 м.

РАБОТА АВРАЛЬНАЯ

(Manoeuvres performed on board ship by all the crew) – работа на судне, предваряемая вызовом "все наверх" и производимая всем личным составом или значительной его частью (аврал).

РАБОТА ДЕФОРМАЦИИ

(Elastic or strain-energy) – при действии внешних сил упругое тело изменяет свои размеры и форму, т. е. деформируется. Этим деформациям сопротивляются внутренние силы тела, называемые силами упругости. Работа внутренних сил при деформации упругого тела, равная работе, произведенной внешними силами, называется Р. Д. упругого тела.

РАБОЧАЯ СМЕСЬ

– см. Горючая смесь.

РАБОЧЕЕ ПЛАТЬЕ

(Canvas overshirt) – рабочий костюм рядового состава и младших командиров, состоящий из парусиновых брюк и такой же рубахи со стоячим воротником и карманом, нашитым на левой стороне груди. Шьется из парусины № 7. Р. П. для машинной команды состоит из однобортной куртки со стоячим воротником и брюк, сшитых из синей нанки.

РАБОЧИЕ ЧЕРТЕЖИ

(Working drawings) – представляют собой изображения всех деталей с обозначением размеров, допусков при обработке и т. п.

РАБОЧИЙ КАТЕР

– см. Катер гребной.

РАБОЧИЙ ПРОЦЕСС ДВИГАТЕЛЯ

(Engine cycle) – последовательность явлений, происходящих за один цикл внутри цилиндра двигателя во время его работы. См. Цикл двигателя.

РАБОЧИЙ ХОД ПОРШНЯ

(Working stroke) – ход поршня во время расширения сгоревших газов в цилиндре двигателя внутреннею стороня или во время наполнения цилиндра и расширения в нем пара – в поршневых паровых машинах.

РАВЕНДУК

(Duck) — толстая льняная ткань, род парусины. Заменяет иногда клавердук и брамсельдук.

РАВНЕНИЕ В ВОЗДУШНОМ СТРОЮ

— соблюдение определенных уставом расстояний по интервалу, дистанции и высоте и сохранение линий строя.

РАВНОВЕСИЕ

(Equilibrium, equipoise, balance) — состояние неподвижности тела, вытекающее из взаимного уничтожения всех действующих на него сил. Различаются три вида Р.: устойчивое Р., когда при отклонении от равновесного положения возникают силы, препятствующие этому отклонению; неустойчивое Р., когда эти силы, наоборот, увеличивают произведенное отклонение, и безразличное, при котором изменение положения не вызывает никаких новых сил (напр. колесо на оси).

РАВНОДЕНСТВИЕ

(Equinox) — Два дня в году, приблизительно 21 марта и 23 сентября, когда по всей Земле (кроме полюсов) продолжительность дня равна продолжительности ночи. 21 марта считается началом весны, а 23 сентября — осени. См., кроме того, Точки равноденствий, Точка весеннего равноденствия, Точка осеннего равноденствия.

РАДИАЛЬНОЕ ДАВЛЕНИЕ

(Radial pressure) — давление, направленное по радиусу тела вращения, вала, цилиндра и пр.

РАДИАТОР

— 1. Грелка для парового или водяного отопления; составляется из отдельных чугунных литых элементов, представляющих пустотелые двойные колонки. 2. Прибор, служащий для охлаждения воды в авиамоторах, имеющих водяное охлаждение.

РАДИАЦИЯ СОЛНЕЧНАЯ

(Radiant energy of the sun or solar radiation or insolation) — лучистая энергия, радиально излучаемая Солнцем в пространство. Количество солнечной энергии, падающей на 1 см² поверхности, называют напряженностью Р. С; ее выражают в малых калориях.

РАДИО

(Radio) — сокращенное название радиотелеграфа, радиотелефона и радиотелеграммы.

РАДИОВВОД

— отверстие в подволоке или переборке радиорубки, через которое при наличии изоляторов пропускается провод, соединяющий радиоустановку с антенной.

РАДИОГРАММА

— сношение, передаваемое средствами радиосвязи.

РАДИОДЕВИАЦИЯ

— отклонение радиопеленга от истинного пеленга на передающую радиостанцию, происходящее из-за искажений электромагнитного поля вблизи радиопеленгатора окружающими предметами (мачты, такелаж, надстройки и пр.) и ошибками самого пеленгатора.

РАДИОЛЯРИЙ

(Radiolaria) – одна из разновидностей микроорганизмов, обитающих в большом количестве в поверхностных слоях океанов и морей. Их скелетики, состоящие из кремнезема, входят в состав ила, отлагающегося на дне этих бассейнов. Ил, в котором преобладают скелетики радиолярия, называют радиоляриевым.

РАДИОМАЯК

(Radiophare, radiobeacon) – передающая радиостанция, посылающая радиосигналы в определенной последовательности по определенным направлениям и дающая тем самым возможность кораблям и самолетам определять свое положение.

РАДИОПЕЛЕНГ

(Radio bearing) – угол между плоскостью истинного меридиана наблюдателя и направлением фактического поступления радиоволны передатчика на рамку радиопеленгатора. При передатчике на рамку радиопеленгатора наблюдатель получает на лимбе радиопеленгатора с береговой станции Р., отсчитываемые от истинного норда по часовой стрелке от 0° до 360°. При корабельном радиопеленговании могут быть получены или отсчеты Р., либо отсчеты курсовых радиоуглов. Последние в сочетании с курсом дают также Р. Для прокладки на карту Р. исправляется с учетом радиосклонения, радиодевиации и поправки на дальность (поправка Живри).

РАДИОПЕЛЕНГАТОР

(Radiogoniometer, radio direction finder) – устройство, состоящее из наружной системы в виде поворотной или неподвижной рамки (возможно применение скрещенных рамок) и приемника с вспомогательными приборами для компенсации девиации (когда пеленгатор установлен на судне). Р. служит для целей радиопеленгования, т. е. определения направления на тот или иной объект.

РАДИОПЕРЕДАТЧИК

(Radio transmitter) – система приборов, предназначенная для получения токов высокой частоты и последующего их излучения в пространство через антенну. По принципу устройства Р. могут быть: ламповыми, машинными, дуговыми и искровыми. Значительные технические преимущества ламповых передатчиков (возможность получения широкого спектра частот, т. е. волн различной длины, применение телефонии, весьма высокий коэффициент полезного действия и др.) привели к их преимущественному использованию на судах флота. По назначению Р. делятся на: радиотелеграфные, радиотелефонные, телевизорные и специальные.

РАДИОПОЗЫВНЫЕ

– см. Позывные.

РАДИОПРИЕМНИК

(Radio receiver) – устройство для приема сигналов высокой частоты от радиопередатчика и для превращения их в сигналы, соответствующие определенным знакам или звукам.

РАДИОПРОЖЕКТОР

– радиопередатчик, работающий на антенну направленного действия, вследствие чего представляется возможным получение радиоволны в виде весьма узкого пучка. Р. применяются как на аэродромных установках, где они служат для обеспечения самолетам слепой посадки в условиях плохой видимости, так и на берегу для обеспечения связи стационарных пунктов.

РАДИОРАЗВЕДКА

– средство технической разведки на морском театре, являющееся одним из существенных звеньев войсковой разведки. Р. осуществляется путем использования радиослежечных и радиопеленгаторных станций на берегу и на кораблях флота. Задачами Р. являются: 1) перехват всех радиосношений противника, независимо от их объема и содержания; 2) слежка за характером работы радиостанций противника; 3) определение местонахождения противника путем радиопеленгования.

РАДИОРУБКА

(Radio house) – специально оборудованное помещение на корабле, в котором устанавливаются радиотехнические средства связи и наблюдения, т. е. радиопередатчики и радиоприемники.

РАДИОСВЯЗЬ

(Radio communication) – сообщение между двумя пунктами по радио.

РАДИОСЕТЬ

(Radio network, aerial loop) – см. Антенна.

РАДИОСИГНАЛЫ

– сигналы, производимые средствами радиосвязи.

РАДИОСТАНЦИЯ

(Radio station) – специальное сооружение для передачи или приема электромагнитных волн главным образом для целей радиосвязи. Р. поэтому бывают передающие и приемные, однако под названием Р. на флоте понимают комбинированную приемно-передающую установку

РАДИОТЕЛЕГРАФ, БЕСПРОВОЛОЧНЫЙ ТЕЛЕГРАФ

(Radio telegraph, wireless telegraph) – система передачи и приема (без помощи проводов) телеграфных сигналов азбукой Морзе (прием на слух) или с применением быстродействующих телеграфных передающих и пишущих приемных аппаратов (Юз, Бодо и пр.).

РАДИОТЕЛЕГРАФИСТ

(Wireless operator) – краснофлотец рядового или младшего начальствующего состава, обслуживающий радиотехнические средства связи и наблюдения. Сокращенно Р. называют радистами.

РАДИОТЕЛЕГРАФИЯ

(Radio telegraphy) – телеграфия без проводов. См. Радиотелеграф.

РАДИОТЕЛЕФОН, РАДИОФОН, БЕСПРОВОЛОЧНЫЙ ТЕЛЕФОН

(Radio telephone, wireless telephone) – система для передачи и приема (без помощи проводов) звуков: речи, музыки, пения. Работа Р. состоит в следующем: на передающей радиостанции ламповый генератор создает электромагнитные колебания высокой частоты. Они подводятся к модуляторному устройству, где они изменяются (модулируются) под воздействием тока низкой частоты, создаваемого микрофоном. Модулированные колебания поступают затем в антенну передатчика, которая и излучает их в виде электромагнитных волн в пространство. Дойдя со скоростью света до приемной антенны, эти волны создают также модулированные электрические колебания в присоединенном к ней приемнике. Эти модулированные колебания детектируются ламповым или кристаллическим детектором, после которого усиливаются усилителем или же непосредственно поступают в телефон, где и воспринимаются ухом в виде колебаний звуковой частоты, т. е. звуков.

РАДИОТЕЛЕФОНИЯ

(Radiophony, radio telephony) – телефония без проводов. См. Радиотелефон.

РАДИОТЕХНИКА

(Radiotechnics) – техника токов высокой частоты. Обычно разбивается на три отдела: 1) техника получения токов высокой частоты; 2) техника излучения и распространения электромагнитных волн; 3) техника приема и приемных устройств.

РАДИОУПРАВЛЯЕМЫЕ СУДА

– суда, управление всеми механизмами которых производится с другого судна, с берега или с самолета посредством радиосвязи. Практически такого рода управление применяется в отношении торпедных катеров и судов-мишеней.

РАДИОФОН

(Radiophone) – см. Радиотелефон.

РАДИСТ

– см. Радиотелеграфист.

РАДИУС

(стар.) – градшток (см.).

РАДИУС ГРУЗОВОЙ СТРЕЛЫ

– расстояние от центра вращения стрелы до отвесной линии грузового шкентеля, опускающегося с верхнего блока стрелы. Величина грузового радиуса стрелы $R = L \sin \alpha$, где L – длина стрелы, α – угол наклона стрелы.

РАДИУС ДЕЙСТВИЯ КОРАБЛЯ ОПЕРАТИВНЫЙ

(Radius of action) – наибольшее расстояние от своей базы, на котором может быть выполнена кораблем заданная операция с возвращением его в базу при данном запасе топлива и состоянии механизмов, а также при заданной оперативной скорости хода.

РАДИУС ЦИРКУЛЯЦИИ

(Radius of ships gyration) – см. Диаметр циркуляции.

РАДУГА

(Rainbow) – разноцветная дуга, образующаяся вследствие преломления и полного внутреннего отражения световых лучей солнца в капельках воды. Наблюдается на пелене падающего дождя, освещенного солнцем, в виде дуги окружности с центром на продолжении прямой, проведенной от солнца через голову наблюдателя. Таким образом, если наблюдатель имеет радиус перед собой, то солнце находится за его спиной.

РАЗБИВАТЬ, РАЗБИТЬ

– расколоть, разломить ударом, раздробить, разломать на части. Бурей разбило судно – сокрушило, уничтожило. Капитан разбил свое судно – стал виновником его гибели, крушения. Разбить флот противника – разгромить, сильно поразить, принудить к бегству. Корабль разбился о подводный камень – разломался на части; получил повреждение, не поддающееся исправлению; приведен в негодность.

РАЗБИТЬ ЛОТЛИНЬ

– разметить лотлинь специальными марками. См. Разбивка лотлиня.

РАЗБИВКА ЛОТЛИНЯ

— разметка лотлиня специальными марками. Р. Л. начинается от вершины лота, не принимая во внимание высоты самого лота, так как при измерении глубин лот обычно ложится на дно, а при вязком грунте — уходит в грунт.

В настоящее время лотлинь ручного лота разбивается на единицы метрической системы.

Разбивка лотлиня такова:

метры лотлиня

Марки

1

6

11

16

21

26

31

36

41

46

Кож. марка с 1 зубц.

2

7

12

17

22

27

32

37

42

47

" " " 2 "

3

8

13

18

23

28

33

38

43

48

" " " 3 "

4

9

14

19

24

29

34

39

44

49

" " " 4 "

5

—

—

—

—

—

—

—

—

—
" " " 1 топор.

10

—
—
—
—
—
—
—
—

Красный флагдук.

15

—
—
—
—
—
—
—
—

Кож. марка с 2 топорик.

20

—
—
—
—
—
—
—

Синий флагдук.

25

—
—
—
—
—
—

Кож. марка с 3 топорик.

30

—
—
—
—

Белый флагдук.

35

—
—
—

Кож. марка с 4 топорик.

40

—
—

Желтый флагдук.

45

—

Кож. марка с 5 топорик.

50

Красно-белый флагдук.

От 0 — 15 м вплесниваются кончики через 2 дм.

От 15 — 25 м вплесниваются кончики через 1/2 м.

Длина лотлиня ручного лота берется в 52 л и разбивается от 0 до 50 м. Отсчеты глубины производятся по марке, погруженной в воду.

РАЗБИВКА НА ПЛАЗЕ

— вычерчивание на полу плаза теоретического чертежа и некоторых рабочих чертежей судна в натуральную величину.

РАЗБИВНАЯ ВАНТА

(Bentick shrouds) — см. Ванты.

РАЗБИВНАЯ КОНОПАТКА

(Caulker's chisel, bigorn) — инструмент для конопатки, которым разбивают пазы. В отличие от пробивной конопатки имеет в своей острой части желобок, что способствует лучшему уплотнению пеньки.

РАЗБИРАТЬ, РАЗОБРАТЬ

Принадлежность разобрать (у пушек) — часть принадлежности разложить по местам, а часть взять в руки. Снасти разобрать — убрать каждую снасть на свое место, сложив установленным порядком. Весла разобрать — команда гребцам разобрать нумерованные весла по соответствующим уключинам.

РАЗВОИСТОЕ ПЛЕСО

(волж.) — такое место, где на довольно значительном протяжении разбросано много песчаных отмелей, между которыми встречаются перекааты, побочни, осередки и проч.

РАЗВОЙНЫЙ

(арх.) — разбитое, потерпевшее крушение судно.

РАЗБРАСОПИТЬ РЕИ

— обрасопить фоковые и крьюсельные реи на один галс, а гротовые — на другой. Разбрасопливают реи при съёмке с якоря под парусами, в свежий ветер на якоре.

РАЗВАЛ ШПАНГОУТОВ, БОРТОВ

— уклон ветвей шпангоутов надводного борта (следовательно, и бортов) от вертикали в наружную сторону.

РАЗВЕДКА

(Reconnaissance) — добывание сведений об обстановке и противнике. По своему назначению Р. разделяется на оперативную и тактическую. Первая имеет целью сбор необходимых сведений в масштабе театров для командования флотом, централизуется непосредственно в штабе флота и выполняется по его указаниям. Вторая имеет целью получение необходимых сведений об обстановке и неприятеле для непосредственного выполнения данной операции. По методу выполнения Р. бывает периодической или в виде специальных разведывательных операций.

РАЗВЕДЧИКИ

(Reconnaissance machines, scouting planes) — двухместные самолеты с мощным мотором, соответственно оборудованные для производства воздушной разведки и бомбометания. Самолеты Р. называются также легкими бомбардировщиками.

РАЗВЕРТКА

(Reamer) — режущий инструмент для чистовой обработки предварительно проколотых круглых отверстий.

РАЗВЕРТЫВАНИЕ ТАКТИЧЕСКОЕ

(Deploying in battle order) — один из этапов боя, в течение которого приходится вести борьбу за разрешение трех вопросов подготовки главной атаки: построение боевого порядка для атаки, создание благоприятных условий для производства атаки и добыча необходимых сведений о противнике для начала атаки.

РАЗВЕСТИ

(камч.) — о снеге: растаять, сделаться жидким.

РАЗВИВАТЬ, РАЗВИТЬ

— развертывать, раскручивать, расплетать, распускать. Развить трос — распустить трос на составляющие его пряди.

РАЗВИЛКИ

(волж.) — места на реке, где встречается узкий ход между песчаными ухвостьями или косами.

РАЗВОД

— специально установленный порядок назначения и распределения личного состава на корабельные работы, на вахты и на дежурства. Вызов личного состава для Р. на работы производится специальным сигналом на горне (Малый сбор) или приказанием с вахты, на службу — только по команде с вахты.

РАЗВОДЕНЬ

(волж.) — сильная волна, крупная зыбь.

РАЗВОДИТЬ, РАЗВЕСТИ

Разводить волну — расколыхать воду зыбью, поднять волну. Разводить мост — отвести часть его в сторону для прохода судов, льда и т. п. Разводить пары (Light the fires) — приготовить котел к действию, т. е. наполнить его водой, развести огонь в топке и довести давление в нем до нормального. Разводить по работам — назначить каждому человеку место для работы и определить объем ее. Разводить часовых по постам — отвести каждого на свой пост.

РАЗВОДКА

— см. Развод.

РАЗВОДЬЕ

(Rasvodye) — пространство чистой воды между льдами, образовавшееся при смене приливо-отливных течений.

РАЗВОРОТ

— поворот самолета на определенный угол от своего первоначального курса. В отношении судов термин Р. применяется главным образом в тех случаях, когда речь идет о поворотах на значительный угол в стесненных условиях.

РАЗВЯЗЫВАНИЕ ЛОТЛИНЯ

— то же самое, что и разбивка лотлиня (см.).

РАЗГОНКА

— См. Лонга-сплесень.

РАЗГОННЫЙ СПЛЕСЕНЬ

(Long splice) — см. Лонга-сплесень.

РАЗГРУЖАТЬ СУДНО

(To unload, to discharge) — выгружать, снимать с судна грузы.

РАЗДЕЛОЧНЫЕ КИСТИ

— плоские кисти, состоящие из отдельных кисточек, вставленных в металлическую оправу. Употребляются для разделки окрашенной поверхности под дерево, под камень и т. д.

РАЗДЕРГИВАТЬ, РАЗДЕРНУТЬ

(To slacken) — раскатыть, ослабить, растянуть, распустить. Качкой все судно раздергало, сильная течь показалась — ослабило корпус. Раздернуть снасть (To slacken the rope) — совершенно ослабить снасть. Раздернуть тали (To fleet off a tackle) — ослабить тали вовсе. Раздернуть узел — распустить узел.

РАЗДОР

(волж.) — 1. Разветвление одного протока на несколько рукавов. 2. Место, где впадает в реку какая-либо река или проток.

РАЗЗЕНКОВКА

— см. Зенковка.

РАЗЛАДКА

— см. Расторочка.

РАЗЛИВ

(Freshet) — выход реки при половодье из меженных берегов.

РАЗЛИВНЫЕ

— окладки на палубе у штевня деревянного судна, закрывающие торцы у палубных досок, примыкающих к бортам и штевню.

РАЗЛОЖИТЬ КАНАТ БУХТАМИ НА ПАЛУБЕ

(To haul up a range of the cable) — действие, выполнявшееся в старину на судах перед отдачей якоря, чтобы канат (якорная цепь) не запутался при отдаче.

РАЗМАХ КРЫЛЬЕВ, ДЛИНА КРЫЛЬЕВ

— наибольшее расстояние от одного конца крыла самолета до другого, включая элероны.

РАЗМАХ САМОЛЕТА

— см. Размах крыльев.

РАЗМАЧТОВЫВАТЬ СУДНО

— снимать с него мачты и, следовательно, весь такелаж и рангоут.

РАЗМЕРЕНИЯ СУДНА ГЛАВНЫЕ

— длина судна L , ширина B и углубление в воде T . Последнее для торговых судов большей частью замеряется высотой надводного борта H .

РАЗМЕТКА

(Marking) — операция перенесения на обрабатываемый предмет точек и линий с чертежа для обозначения мест и размера последующей обработки.

РАЗМОЛОЖЕНИЕ ТРОСА

— освобождение троса от кольшек (скрутов). Отсюда — размолодить трос.

РАЗНАЙТОВЛИВАТЬ, РАЗНАЙТОВИТЬ

— снять найтов; размотать, развязать обвязку.

РАЗНОС СНАСТЕЙ

— угол, образуемый снастями стоячего такелажа (напр. бакштагов, вант, фордунов) с поддерживаемыми ими рангоутными деревьями. Чем больше разнос снастей, тем прочнее удерживается дерево.

РАЗНОСИТЬ

Штормом разнесло суда – раскидало в разные стороны. Пушку разнесло во время выстрела – разорвало. Разнести снасть (To extend) – разложить ее на палубе в удобное для выбирания или травления положение. Разнести тали – растянуть по палубе ходовой конец талей так, чтобы все люди, назначенные для их тяги, могли бы взяться за этот конец. Разнести якорную цепь бухтами по палубе – разложить ее в длинные бухты по палубе.

РАЗНОСТЬ ДОЛГОТ ДВУХ МЕСТ

(Difference of longitude) – дуга экватора, заключенная между меридианами этих мест. Р. Д. получает наименование О или W в зависимости от того, восточнее или западнее расположено второе данное место относительно первого.

РАЗНОСТЬ ШИРОТ ДВУХ МЕСТ

(Difference of latitude) – дуга меридиана, заключенная между параллелями этих мест, или центральный угол, измеряющий эту дугу. В зависимости от того, как расположено второе данное место относительно первого – к северу или к югу, Р. Ш. присваивается наименование или N или S.

РАЗНОСТЬ ШИРОТ МЕРИДИОНАЛЬНАЯ

– расстояние по меридиану на карте в меркаторской проекции между двумя параллелями. Р. Ш. М. двух параллелей, отстоящих одна от другой на 1', дает длину отрезка, изображающего на меркаторской проекции экваториальную минуту в данной широте. Р. Ш. М. получает название меркаторской мили и представляет собой изображение морской мили на карте. Меркаторской милей пользуются как единицей линейного масштаба для измерения широт и расстояний на меркаторской карте.

РАЗОВЩАТЬ, РАЗОВЩИТЬ

(To disconnect, to disengage) – разъединять, разъединить.

РАЗОРУЖАТЬ, РАЗОРУЖИТЬ

(To dismantle) – разбирать, расснашивать, снимать орудия, убирать принадлежности и части на хранение. Разоружать военный корабль – привести его в состояние, необходимое для долговременного хранения, т. е. снять с него все запасы, предметы снабжения, шлюпки, смазать и частично разобрать механизмы, вычистить трюмы и т. д. Разоружить парусное судно – снять с него такелаж и спустить рангоут. Разоружить мачту – снять с нее такелаж. Разоружить шпиль – вынуть вымбовки.

РАЗРЕЗАТЬ ПАРУС

– выражение, означающее, что надо разрезать каболки, которыми был скреплен свернутый косой парус; так, напр., кливер разрезать – значит обрезать каболки, которыми он был закреплен.

РАЗРЕЗНОЕ КРЫЛО

– крыло, снабженное предкрылком и закрылком в целях увеличения подъемной силы и уменьшения посадочной скорости самолета.

РАЗРЕЗНОЕ РЕЙКОВОЕ ВООРУЖЕНИЕ

– см. Парусное вооружение шлюпок.

РАЗРЕЗНОЙ ФОК

– см. Фок.

РАЗРЕШЕНИЕ НА ПРОВИАНТ

(Victualling bill) – таможенный документ на право беспошлинной погрузки провианта для потребления на судне.

РАЗРОЙ

(астр.) – лед, начавший делаться весной ноздреватым, рыхлым.

РАЗРУВНОЙ ОГОН

– см. Огон.

РАЗРЯДКА АККУМУЛЯТОРА

– см. Свинцовый аккумулятор.

РАЗРЯДНИК

(Gun discharger) – простейший инструмент, служащий для выталкивания снаряда из заряженного орудия.

РАЗРЯЖАТЬ, РАЗРЯДИТЬ

(To discharge, to unload a gun) – вынуть из орудия снаряд и заряд (патрон) или один заряд, если орудие было заряжено холостым выстрелом.

РАЗЪЕЗДНЫЕ СУДА

– служебные суда, используемые для сообщения с судами, стоящими в портах, а также с отдельными пунктами портов. К этим судам относятся различного рода шлюпки, катера и барказы.

РАЗЪЯРЫЖИВАЕТ

(сев.) – проносит туман.

РАЙНА

(стар.) – рей.

РАЙОН ДЕЙСТВИЯ СУДНА

– расстояние S , проходимое судном при данном запасе угля Q т. Определяется по формуле:

$S = 24VQ / (q + u)$ мор. миль,

где V – скорость хода,

q – расход топлива на действие механизмов,

u – расход топлива на судовые надобности.

См. также Дальность плавания.

РАК

– северное зодиакальное созвездие. В знак Рака Солнце вступает около 22 июня, когда считается начало лета.

РАКАЙ

(галерн.) – раксы.

РАКЕТА СИГНАЛЬНАЯ

(Sky rocket) – бумажная гильза, снабженная деревянным хвостом и начиненная ракетным составом. Благодаря истечению газов, образующихся при горении состава, через отверстие поддона гильзы Р. С. взлетает на большую высоту и движется в воздухе; употребляется для производства ночных сигналов. По величине Р. С.,

отпускаемые на суда флота, разделяются на 1/2-фунтовые и 1/4-фунтовые. Такое название они имеют по весу свинцовых шаров, именуемых калибром ракеты, диаметр которых равен наружному диаметру ракетной гильзы.

РАКЕТА СПАСАТЕЛЬНАЯ

— специальная ракета, служащая для переброски на берег или другой корабль линя для устройства леерного сообщения в случае аварии и необходимости переправить с корабля личный состав. Для пуска Р. С. существует специальный станок. При вылете Р. С. захватывает крючком, имеющимся на ее хвосте, спасательный линь и доставляет его в назначенное место. Посредством спасательного линя с судна передается леер, концы которого затем закрепляются. По лееру ходит круг со гитанами. В круг садится человек и с помощью оттяжки, привязанной своей серединой к кругу, перетягивается на берег или другой корабль, после чего круг снова выбирают с корабля и т. д. При помощи Р. С. можно также подать буксир на другой корабль. В этом случае после подачи линя к последнему привязывается проводник, а к проводнику — буксир.

РАКЕТНЫЙ СПУСК

— см. Ракетный станок.

РАКЕТНЫЙ СТАНОК

(Rocket life-saving apparatus) — специальный станок для пуска спасательных ракет. Состоит из треноги и трубы. Благодаря шарнирному соединению треноги с трубой последняя может устанавливаться на различные углы возвышения. Труба имеет сквозную щель для прохождения крючка хвоста ракеты. Эта щель заканчивается трубкой с вырезом, на которую надевается очко стального троса, которым заканчивается спасательный линь ракеты.

РАКОВИНА

(Quarter badges) — боковые свесы в кормовой части судна, в которых устанавливались ватерклозеты и ванны. На современных судах не делаются, но слово Р. ("на раковине") осталось в употреблении для обозначения направления на предмет, видимый с судна примерно на 45° позади траверза, напр. на правой (левой) раковине.

РАКС-БУГЕЛЬ, РАК-БУГЕЛЬ

(Jib traveller, mast traveller) — кольцо с крючком, ходящее по рангоутному дереву. Служит для подъема верхнего рейка парусов.

Раксы.

РАКС-КЛОТЫ

(Trucks of the parrel) — деревянные точеные шарики, надевающиеся на ракстов, чтобы он свободно переходил по мачте.

РАКС-СЛИЗЫ

(Ribs of a parrel) — см. Раксы.

РАКС-ТАЛИ

— снасть, поднимающая и опускающая раксы.

РАКСТОВ, или РАКС-ТОУ

(Parrelrope) — бейфут у гафелей.

РАКС-ТРОС

– см. Раксы.

РАКСЫ

(Cringles) – 1. Железные скобки, движущиеся по штагу. К ним привязывается передняя шкаторина стакселей и кливеров. 2. Несколько деревянных шариков, вдетых на веревку, с промежутками; служат для удерживания рея у мачты при его поднимании и опускании. Деревянные шарики называются ракс-клотами, веревка – ракс-тросом, а промежутки – ракс-слизами.

РАКУРС

(Foreshortening) – изображение фигуры или предмета в перспективе с резким сокращением удаленных от переднего плана частей.

РАМА ОХРАННАЯ

– см. Охранные приспособления.

РАМКА, РАМОЧНАЯ АНТЕННА

(Loop-antenna, loop-aerial) – намотанная на специальный каркас антенна в виде провода; употребляется в качестве приемной, а иногда передающей антенны. Пригодна для направленного приема.

РАМКА ОБДЕЛОЧНАЯ

– см. Рамки.

РАМКИ

– части разрезных флоров, устанавливаемые между стрингерами при продольной системе набора. Рамки бывают: а) бракетные, состоящие из двух бракетов (листов), соединенных сверху и внизу угольниками; б) сплошные, состоящие из листовой стали и обделочных угольников; в) листовой стали для облегчения сделаны овальные вырезы, служащие также лазами; г) водонепроницаемые, состоящие из целых листов стали, обделанных угольниками, и служащие для образования водонепроницаемых отделений двойного дна. Обделочные угольники ставятся по всему периметру водонепроницаемых Р. Для достижения водонепроницаемости обделочные угольники по углам завариваются и по всему периметру чеканятся,

РАМОВЫЕ ПОДШИПНИКИ

– подшипники, устроенные на фундаментной раме поршневого двигателя, на которых лежит коленчатый вал.

РАНГ

(Grade, class, rank) – чин, степень, достоинство, ряд, порядок, категория. Корабли военного флота делятся на Р., так, напр., линейные корабли, крейсера – корабли 1-го Р., лидеры, большие подводные лодки – корабли 2-го Р., миноносцы, сторожевые корабли – корабли 3-го Р. В установленных персональных званиях в ВМФ некоторые звания разделяются на Р., так, напр., звание капитан имеет трех Р.: капитан 1-го Р., капитан 2-го Р., капитан 3-го Р.

РАНВЕРСМАН

– фигура высшего пилотажа, позволяющая быстро переменить направление полета, что очень важно во время воздушного боя. Самолет круто задирает нос до потери скорости, затем головная, тяжелая часть самолета перетягивает и самолет начинает скользить на крыло с переходом на планирование в направлении полета, противоположном первоначальному.

РАНГОУС

— самая верхняя палуба на парусных военных кораблях, простиравшаяся примерно от бизань-мачты до ахтерштевня. Р. называли также ютом.

РАНГОУТ, РАНГОФТ

(Mast and spars) — круглые деревянные или стальные трубчатые части вооружения судов, предназначенные для постановки и растягивания парусов. К Р. относятся: мачты, стеньги, рей, гафеля, гики, бушприты, утлегари, лисель-спирты, выстрела. На современных военных кораблях Р. служит исключительно для целей связи.

"РАНГОУТ РУБИТЬ"

— команда, подающаяся на шлюпках при уборке парусов и рангоута. По этой команде мачты равномерно спускаются и кладутся на банки: грот-мачта шпором к корме, фок-мачта — к носу. Между мачтами кладутся: гик, бушприт и рейки парусом вверх. Ставится флаг, гребцы садятся на свои банки. В старое время вместо команды Р. Р. подавалась команда: мачты рубить.,

"РАНГОУТ СТАВИТЬ"

— команда, подающаяся на шлюпках при постановке рангоута и парусов. По этой команде командир шлюпки убирает флаг и меняет румпель; гребцы ставят мачты, закидывают наметки, вставляют нагели, оттягивают ванты, раскатывают паруса, основывают шкоты, выстреливают бушприт и т. д. В старое время вместо команды Р. С. подавалась команда: мачты ставить.

РАНДЕВУ

(Rendez-vous) — место, назначенное для встречи отдельных кораблей или соединений кораблей.

РАНК

(стар.) — валкий.

РАНЩИНА, РОНЧИНА, РОНШИНА

(сев.) — небольшая ладья или шняка с накладными фальшбортами (нашвами), употребляемая для перевоза промыслов.

РАПА, РОПА

(астр.) — природный тузлук, рассол на соляных озерах; наточная вода, круто пропитанная солью.

РАПОРТ

(Report) — 1. Рапорт, подаваемый в таможенную службу судовладельцем или его агентом при прибытии судна в порт, с указанием подробных данных о грузах, пассажирах, последнем порте погрузки и месте выгрузки. В этом Р. капитан заявляет, что с момента ухода из последнего порта погрузки он не вскрывал люков и не сдавал никаких грузов. Дата Р. считается официальной датой прибытия судна в порт. 2. Письменный или словесный служебный доклад от подчиненного к начальнику.

РАСКАНТИТЬ ПАРУС

— отпороть ликтросы от паруса для исправления или перемены их, целиком или частично.

РАСКАТАТЬ КАТ, ФИШ

– разнести блоки кат- или фиш-талей настолько, чтобы можно было заложить тали за желаемый предмет. Раскатать парус – развернуть сложенный и связанный парус.

РАСКЛЕВАТЬ

(волж.) – освободить снасть от клевки (см.).

РАСКЛЕПЫВАТЬ, РАСКЛЕПАТЬ

(To unrivet, to drift) – разнять склепанное соединение. Расклепать якорную цепь – разъединить якорную цепь путем разборки скоб, соединяющих смычки якорной цепи.

РАСКЛЕТНЕВАТЬ

– снять клетень, т. е. лить, которым был обмотан трос.

РАСКЛИНИВАТЬ, РАСКЛИНИТЬ

– выбить клинья вон.

РАСКОСИНЫ

– см. Ридерсы.

РАСКРЕПЛЯТЬ, РАСКРЕПИТЬ

– освободить, снять закрепы, найтовы, талрепа и т. п.

РАСКРУТИТЬ, РАСКРУТИТЬ СНАСТЬ

(To unwind a rope) – развернуть трос, чтобы уничтожить образовавшиеся колышки, из-за которых он не проходит в блок.

РАСПАДАТЬСЯ

(арх.) – идти на прибыль (о воде во время морского прилива).

РАСПАДЫ

(арх.) – разлив, половодье.

РАСПАУЗИТЬ

(волж.) – разгрузить частично судно.

РАСПИСАНИЕ

– см. Корабельное расписание.

РАСПИСАНИЕ ПО ЗАВЕДОВАНИЯМ

– см. Заведование.

РАСПИСАНИЕ ПО ЗАТЕМНЕНИЮ

– см. Затемнение корабля.

РАСПЛАВ

– 1. Редкий плавающий лед. 2. Чистое место во льдах (арх.).

РАСПЛАВИСТЫЙ

(арх.) – о воде, широко разлившейся, выступившей из берегов.

РАСПОЛИТЬСЯ

(речн.) — о реке: освободиться от льда, вскрыться.

РАСПОРКИ

(Stanchions, tie-pieces, cross beams) — брусья, препятствующие сближению каких-либо частей судна или его набора; напр. бимсы служат Р. для бортов судна, пиллерсы — Р. между палубой и днищем судна и т. д. Р. коечные — Р., вставляемые в крайние люверсы для распиливания койки.

РАСПОРЯЖЕНИЕ

— письменное или устное служебное сообщение, передаваемое к исполнению от старших командиров подчиненным.

РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНАЯ ДОСКА

(Switch board) — доска или щит, на лицевой стороне которых монтируются электроизмерительные приборы, рубильники, выключатели, реостаты и др. аппараты, а с задней стороны подводятся провода от генераторов и электрических машин. Изготавливаются обычно из мрамора, шифера и др. диэлектриков. На кораблях — только каркас из углового железа с смонтированными на нем приборами.

РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНОЕ УСТРОЙСТВО

— специальное оборудование электрических станций для управления подачей тока и измерения выработанной или отпущенной электрической энергии.

РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНЫЙ ВАЛ

— (кулачковый вал). См. Вал распределительный.

РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНЫЙ ЩИТ

— см. Распределительная доска.

РАСПУСТИТЬ ПАРУСА

(To open out the sails, to clear, to set clear) — отдать сезни, которыми паруса связаны.

РАСПУТЫВАТЬ, РАСПУТАТЬ

— разобрать, развести, привести в порядок, размотать и очистить спутанное. Распутать якорную цепь (канат) — очистить якорную цепь, когда она замотается на якорь.

РАСПЫЛИВАНИЕ ТОПЛИВА

— разбрызгивание на мельчайшие капли жидкого топлива. Применяется при подаче его в цилиндр двигателя. Прибором, распыливающим топливо, является форсунка. Р. Т. осуществляется в компрессорных дизелях сжатым до 50 атм воздухом, в бескомпрессорных дизелях и нефтяных двигателях — топливным насосом. Р. Т. применяется также при сжигании мазута или нефти под котлами, в которых Р. Т. производится при помощи специальных форсунок, действующих паром, сжатым воздухом. Применяются также механические Р. Т.

РАССЕКАТЬ ВОЛНУ

(To head the sea, to sail against the setting of the sea) — идти навстречу волне, разрезая ее.

РАССНАСТИТЬ, РАССНАШИВАТЬ
— снимать снасти, разгружать судно.

РАССОЛ
(арх.) — морская вода.

РАССОЛ СОЛЕЙ
(Brine) — хлористого натрия, хлористого кальция и хлористого магния — не замерзает при низких температурах. Используется как посредствующее тело в холодильных установках. См. Машины рефрижераторные.

РАССОЛЬНЫЙ
(арх., камч.) — снег, смоченный морской водой.

РАССОХА, РАССОТИНА, РАССОШИ, РАССОШИНА
(арх.) — место соединения двух речек.

РАССТАВИТЬ СУДНО
(To lengthen a ship) — удлинить судно.

РАССТВОР
— выражение два предмета видны в расстворе означает, что судно находится не на створе этих предметов, а несколько в стороне от него.

РАССТВОРИТЬ
(To open two seamarks) — сойти с линии створа двух предметов.

РАССТОЯНИЕ МЕЖДУ КОРАБЛЯМИ В СТРОЮ
— см. Интервал.

РАССТОЯНИЕ СВЕТИЛА ПОЛЯРНОЕ
(Polar distance) — см. Полярное расстояние.

РАСТРУН, РАСТРУН ВОДЫ
(арх.) — спорное течение.

РАССУЧИВАТЬ, РАССУЧИТЬ
— трос, веревку развить, распустить по прядям; раскрутить колышки; развертеть крутой спуск, чтобы не питался.

РАССЫЛЬНЫЙ
(Orderly, messenger) — рядовой краснофлотец вахтенной смены, назначаемый в распоряжение флагмана, начальника штаба, командира корабля, старшего помощника командира, дежурного по кораблю, вахтенного командира и пр. в целях обеспечения связи.

РАСТАКЕЛАЖИТЬ ПАРУС
— снять с паруса леера, блоки, стропки, коуши и пр.

РАСТВОРИМОЕ СТЕКЛО

(фуксово стекло, жидкое стекло) – кремнекислый натрий (или калий). Получается сплавлением кварца (песка) с углекислыми щелочами (сода). Растворимо в воде. Жидким стеклом называется соответственно раствор Р. С. в воде. Употребляется для приготовления замазок и пр.

РАСТИРАТЬ

– разглаживать растиркой швы или люверсы у паруса.

РАСТИРКА

– то же, что гладилка.

РАСТОРОЧКА, РАЗЛАДКА

– подготовка ладов при их острожке для проконопачивания.

РАСТРУБ

– уширение конца трубы с какой-либо специальной целью (раструб вентиляционной трубы, раструб у приемных труб и т. п.).

РАСТЯЖЕНИЕ

– деформация, возникающая в деталях машин и сооружений под действием сил, направленных по продольной оси стержня. Аналогична Р. деформация сжатия, но имеет обратный знак. При Р. происходит увеличение первоначальной длины растягиваемого стержня, а при сжатии – укорочение. Напряжение, возникающее при Р., определяется формулой:

$$? = ?/?$$

где Р – сила в кг, ? – площадь поперечного сечения в см².

РАСТЯЖКА

– см. Расчалка.

РАСТЯНУТЬ

(касп.) – когда судно, стоящее на якоре, в сильную волну раздергает, получит течь и затонет или когда его выкинет на мель, то говорят: судно растянуло.

РАСХОДНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

– различного рода материалы, необходимые при эксплуатации корабля для обслуживания, ремонта и поддержания в исправности как самого корабля, так и его механизмов и котлов, а равно всех боевых и технических средств, напр. ветошь.

РАСТЯЖКА НАРУЖНОЙ ОБШИВКИ

– чертеж, на котором изображается в развернутом виде наружная обшивка корабля со всеми пазами и стыками.

РАСХОД

– часть экипажа корабля, занятая службой и вследствие этого не могущая принимать пищу вместе с остальным личным составом в установленное для этого время. Заявить расход – дать заявку на камбуз об оставлении пищи на лиц, занятых службой. Оставить расход – оставить пищу на камбузе для лиц, занятых службой.

РАСХОДЫ ПО ЗАХОДУ И ОТХОДУ

(Inward charges) – портовые, лоцманские, буксирные, маячные и все другие расходы, произведенные судном при заходе в порт и при отходе из него.

РАСЦВЕЧИВАТЬСЯ, РАСЦВЕТИТЬСЯ ФЛАГАМИ

(To dress a ship) – украсить, иллюминироваться флагами в честь какого-либо торжественного случая. Корабли на рейде стоят, расцветившись флагами – украсившись флагами.

РАСЧЕТ НА ПРОЧНОСТЬ

(Strength calculation) – определение размеров сооружения или изделия, исходя из условия необходимой прочности его при эксплуатации, напр. расчет продольной и поперечной прочности корабля, прочности подкреплений под башни, орудия, прочности тросов, канатов и т. п.

РАСШИВА

– деревянное парусное речное судно (на Волге и Каспийском море) с острым носом и кормой, довольно быстроходное и поднимающее 100–500 т груза. Имело производственное значение в прошлом.

РАСШИВА МАНГЫШЛАКСКАЯ

– мореходное парусное судно, встречающееся в Каспийском море. Главные измерения: L = 17–23 м, В = 5–6,5 м, Т = 3,4 м. Вытесняются самоходными судами.

РАСШИВА ЭМБЕНСКАЯ

– тип ловецкого судна на Каспийском море, грузоподъемностью до 130 т. Имеет при себе от 4 до 6 лодок, на которых ловят рыбу.

РАСШИРИТЕЛЬНЫЙ КОЛОДЕЦ У НЕФТЕНАЛИВНОГО СУДНА

– см. Колодезь расширительный.

РАЩЕЛИНА

(Leads) – канал или проход среди льдов разного вида.

РАТЬЕР

– см. Фонарь Ратьера.

РЕАКТИВНАЯ КАТУШКА

– см. Дроссель.

РЕАКТИВНАЯ ПАРОВАЯ ТУРБИНА

(Steam reaction turbine) – паровая турбина, в которой расширение пара происходит не только в неподвижных направляющих лопатках, но и на рабочих лопатках. См. также Турбина паровал.

РЕАКТИВНЫЕ СУДА

– см. Суда самоходные.

РЕАКЦИЯ ЯКОРЯ

– воздействие тока якоря на магнитное поле электрической машины, в результате чего искажается кривая распределения индукции в воздушном зазоре и изменяется величина магнитного потока, входящего в якорь (в машинах с явно выраженными полюсами).

РЕБЕРЦЫ

(астр.) – шпангоуты.

РЕВАНТ

(Roband, rope-band) – шкимушка, скрученная из трех-четырех каболок. Служит для перевязывания парусов.

РЕВЕРС

(Reverse) – приспособление для изменения направления вращения двигателя на обратное. Двигатель, снабженный Р., называется реверсивным.

РЕВЕРСИБЛЬ

(Reversible) – встречающийся в чертепартиях термин, обуславливающий единый непрерывный счет времени для производства работ по погрузке и выгрузке судна.

РЕВЕРСИРОВАНИЕ

– перемена хода. Изменение направления вращения двигателя во время его работы. См. Реверс.

РЕВИЗОР

(Accountant officer, paymaster) – лицо командного состава, ведающее хозяйством на военном корабле. В настоящее время это наименование должности отменено.

РЕВУН

– электрический звуковой сигнальный прибор, применяющийся в морской артиллерии. Дать ревуны – означает приказание включить Р., по звуку которого наводчики производят выстрел.

РЕГАТА

– большое открытое состязание на гребных и парусных судах.

РЕГЕЛЬ

(стар.) – длинные, тонкие рейки, применявшиеся в кораблестроительной практике. В зависимости от места приложения получали различные дополнительные названия, как, напр., брест-Р. – карниз при нижней кромке кормовых окон в капитанской каюте деревянного судна; гальюнные Р. и т. д.

РЕГЕНЕРАТИВНЫЙ ПРИЕМНИК

– см. Регенератор.

РЕГЕНЕРАТОР, РЕГЕНЕРАТИВНЫЙ ПРИЕМНИК

(Regenerator) – ламповый приемник, в котором прием радиосигналов осуществляется с помощью электронной лампы, используемой одновременно и для детектирования, и для усиления принимаемых сигналов с применением обратной связи. Обладает большой избирательностью и чувствительностью по отношению к слабым сигналам.

РЕГЕНЕРАЦИЯ ВОЗДУХА НА ПОДВОДНЫХ ЛОДКАХ

– очистка воздуха помощью специальных приборов при нахождении лодки под водой.

РЕГИСТР ДЫМОВОЙ

– устройство в виде заслонки, которым снабжаются котельные дымоходы.

РЕГИСТР ЛЛОЙДА

(Lloyd's Register of Shipping) — см. Классификационные общества.

РЕГИСТР СССР

(Register of USSR) — государственное учреждение, осуществляющее технический надзор за безопасностью плавания судов. Р. СССР объединяет в своей деятельности все те же основные функции, которые несут иностранные классификационные общества, а также функции правительственного технического надзора. Являясь государственным учреждением, Р. СССР существенно отличается от капиталистической организации обеспечения безопасности плавания судов уже по своей структуре, при которой правила классификации и постройки судов и правила технического надзора за плавающими судами взаимно дополняют друг друга и исключают возможность каких-либо противоречий.

РЕГИСТРАЦИОННЫЕ ОБЩЕСТВА

— см. Классификационные общества.

РЕГИСТРАЦИОННЫЙ СЕРТИФИКАТ СУДНА

(Ship's certificate of registry) — выдается судну после внесения его в судовой реестр порта и содержит сведения о владельце, размере тоннажа и т. п. Служит документом, удостоверяющим право владения судном. Этот документ в СССР носит название судового свидетельства.

РЕГИСТРАЦИЯ СУДОВ ТЕХНИЧЕСКАЯ

— Р., преследующая цель установить степень пригодности судна к плаванию; последняя же определяется классом, который присваивается судну классификационным обществом (за границей) и Регистром СССР (в Советском Союзе).

РЕГИСТРОВЫЙ ТОННАЖ СУДНА

— см. Тоннаж.

РЕГУЛИРОВАНИЕ ДВИГАТЕЛЕЙ ВНУТРЕННЕГО СГОРАНИЯ

— в двигателях внутреннего сгорания применяются два способа Р.: 1) путем пропуска всплшек рабочего вещества и 2) путем изменения среднего индикаторного давления в цилиндре машины.

РЕГУЛИРОВАНИЕ ПАРОВЫХ ТУРБИН

— поддержание равновесия между мощностью паровой турбины и сопротивлением нагрузки для сохранения постоянным или изменения по определенному закону заданного параметра (число оборотов, давление пара и т. п.). Различают: дроссельное Р. П. Т. (регулирование торможением, мятием пара), при котором изменяется количество поступающего в турбину пара и его давления; сопловое Р. П. Т., при котором изменение мощности турбины производится введением в работу разного количества клапанов, подводящих пар к группам сопел. Дроссельное Р. П. Т. менее экономично по сравнению с сопловым Р. П. Т.

РЕГУЛИРОВАНИЕ ТОПКИ

(Furnace regulation) — изменение нагрузки топki парового котла. Р. Т. производится посредством изменения силы тяги, а также количества подаваемого в топki топлива и воздуха. Применяется ручное и автоматическое Р. Т.

РЕГУЛИРОВОЧНЫЙ РЕОСТАТ

(Rheostatic control) — реостат, регулирующий нагрузку электрической машины.

РЕГУЛЯТОР

(Governor) – приспособление, предназначенное для поддержания определенного режима работы какого-либо механизма или установки. Существуют различного вида Р., поддерживающие постоянное давление, постоянную скорость, постоянное число оборотов и т. д.

РЕГУЛЯТОР БЕЗОПАСНОСТИ

– предохранительный выключатель, служащий для предупреждения разбега ротора турбины.

РЕГУЛЯТОРЫ ПИТАНИЯ В КОТЛАХ

– приборы, автоматически регулирующие количество поступающей воды в паровой котел в зависимости от нагрузки котла (расхода пара).

РЕГУЛЯТОР ЦЕНТРОБЕЖНЫЙ

(Centrifugal governor) – регулятор, действие которого основано на центробежной силе. При увеличении числа оборотов машин увеличивается центробежная сила вращения особых грузов Р. Ц., которая автоматически воздействует на органы управления машиной. Р. Ц. дает таким образом возможность поддерживать постоянное число оборотов машины при изменении ее нагрузки.

РЕДАН

(Step) – уступ на поверхности днища глиссера, катера, лодки или поплавка гидросамолета. Р. способствует подъему судна из воды, уменьшая его водоизмещение и тем самым сопротивление воды движению; см. Глиссер.

РЕДУКТОР

(Reductor) – механизм, передающий вращение вала двигателя к валу исполнительного механизма с изменением числа оборотов вала. Вращение в большинстве случаев передается системой зубчатых передач (конических или цилиндрических) или системой зубчатых и червячных, а иногда и фрикционных передач. (Отдельным видом являются гидравлические Р., в которых передача вращения между указанными валами осуществляется посредством соединения друг с другом насоса и гидравлического двигателя. Этот агрегат носит часто название гидравлической муфты (муфты Дженни, Хил-Шоу, Фётингера и пр.).

РЕДУКЦИОННАЯ КАРТА

– см. Картие-де-реджксон.

РЕДУКЦИОННЫЙ КЛАПАН

(Reducing valve) – автоматический клапан, предназначенный для уменьшения давления; применяется, напр., для уменьшения давления сжатых газов в баллонах до давления, необходимого при работе по автогенной сварке или резке, для работы механизмов с пониженным давлением пара против давления, имеющегося в котлах, и пр.

РЕДУКЦИЯ

(Reduction) – разность между меридиональной и близмеридиональной высотами светила.

РЕДУЦИРОВАНИЕ

– уменьшение числа оборотов, давления и пр.

РЕДЬКА

(Pointing of a rope) – конец снасти, постепенно утончающийся (спущенный на нет) и оплетенный в виде косички (хвоста редьки).

РЕЕК

– 1. Всякое тонкое круглое дерево. 2. Шлюпочный Р. предназначается для пришнуровывания парусов, которые поэтому называются рейковыми. См. Парусное вооружение шлюпок.

РЕЕК ЛИСЕЛЬНЫЙ

(Studding-sail boom) – реек, к которому пришнуровывается лисель.

РЕЗАК

– кочегарный инструмент, служащий для прорезания спекшегося угля и шлака на колосниковой решетке из поддувала.

РЕЗЕН-КИЛЬ

(Upper false keel) – брус, который ставится на киль на деревянных судах внутри судна. К Р.-К. крепятся флортимберсы, поверх которых ставятся кильсоны.

РЕЗЕН-ЛИНИЯ

(Rising line) – кривая линия, которую проводят на боку теоретического чертежа деревянных судов для обозначения высоты концов флортимберсов.

РЕЗЕРВ

(Body of reserve) – 1. Корабли, части или соединения, оставленные в распоряжение начальника в целях усиления главного удара или для противодействия при неблагоприятных случайностях. 2. Корабли, не входящие в состав действующего флота и имеющие ограниченный штат личного состава, необходимый лишь для поддержания как самих кораблей, так и их боевых и технических средств в исправном состоянии.

РЕЗЕРВИСТ

– в иностранных флотах матрос, состоящий в запасе и призываемый на дополнительную военную службу в военное время.

РЕЗЕЦ

(Cutter) – 1. Общее название инструментов для обработки металлов резанием. 2. Металлический инструмент, служащий для прокалывания дыр в коже, предназначенной для обшивки ликтросов. Употребляется также для прорезывания парусины, сложенной в несколько раз, напр. для люверсов у парусов и тентов.

РЕЗОНАНС

– 1. В общем механическом смысле – "отклик" тела, способного колебаться с определенным периодом (т. наз. собственным периодом колебаний), на дошедшие до него колебания того же периода. Явления Р. выражаются обычно в значительном увеличении амплитуды колебаний тела. 2. Электрический Р. – такое соотношение между самоиндукцией и емкостью в цепи переменного тока, которое вызывает усиление электромагнитных колебаний при настройке на Р. отправляющей и приемной станции радио.

РЕЗУЛЬТАТ ВЫГРУЗКИ

(Outturn) – подробная ведомость на выгрузку из судна груза, составленная за границей доковой администрацией.

РЕЗЬБА

(Statuary, imagery) — см. Нарезка винтовая.

РЕЖИ

— подкладки, на которых вытаскивают небольшие суда на берег для ремонта.

РЕИ СТОЯТ ПРЯМО

— реи стоят горизонтально и перпендикулярно к диаметральной плоскости.

РЕИТЬ

(сев. и касп.) — лавировать.

"РЕИ ПРЯМО"

— команда, по которой реи ставятся горизонтально и перпендикулярно к диаметральной плоскости.

РЕЙ

(Yard) — 1. Рангоутное дерево, подвешенное за середину при помощи бейфута к мачте или стеньге. Р. бывает цельный или составной. Главные части составного Р. называются пластинами, а боковые наделки — фишами. Р. служат для привязывания к ним прямых парусов. Р. принимают названия в зависимости от принадлежности к той или другой мачте, а также и в зависимости от местоположения на мачте. Названия Р. на различных мачтах, считая их снизу, следующие: на фок-мачте — фока-рей, фор-марса-рей, фор-брам-рей, фор-бом-брам-рей; на грот-мачте — грота-рей, грот-марса-рей, грот-брам-рей, грот-бом-брам-рей; на бизань-мачте — бегин-рей, крүйсель-рей, крүйс-брам-рей, крүйс-бом-брам-рей. 2. Галс при лавировке (сев.).

РЕЙ-БАНДЫ, РЕЙ-ВАНТЫ

— снасти, которыми крепятся паруса к реям. То же, что и реванты.

РЕЙ ВРЕМЕННЫЙ, или ФАЛЬШИВЫЙ

(Jury yard) — рей, сделанный судовыми средствами из имеемых под руками рангоутных деревьев и скрепленных между собой найтовыми.

РЕЙ НИЖНИЙ

(Lower yard) — рей, к которому привязывают нижний парус — фок или грот. Иначе говоря, Р. Н. называются фока-рей и грота-рей.

РЕЙ СИГНАЛЬНЫЙ

— рей, предназначенный для подъема на нем сигналов (флагов, шаров, сигнальных фигур и пр.). На современных боевых кораблях и паротеплоходах гражданского флота все реи по существу являются сигнальными.

РЕЙ СОСТАВНОЙ

(Yard formed of pieces) — рей, составленный из нескольких штук дерева, скрепленных бугелями.

РЕЙ-ТАЛИ

(Yard-tackle, rolling tackle) — тали, предназначенные в помощь марса-топенанту. Закладываются, когда ставятся марса-лисели. Также тали у Р. самоскатывающегося марсея.

Рей-тали.

РЕЙБАЛ

— см. Развертка.

РЕЙБЕР

— см. Развертка.

РЕЙД

(Roadstead, road) — более или менее значительное водное пространство у берегов, представляющее собой удобную якорную стоянку для судов, закрытую от ветра и волнения. В зависимости от степени защищенности от ветра и волны Р. разделяются на открытые и закрытые. Последние при отсутствии естественного укрытия выступающим мысом, прибрежным островом или мелью создаются посредством оградительных сооружений — молов и волноломов. Р. должен иметь глубину не более 40 м при надлежащем грунте, способном хорошо держать якорь (напр. ил), и не иметь подводных опасностей. Большим достоинством Р. служит достаточно широкий и свободный от опасности вход на Р. с моря, а также отсутствие препятствий для входа на Р. при любой погоде, в любое время, не исключая и ночи. Р., имеющий несколько входов, предпочтителен перед Р. с одним входом главным образом в военном отношении, не говоря уже об удобствах входа и выхода на Р. при различных ветрах. Иногда на Р. выполняются на плаву операции по передаче грузов с одних судов на другие, а также по бункеровке судов. См. также Внешний рейд и Внутренний рейд.

РЕЙДОВАЯ МАСКА ЭПРОНА

— масковый водолазный аппарат. Маска надевается на лицо водолаза, оставляя рот открытым. Воздух подается по шлангу к клапану под маской; водолаз открывает последний губами, сжимая вложенные в рот рычажки от штока клапана. Воздух входит при этом под маску, вдыхается носом и выпускается прямо в воду через рот. Водолаз при работе с маской бывает одет в легкий костюм и туфли с толстыми резиновыми подошвами; вокруг пояса подвешиваются легко сбрасываемые грузы.

РЕЙДОВАЯ ПОГРУЗОЧНАЯ ЛИНИЯ

— см. Причальный фронт.

РЕЙКА, РЕЕК

(Lath, batten) — тонкий брусок. Р. вшиваются в шлюпочные тенты для придания тенту в необходимом направлении некоторой жесткости; Р., из которых составляются решетчатые люки; тонкие, легко изгибаемые Р. для вычерчивания кривых на чертежах и на плазе и т. д.

РЕЙКА ВОДОМЕРНАЯ

— шест, разбитый черной и белой краской на футы и дюймы или метры и сантиметры. Служит для измерения колебаний горизонта воды в реках, озерах и морях. Р. В. называют также футштоком.

РЕЙКИ

(речн.) — 1. Цифры, которые окрашиваются на стальных судах или вырезаются на деревянных судах на их бортах. Служат для определения осадки судна. Предельная осадка судна обозначается особыми знаками или краской, отличающейся от цвета окраски корпуса. 2. Деревянные длинные эластичные бруски, применяемые при разбивке теоретического чертежа на плазе.

РЕЙКИ ПАЗОВЫЕ

— длинные планки, ставящиеся на пазовые швы наружной обшивки деревянного судна для обеспечения водонепроницаемости. Р. П. скрепляются с обшивкой при помощи заклепок или винтов; они проходят от одной оконечности судна до другой. Р. П. ставятся либо плашмя к обшивке, либо на ребро; в последнем случае они называются продольными шпангоутами.

РЕЙКОВОЕ ВООРУЖЕНИЕ

— см. Парусное вооружение шлюпок.

РЕЙС

(Passage) — плавание судна между двумя портами, часто с заходом в промежуточные порты. Различают Р. океанские, морские, каботажные (прибрежные), озерные и речные, прямые и обратные и пр.

РЕЙС СУДНА

(Voyage) — продолжительность рабочего периода судна от момента постановки под погрузку в порту отправления до момента окончания разгрузки в порту назначения или до того же момента при возвращении в порт отправления.

РЕК

(Rake) (стар.) — уклон мачты.

РЕКА

(River, stream) — естественный сток воды, скопляющейся из атмосферных осадков, образующийся вследствие понижения местности.

РЕКЛАМАЦИЯ

(Reclamation) — в тех случаях, когда при обычном способе приема груза недостача его или повреждение были обнаружены после приема, грузополучатель имеет право заявить перевозчику т. наз. Р. в течение определенного срока, по кодексу торгового мореплавания в течение 3 дней. Под тем же названием известно заявление грузополучателя после разгрузки судна претензий на недостачу груза и порчу.

РЕКОГНОСЦИРОВКА

(Reconnaissance, reconnoitring) — разведка, осмотр местности, предваряющий геодезическую съемку или какую-нибудь военную операцию.

РЕКОМПРЕССИОННАЯ КАМЕРА

— слишком быстрое возвращение водолаза на поверхность после нахождения его под абсолютным давлением больше двух атмосфер обычно влечет за собой крайне болезненные и опасные симптомы, а иногда и смерть. Быстрое выделение газообразного азота вызывает образование пузырьков азота в различных тканях тела. Действие это бывает различно в зависимости от того, какие ткани поражены. Поэтому при обыкновенных условиях возвращение на поверхность водолаза не должно производиться так быстро, чтобы наступали болезненные явления, происходящие от слишком быстрой декомпрессии. Если по неотложной причине требуется отступить от этого правила или если водолаз выбросило на поверхность вследствие чрезмерного раздувания его костюма, его надо немедленно рекомпрессировать, быстро опустив под воду на ту глубину, на которой он работал, или же поместить в Р. К., представляющую собой замкнутую камеру, в которой давление может быть доведено до соответствующего давления рабочей глубины. При возобновлении давления азотные пузырьки обжимаются, рассасывается и болезненные явления исчезают, после чего производится медленное снижение давления по установленным правилам.

РЕКОСПЛАВ

(арх.) — вскрытие рек; время, когда реки вскрываются.

РЕКОСТАВ

(арх.) — ледостав, покрытие рек льдом.

РЕКРУТ

(Recruit) — с 1705 г. лицо, обязательно поставляемое в военную службу. После отмены рекрутской системы набора в армии лица, идущие на военную службу, стали называться новобранцами, причем термин Р. сохранился в народном обиходе. В настоящее время эти лица называются призывниками.

РЕКТЕ

(стар.) — прямо руль.

РЕЛА, РЕЛКА, РЕЛОЧКА, РЕЛЬ

(арх.) — песчаный бугорок в мелководной реке, во время прилива заливаемый водой, а при убыли воды — оголяющийся.

РЕЛЕ

(Relay) — прибор, применяемый во всякого рода предохранительных и регулирующих устройствах. Р. под влиянием незначительного тока приводит в действие другое устройство, питаемое от самостоятельного источника сильным током, и последнее уже производит нужную операцию. Различают Р. мгновенные, с выдержкой времени, максимальные, минимальные, обратной мощности и др.

РЕЛИНШ

— железные стойки с продольными прутьями, заменяющие иногда фальшборт.

РЕЛКА, РИОЛКА, ОРИОЛКА

(сев.) — мыс, образуемый слиянием двух рек.

РЕЛЬЕФ ЗЕМНОЙ ПОВЕРХНОСТИ

— неровности местности, изображаемые на картах и планах.

РЕЛЬСОВЫЙ ПУТЬ

— устраивается на крейсерах, миноносцах, минных заградителях и других надводных кораблях, приспособленных для постановки мин. Р. П. из специальной профильной стали идет вдоль каждого борта, обычно по верхней палубе. Р. П. в некоторых местах соединяется поперечным Р. П. с поворотными кругами для перекачки мин с борта на борт. Мины устанавливаются на Р. П. на специальных тележках вплотную друг к другу; для крепления мин по-походному по сторонам Р. П. на палубе устраиваются захваты; через эти захваты, а также через ушки на минах пропускается проволоочный трос, удерживающий мины на месте. Для сбрасывания мин за борт рельсы имеют кормовые и бортовые скаты, свешивающиеся за борт и делающиеся откидными.

РЕМЕНЬ, РЕМЕШОК

— доска, закладываемая на брусья по всей их длине при выгибании и установке на место, напр., при сгибе плеч деревянного судна. Назначение доски — предохранить брус от излома при выгибании, постановке на место и креплении его гвоздями.

РЕМОНТ СУДНА

(Repair, repairing) – имеет целью приведение в исправное состояние изношенных или поврежденных частей корпуса, вооружения, оборудования и механизмов; сюда следует отнести и замену устаревших по типу устройств и механизмов судна новейшими; технически более совершенными образцами (модернизация). По размеру и характеру работ ремонт корабля разделяется на: предупредительный, текущий, капитальный и аварийный.

РЕМУ

– восходящие и нисходящие токи воздуха, образующиеся от нагревания нижних слоев воздуха от нагретой солнцем земли, а также вследствие турбулентного строения воздушных потоков и создающие болтанку (болтовню), т. е. качку самолета во время полета.

РЕОСТАТ

(Rheostat) – прибор с сопротивлением, которое вводят в электрическую цепь для изменения напряжения или тока в ней. По назначению бывают регулировочные и пусковые Р., по конструкции – проволочные, ламповые, жидкостные и угольные.

РЕОСТАТ НАКАЛА

– небольшой специальный реостат для регулирования накала нити электронной лампы.

РЕП, ГАРДЕЛЬ-РЕП, РЕП-ГАРДЕЛЬ

(стар.) – гардель.

РЕПЕР

– знак, устанавливаемый для отметки каких-либо определенных точек при съемке или определенного уровня при нивелировочных работах.

РЕПЕТИЧНЫЙ КОРАБЛЬ

(Repeater, repeating ship) – корабль, специально назначенный для репетования сигналов.

РЕПЕТОВАНИЕ СИГНАЛОВ

– повторение сигналов вслед за поднявшим сигнал кораблем (или береговым постом). Р. С. бывает общее (по эскадре, соединению) или производится специально назначенными кораблями (постами). Р. С. устанавливается для того, чтобы достигнуть большей надежности и легкости приема сигнала отдаленными кораблями или облегчить разбор сигнала в условиях дурной видимости.

РЕПЕТОВАТЬ

(To repeat) – повторить. Репетовать сигнал, позывные – повторить сигнал, позывные, поднять тот же сигнал (позывные), что и на другом судне.

РЕПИТЕР

(Repeater) – компас-указатель, принимающий показания матки гирокомпаса (основного компаса) в различных местах корабля. Р. состоит из котелка, механизма, приводящего в действие картушку, картушки, стеклянной крышки и лампочки для освещения. Котелок укупоривается герметически. См. также Матка.

РЕПКА

(или крест) – особая заделка конца троса, чтобы последний не распускался, или кноп в виде крестообразного узла из всех трех прядей троса.

Репка.

См. Кноп.

РЕПРИЗ

(стар.) — возвращенный приз или отнятое обратно от противника взятое им судно.

РЕПРОДУКТОР

(Reproducer) — см. Громкоговоритель.

РЕРИНГ, РУРИНГ, РУЛИНГ

(стар.) — обивка на якорном рыме.

РЕСИВЕР

— резервуар, устраиваемый между рабочими цилиндрами в машинах многократного расширения.

РЕСПРАКС

— веревка у блинда вместо раксов.

РЕСТОРАТОР

— так называлось на кораблях царского флота частное лицо, содержащее офицерский стол.

РЕТИРАДА

(стар.) — отступление.

РЕТИРАДНАЯ ПУШКА, РЕТИРАДНОЕ ОРУДИЕ

(Stern chaser) (стар.) — кормовая пушка, стрелявшая из ретирадного порта в корме при уходе от противника.

РЕТИРАДНЫЙ ПОРТ

(Stern chase) (стар.) — кормовой порт для ретирадного орудия.

РЕТУРНЕМАН

— см. Переворот через крыло.

РЕФЛЕКСНЫЙ ПРИЕМНИК

(Reflex receiver) — ламповый приемник, в котором одна и та же лампа используется для усиления низкой и высокой частот (значительное усиление при малом числе ламп).

РЕФЛЕКТОР

(Reflector) — полированная поверхность, служащая для отражения лучей, напр., в световых приборах; имеет обычно форму параболоида вращения.

РЕФРАКЦИЯ АСТРОНОМИЧЕСКАЯ

(Refraction) — угол между истинным и видимым направлениями на небесное светило, образующийся вследствие преломления луча света, идущего от светила к земной атмосфере. Вследствие Р. А. видимое положение светил приподнято над горизонтом. Наибольшей величины (35') Р. А. достигает, когда светило на горизонте; с увеличением высоты светила Р. А. уменьшается и в зените равна 0. Преломляющая способность атмосферы в каждом отдельном ее слое изменяется как с переменной

температуры, так и с изменением плотности воздуха. При наблюдениях в море обыкновенно довольствуются Р. А., рассчитанной для среднего состояния атмосферы, соответствующего температуре воздуха 10° С и высоте барометра 760 мм и называемой средней Р. А. Величины средней Р. А. для видимых высот от 5° до 90° даны в таблице 27 "Мореходных таблиц" 1933 г.

РЕФРАКЦИЯ ЗВУКА

— изменение температуры, влажности и, следовательно, плотности воздуха, направления и скорости ветра с высотой и в горизонтальном направлении вызывает преломление, а иногда отражение звука при переходе из одного слоя воздуха в другой. Поэтому звуковые лучи в атмосфере искривляются, и аналогично Р. света возникает Р. З. В результате Р. звук поступает в ухо наблюдателя с иного направления, чем то направление, в котором находится источник звука, а при соответствующих условиях может и совсем не достичь уха наблюдателя (зона молчания). Явления Р. З. значительно осложняют пользование звуковыми сигналами и не обеспечивают их надежности во всех случаях, в особенности в тумане.

РЕФРАКЦИЯ ЗЕМНАЯ

(Terrestrial refraction) — отклонение в вертикальной плоскости видимых направлений на земные предметы от истинных вследствие преломления световых лучей в атмосфере.

РЕФРИЖЕРАТОР

(Refrigerator) — см. Машины рефрижераторные.

РЕФРИЖЕРАТОРНЫЕ СУДА

(Refrigerator ships) — сухогрузные суда, служащие для перевозки различных скоропортящихся грузов. Оборудуются специальными холодильными, или рефрижераторными устройствами.

РЕФРИЖЕРАТОРНЫЕ ТРЮМЫ

— трюмы для перевозки скоропортящихся грузов (мяса, масла и др.), в которых при помощи холодильных машин (рефрижераторов) поддерживается низкая температура (до $8-10^{\circ}$ С ниже нуля).

РЕФТАЛИ

(стар.) — риф-тали.

РЕФУЛЕР

— землечерпательный снаряд, который перекачивает по трубам (рефулерный трубопровод) разжиженный водой вычерпываемый грунт к месту выгрузки.

РЕФУЛИРОВАНИЕ

— процесс удаления грунта, смешанного с водой, по трубам.

РЕЦЕСС

— 1. Выгородка, устраиваемая у ахтерпиковой переборки в конце туннеля гребного вала и обеспечивающая достаточно просторный доступ к сальнику дейдвудной трубы, а также помещение для хранения запасного гребного вала. 2. Уступ в переборке.

РЕЧНАЯ ФЛОТИЛИЯ

— см. Флотилия.

РЕЧНЫЕ ТРАМВАИ

— см. Суда местного сообщения.

РЕШЕТИНА

(бел.) — рыба, кривой брус, поддерживающий набор судна при его постройке.

РЕШЕТКИ

(речн.) — изготовленные из брусков или реек квадратные круглые решетки различных размеров, на которые складываются концы в целях предохранения их от намокания.

РЕШЕТЧАТЫЕ СТРЕЛЫ

— см. Ажурные стрелы.

РЕЭКСПОРТ

(Re-export) — экспорт ранее импортированных товаров.

РЕЮШКА

— небольшое ловецкое судно, встречающееся в северной части Каспийского моря.

РЖАВЛЕНИЕ

(Rust) — см. Коррозия.

РИД

— см. Диаграмма Рида.

РИДЕРСЫ, РАСКОСИНЫ

(Riders) — железные полосы, наложенные крест-накрест поверх внутренней обшивки или поверх шпангоутов деревянного судна на протяжении от кильсона до нижней палубы. Крепятся остроконечными железными гвоздями к шпангоутам. Устанавливаются для усиления крепости деревянного корпуса.

РИКОШЕТ

(Bound shot or rebounding shot) — отраженный полет снаряда, ударившегося о какую-либо преграду под небольшим углом.

РИМВОУТ

(стар.) — рым.

РИНГ

(стар.) — рым.

РИНГТЕЙЛЬ-ЗЕЙЛЬ

(стар.) — лисель у бизани, поднимающийся на нок гафеля.

РИНСОН

— часть килля, на которую ставится форштевень деревянного судна.

РИПОЛИНЫ

– лаковые краски, составленные на смеси древесного и льняного масел, не содержащих смолы. Р. отличаются большой прочностью покрытия и применяются на судах для окраски как наружных, так и внутренних поверхностей.

РИСК

(1. Risk. 2. Venture) – 1. Ответственность страховщиков по выданному им полису. Также опасность, от которой застрахован данный объект, как, напр., риск от огня, от выбрасывания за борт и т. д. 2. Отправка за границу товаров для продажи на Р. отправителя.

РИСКИ ОСОБЫЕ

(Extra risk) – все риски, включаемые в дополнение к стандартным в страховые полисы, как-то: риск кражи, хищения, войны, мин.

РИФ

(Reef, ledge, shelf, key) – коса, отмель или банка с твердым грунтом, состоящим из камня, гравия, коралла и т. п.

РИФ, РЕФ

(Reef) – поперечный ряд продетых сквозь парус завязок (риф-сезней), посредством которых можно уменьшить его площадь. Эту завязку бывает на каждом парусе по несколько рядов (у марселей четыре, у нижних парусов – два). В зависимости от силы ветра берут один, два, три, четыре рифа.

РИФ-БАНТ

(Reef-band) – полоса парусины, нашиваемая на парус параллельно его нижней шкаторине для увеличения прочности паруса в тех местах, где основан риф-штерт или сезни.

РИФ ВЗЯТЬ

– убавить парус, зарифить его. Рифить парус – брать риф, зарифливать.

РИФ-ГАТЫ

– отверстия в парусах, в которые проходят риф-сезни.

РИФ-ЛЕЕР

– снасть на прямом парусе, основанная параллельно верхней шкаторине и служащая для привязывания паруса риф-сезнями при взятии рифов.

РИФ-ПЛАНКИ

– дощечки с отверстиями, прикрепляемые по обе стороны гика. В эти отверстия продеваются риф-шкентеля.

РИФ-СЕЗЕНЬ

(Reef-point, reef-becket) – кончик, сплетенный из шкимушки. Один конец его имеет очко или кноп, удерживающий его в люверсе паруса. Служит для завязывания паруса, когда берется риф.

РИФ-ТАЛИ

(Reef-tackle) – тали, которыми притягиваются к марса-рею боковые шкаторины марселя, когда у последнего берется риф.

РИФ-ТАЛЕЙ-ШКЕНТЕЛЬ

(Reef-tackle pendant) – см. Риф-тали.

РИФ-ШКЕНТЕЛЬ

(Reef-tackle pendant) – конец, которым стягиваются к гикю задняя и передняя шкаторины косога паруса, когда берется риф или подвязывается в собранном виде.

РИФ-ШТЕРТ

или змейка – снасть, с помощью которой подтягивается парус к гикю, когда берется риф.

РИФИТЬ

– брать рифы.

РИФЛЕННОЕ ЖЕЛЕЗО

– см. Сталь листовая.

РОБИНЗОН

– см. Спусковые устройства.

РОВГА

(арх.) – лед, не оттаявший от берега, уже покрытого водой во время весеннего ледохода.

РОВНЫЙ КИЛЬ

– судно сидит на Р. К. и не имеет дифферента, т. е. носовое и кормовое углубления судна имеют одинаковую величину. См. Углубление судна..

РОВНЯЖИ

(арх.) – ровные, одинаковой высоты невысокие острова.

РОГ, РОК

(арх.) – морской мыс. Унские рога – два возвышенных значительно выдающихся мыса в Белом море (Яронгский и Красногорский), составляющие узкий, защищенный от ветров проход из моря в Унскую губу.

РОГ ПОРОХОВОЙ

(Powder-horn) – бычий вычищенный внутри рог, широкий конец которого заделывался деревянной втулкой, а к узкому приделывалась медная крышка с пружиной. В рог насыпался мелкий порох, употреблявшийся для пушечных запалов. Носился через плечо у одного из людей орудийной команды.

РОГА у якоря

(Anchor palm, fluke) – см. Якорь адмиралтейский.

РОГОВОЙ СУЧОК

– см. Пороки дерева.

РОЖОК

– 1. Отросток пожарной магистрали, к которому присоединяется шланг. На гражданских судах Р. называют иногда пожарным краном. 2. Мыс (стар.).

РОЖОК ТУМАННЫЙ

(Horn, buglehorn) — рожок, в который трубят во время тумана на судах, идущих под парусами.

РОЗА ВЕТРОВ

— чертеж, изображающий распределение ветров в данном пункте. Из центра проводят 8 прямых линий через 45° ; на этих прямых откладывают отрезки, длины которых пропорциональны повторяемости ветров или наибольшим наблюдаемым скоростям ветра; соединяя концы указанных отрезков прямыми, получают два многоугольника, один из которых называется Р. повторяемости ветров, а другой — Р. скорости ветров.

РОК

(арх.) — см. Рог.

РОКАН

(сев.) — непромокаемое пальто или рубака.

РОЛИК

(волж.) — роульс.

РОМАН

— бревно, подвешенное в горизонтальном положении и снабженное иногда оковкой; служит для производства ударов путем предварительного его раскачивания. Применяется для подбивания клиньев спускового устройства.

РОМАНОВКА

— местное название речного судна, ладьи в районах Ярославля и Архангельска.

РОМША

(сев.) — соединение четырех шняк для ловли мойвы (наживки) общим неводом (малая Р.); три таких артели составляют большую Р.

РОМШАКИ

(сев.) — члены артели на шняках ромши.

РОН

(стар.) — нижнее кормовое образование судна близ дейдвуда.

РОНЖА

— поперечные брусья, удерживающие бревна в лесосплавном плоту.

РОНЯТЬ

(касп.) — спускать паруса вместе с рейками. Оборонить паруса, ронять фок и пр.

РОПАКИ

(Ropaki or rubaki) — отдельно торчащие ребром льдины на относительно ровной поверхности льда. Образуются от напора льда под действием ветра или течений.

РОПАЧИСТО

(сев.) – состояние льда на реке, когда вследствие напора льда льдины при ледоставе громоздятся одна на другую так, что образуются ропаки, и лед на реке становится неровным.

РОПАЧИТЬ, РОПАСИТЬ, РУПАЧИТЬ

(арх.) – нагромождать льдины, также затирать судно льдами или же запирасть проход во льду для судна: судно заропасило, устье зарупачило.

РОСА

(Dew) – влага, выделяющаяся на поверхности земли и на разных предметах из соприкасающегося с ними воздуха. Выпадение Р. происходит при большом содержании влаги в воздухе и при охлаждении почвы или предметов, когда их температура становится ниже температуры насыщения пара, содержащегося в воздухе. Обилие Р. наблюдается при ясном небе и небольшом движении воздуха у поверхности земли – до слоя влаги в 0,1–0,3 мм.

РОСПАЛИТЬСЯ

– см. Располиться.

РОСПАЛЬ

(арх.) – весенняя теплынь после холодов.

РОССОХА, РОССОШКА

(арх.) – речки или источники, от слияния которых образуется река.

РОССЫПЬ

– 1. Песчаная мель, лежащая между обоими берегами реки. Отмель, пережат в устье реки (астр.). 2. Лес, спускаемый на воду и сплавляемый вниз поодиночке, бревнами – россыпью, вроссыпь (арх.) 3. Бурун (арх.).

РОСТВЕРК

– искусственное основание под сооружением, деревянное, бетонное или железобетонное, применяемое либо непосредственно на грунте, либо на сваях.

РОСТЕРНЫЕ БИМСЫ

– см. Ростры.

РОСТР-БЛОКИ

– см. Блоки шлюпочные.

РОСТЕРНЫЙ ЧЕХОЛ

– парусиновый чехол, в котором хранятся рангоут и паруса шлюпки. Укладывается на банки в середине шлюпки.

РОСТРЫ, РОСТОРЫ, РОСТЕРЫ, РЕТОРЫ

(Booms) – 1. Совокупность запасных рангоутных деревьев на парусном судне, как то: стеньг, реев и пр. Эти деревья складываются вместе, обычно на шкафуте, обвязываются и покрываются матами. В середине Р. оставляются места для баркаса и других шлюпок. Собрать и составить Р. – уложить запасные рангоутные деревья, как указано выше. Разобрать Р. – разобрать эти деревья. Иногда Р. устанавливаются в виде помоста, укрепленного на стойках и состоящего из этих запасных деревьев. Р. (рустерами), кроме того, раньше называли решетки, служащие для покрытия люков. 2. Ряд бимсов в средней части корабля, опирающихся на среднюю надстройку и по

бортам на специально поставленные стойки; эти короткие бимсы связываются между собой продольными или диагональными связями из полос или угольников. На Р. размещаются обыкновенно шлюпки, самолеты и др.

РОТА КОРАБЕЛЬНАЯ

— организационное подразделение личного состава на корабле, существовавшее до введения в ВМФ нового Корабельного устава.

РОТОР

(Rotor) — вращающаяся часть двигателей и машин вращательного типа в виде барабанов, дисков и колес, снабженных устройством для преобразования энергии рабочего вещества в механическую работу или работы в какой-либо вид энергии. В электрических машинах (двигателях и генераторах) постоянного тока ротором обычно является вращающийся якорь, в машинах переменного тока ротором часто является магнитная система (индукторы). В паровых турбинах Р. является барабан или ряд дисков, насаженных на рабочем валу, которые снабжены для преобразования энергии пара в механическую работу большим количеством рабочих лопаток.

РОТОР ПАРОВОЙ ТУРБИНЫ

(Rotor-wheel) — см. Ротор.

РОТОРНОЕ СУДНО ФЛЕТТНЕРА

(Rotorship) — судно, приводимое в движение ветром посредством роторов, заменяющих паруса. Ротор, устанавливаемый на судне, представляет собою вертикальный цилиндр, приводимый во вращение небольшим мотором. При вращении роторы вовлекают в круговое движение прилегающий к ним слой воздуха, скорость которого по одну сторону ротора складывается со скоростью ветра, а на противоположной стороне вычитается из нее. Это различие в скоростях порождает в определенном направлении разность давлений на поверхности ротора и тем самым создает движущую судно силу. Поверхность роторов в 10 раз меньше поверхности парусов судов таких же размеров, при весе в 5 раз меньше веса парусов. Однако Р. С. не привились на практике, т. к. наибольший эффект эти суда дают при определенном направлении ветра, а именно в полветра, т. е. перпендикулярно к диаметральной плоскости судна.

РОУЛЬС

(Roller, fair leaders) — каток, отлитый из чугуна или стали или выточенный из крепкого дерева и свободно вращающийся на оси Р. ставится, напр., в киповых планках или отдельно для направления троса, для поддержки рулевых штанг и т. д.

РОУНДВУД

(Roundwood) — еловый и сосновый материал в виде бревен длиной от 2,14 до 2,44 м (7–8 фут.), диаметром в 180 мм и более.

РУБАН

(сев.) — край припая, береговой торос.

РУБАНКИ

(стар.) — шлюпочные банки.

РУБАХА НАТЕЛЬНАЯ

(Knitted shirt) — см. Тельняшка.

РУБАХА ПОЛОТНЯНАЯ

(Line shirt) – см. *Форменка*.

РУБАХА ФЛАНЕЛЕВАЯ

(Duffel shirt, blue cloth jacket) – см. *Фланелевка*.

РУБАХИ ВОДОЛАЗНЫЕ

– см. *Водолазный аппарат*.

РУБАШКА ПАРОВАЯ

– пространство между двойными стенками цилиндра поршневой паровой машины, служащее для обогрева паром цилиндров в целях уменьшения конденсации пара внутри цилиндров.

РУБАШКА ПАРУСА

(Bunt of a sail) – середина прямого закрепленного паруса.

РУБАШКА ПОЗАДИ БРОНИ

– обшивка корпуса корабля позади брони.

РУБЕЦ

– 1. Полоса воды особого цвета, указывающая место, где сливаются два течения (волж.) 2. Расколовшийся и тронувшийся лед (бел.).

РУБИЛЬНИК

(Switch) – см. *Выключатель*.

РУБИТЬ, ПОВАЛИТЬ, ПОЛОЖИТЬ

– говорится про шлюпочный рангоут, мачты, флагштоки, гюйс-штоки, шлюпбалки, краны и т. п.

РУБИТЬ РАНГОУТ

– см. *Рангоут рубить*.

РУБКА

(Deck-house) – всякого рода закрытые помещения на верхней или на вышележащих палубах, не доходящие до бортов судна. В зависимости от своего назначения, а иногда и по месту своего расположения, рубки получают дополнительные наименования, так, напр., боевая Р., камбузная Р., командирская Р., лоцманская Р., минная Р., радио рулевая Р., флагманская Р., ходовая Р., штурманская Р., бортовая Р., кормовая Р., носовая Р., формовая боевая Р., носовая боевая Р. и т. д.

РУБКА подводной лодки

– прочная рубка в средней части лодки, обшиваемая легким кожухом для удобообтекаемости; верхняя его площадка служит мостиком в надводном положении.

РУДЕРПИС

(Main rudder-piece) – кованая или литая вертикальная часть рулевой рамы, к которой присоединяются горизонтальные ребра пера руля, а также штыры с крючьями или петлями для навешивания на ахтерштевень (рудерпост).

РУДЕРПОСТ

(Rudder-post) – вертикальная ветвь ахтерштевня, служащая для навешивания руля; на двухвинтовых, а также парусных судах Р. совпадает со старнпостом и составляет ахтерштевень судна.

РУДОВИЦ

– см. Прибор Рудовица.

РУДОВОЗЫ

(Ore carriers) – сухогрузные суда, служащие для перевозки насыпью разного рода руды.

"РУКА"

(рабочая) – группа людей, работающая по погрузке или выгрузке торгового судна у одной стрелы или у двух стрел, когда последние установлены неподвижно: одна над грузовым люком, а другая завалена к борту.

РУКАВ

(1. Branch of a river. 2. Nose). 1. Часть русла реки, разделившейся на притоки. Самый большой Р. составляет главное русло реки. Длина Р. различна: так, напр., в нижнем течении Волги они идут параллельно главному руслу на большом расстоянии. Особенно благоприятны для образования Р. места впадения некоторых рек в моря и озера, где создаются часто обширные дельты. 2. Кусок приемного или отливного гибкого шланга.

РУКОВОДСТВО ДЛЯ ПЛАВАНИЯ

– см. Лоция.

РУКОЯТЬ

(Handle) – см. Весло.

РУЛЕВАЯ МАШИНА

– см. Машины рулевые.

РУЛЕВАЯ РАМА

(Rudder frame) – кованая или литая рама пера руля, обшиваемая с обеих сторон стальными листами, причем образующееся между ними пространство для придания плавучести рулю заполняется деревом или гарпиусом. В настоящее время Р. Р. делаются сварными из полосовой или сортовой стали.

РУЛЕВОЕ ДЕЛО

– состоит в детальном знакомстве с рулевым устройством корабля и механизмами, служащими для действия рулевых приводов, в умении быстро переходить с одной системы управления рулем к другой, если на корабле имеется несколько таких систем, в наблюдении за исправным состоянием всех механизмов и приборов, предназначенных для управления рулем корабля, и в искусстве фактически править рулем, т. е. вести корабль по заданному направлению на различных ходах и при различных условиях погоды.

РУЛЕВОЕ ОТВЕРСТИЕ

– отверстие в корпусе судна, через которое проходит баллер руля; см. Гельмпорт.

РУЛЕВОЕ ПЕРО

– см. Перо руля.

РУЛЕВОЕ УСТРОЙСТВО

– судовое устройство, имеющее, кроме рулей, приспособления, обеспечивающие возможность перекладки руля на некоторый угол в заданный промежуток времени, приспособления для возможности ограничения углов перекладки, для застопоривания руля в любом его положении, а также для возможности контроля из пункта управления кораблем за положением руля во время его перекладки. Эти приспособления разбиваются на следующие механизмы: а) рулевые приводы, осуществляющие передачу на голову руля усилий, развиваемых в паровой машине, электромоторе или другом двигателе; б) рулевые двигатели и машины, а также ручные штурвалы, назначением которых является производство работы по перекладке руля; в) передачи для управления с командного пункта рулевыми двигателями, помещаемыми в корме или в машинном отделении; г) указатели положения руля и аксиометры, назначение которых состоит в обеспечении возможности наблюдения за величиной угла перекладки руля.

РУЛЕВОЙ

(Wheelman) – краснофлотец (матрос), специально обученный управлению рулем. В военном флоте Р. входит в состав штурманской боевой части, обслуживая, помимо управления рулем, ряд штурманских приборов.

РУЛЕВОЙ ПРИВОД ДЭВИСА

– привод, в котором основным передаточным органом является стальной шпindel с двумя винтовыми нарезками разного направления. По этим нарезкам двигаются в противоположных направлениях два ползуна-гайки, вращению которых препятствуют особые направляющие.

Рулевой привод Дэвиса.

Ползуны-гайки соединяются на шарнирах с поперечным румпелем. При вращении винтового шпинделя штурвальным колесом ползуны-гайки получают поступательное движение в разные стороны и посредством тяг сообщают через румпель вращение рулю.

РУЛЕВОЙ СТАРШИНА

(Coxswain) – в ВМФ до 1932 г. – младший командир рулевой специальности, соответствующий современному командиру отделения. В старом флоте – старший из рулевых, на обязанности которого лежало исправное содержание материальной части, относящейся к рулевому делу.

РУЛЕВОЙ СТОПОР

– см. Стопора рулевые.

РУЛЕВЫЕ КРЮЧЬЯ

(Rudderpentles) – крючья на рудерписе или на ахтерштевне, посредством которых руль навешивается на рудерпост.

РУЛЕВЫЕ ПЕТЛИ

(Rudder braces, gudgeons) – петли на рудерписе для навешивания руля посредством штыров и крючьев.

РУЛЕВЫЕ ПРИВОДЫ

(Steering gear) – механизмы, назначение которых заключается в передаче усилий, развиваемых в паровой машине, электромоторе или другом двигателе, рулю. Все рулевые приводы можно разделять на два типа:

Рулевые приводы.

1) Румпельные приводы, в которых передача осуществляется румпелями. Последние представляют собой одноплечие рычаги (продольные румпели), насаженные на голову руля в диаметральной плоскости судна, или двухплечие рычаги (поперечные румпели), насаженные на голову руля перпендикулярно к ней. К этому же типу можно отнести и секторные приводы. 2) Винтовые приводы, в которых основную роль в осуществлении передачи играют винты. Эти приводы применяются в тех случаях, когда приходится иметь дело со значительными усилиями. См. также Рулевой привод Дэвиса.

РУЛЕВЫЕ УКАЗАТЕЛИ

(Rudder indicator) – приборы, указывающие положение руля. Основным указателем положения руля является градуированная планка со стрелкой у баллера руля, показания которой воспроизводятся всеми остальными указателями, устанавливаемыми в каждом посту управления рулем.

РУЛЕНИЕ, РУЛЕЖКА

– движение по земле на сухопутном самолете или по поверхности воды на гидросамолете посредством силы тяги пропеллера. Рулить приходится при выходе на старт на аэродроме или после посадки до ангара.

РУЛЕНС

– см. Роульс.

РУЛИНГ

– см. Реринг.

РУЛИТЬ

– 1. Давать ход шлюпке с помощью кормового весла. То же, что и галанить (бел.).
2. Идти на самолете (гидросамолете) под мотором по земле (по воде).

РУЛЬ, РУР, КОРМИЛО

(Rudder) – средство для управления движением судна по желаемой траектории, состоящее из погруженных в воду одной или нескольких пластин (перо Р.), устанавливаемых обыкновенно в корме судна (кормовые Р.) и весьма редко в носу судна (носовые Р.) и могущих поворачиваться посредством вертикального шпинделя (баллер) на некоторый угол (угол перекладки Р.). При перекладке Р. посредством того или иного рулевого привода, соединенного с головой Р. (верхняя часть баллера), перо Р. подвергается давлению потока воды, обтекающего судно. Это давление, приложенное перпендикулярно к плоскости пера Р., дает судну первоначальный поворот. Для определения давления воды на Р. пользуются наиболее употребительной формулой Жосселя:

$$P = (kSv^2 \sin a) / [(0,2 + 0,3) \sin a]$$

где S – площадь руля в м², v – скорость судна в м/сек., k – коэффициент, равный 20, для скоростей до 21 узла и 25 – для более высоких скоростей.

"РУЛЬ НА БОРТ"

(Helm hard over, hard a starboard, hard a port) – приказание рулевому положить руль вправо или влево (в зависимости от поданной команды) до отказа.

"РУЛЬ НА ВЕТРЕ, РУЛЬ ПОД ВЕТРОМ"

(She is carrying a weather helm, helm's a-lee) – означает: руль положен так, что румпель обращен соответственно к наветренному или подветренному борту.

РУЛЬ ХОДИТ ПОЛШЛАГА НА ВЕТРЕ

(She is carrying half-a-turn of weather helm) – выражение, встречающееся на парусных судах. Бывает в том случае, когда кормовая парусность велика или, что то же, когда судно обладает качеством наветренности. Полшлага (на барабане рулевого привода) на ветре допускается, но если руль ходит более полшлага, то следует уменьшить кормовую парусность или увеличить носовую.

РУЛЬ БАЛАНСИРНЫЙ и ПОЛУБАЛАНСИРНЫЙ

(Balanced rudder) – рули, у которых перо располагается по обе стороны оси вращения.

Руль балансирный.

Эти рули требуют меньшей затраты работы для своей перекадки. Часть площади, расположенная в нос от оси вращения, называется балансирной частью руля. Отношение площади балансирной части к площади, лежащей в корму от оси вращения, называется степенью балансировки и выражается в процентах. На современных судах степень балансировки равна 20–30 %. Рули называются балансирными, если балансирная часть руля имеет ту же высоту, что и главная часть пера руля. Если балансирная часть руля имеет по оси баллера меньшую высоту по сравнению с главной частью пера руля, то руль называется полубалансирным.

Руль полубалансирный.

РУЛЬ ВАГНЕРА

– является сочетанием обыкновенного руля обычно обтекаемой формы, с особым обтекателем, устроенным на рудерпосте ахтерштевня. При отклонении руля получается ломаная и притом увеличенная поверхность пера руля, что вызывает увеличение давления воды на систему руль-обтекатель и обеспечивает лучшую поворотливость судна. Обтекатель носит название контраруля. При придании контрарулю такой формы, чтобы он уничтожил вращательное движение струй воды, покидающих винт, контраруль носит название контр-пропеллера. Назначением последнего является увеличение КПД винта.

РУЛЬ ВЕРТИКАЛЬНЫЙ

(Vertical rudder) – руль, ось вращения которого находится в вертикальной плоскости. К Р. В. относятся обычно все рули надводных кораблей. Исключение составляют боковые рули, у которых баллер делается наклонным.

РУЛЬ ВОДЯНОЙ

– устанавливается на крупных самолетах для управления при плавании на воде на малом газе.

РУЛЬ ВОЗДВИЖЕНСКОГО И АЛЕЙСА

– обтекаемый балансирный Р. для гражданских судов с обыкновенной кормой советской конструкции, примененный на некоторых судах вместо руля "симплекс" (см.).

РУЛЬ ВЫСОТЫ

(Elevating or horizontal rudder; elevator) – см. Руль глубины.

РУЛЬ ГЛУБИНЫ или ВЫСОТЫ

(Elevator) – руль, устанавливаемый на самолетах в хвостовой части. Служит для изменения высоты полета.

РУЛЬ ГОРИЗОНТАЛЬНЫЙ

(Elevating or horizontal rudder; hydroplane) – руль, устраиваемый на подводных лодках для погружения лодки на заданную глубину, для удержания ее на этой

глубине, для изменения глубины погружения и для всплытия. Р. Г. на подводных лодках устанавливаются как в корме, так и в носу.

РУЛЬ ДОБАВОЧНЫЙ

— площадь руля, достаточная для поворотливости судна в обычных условиях плавания, может оказаться недостаточной при плавании малыми ходами, особенно на мелководье. В частности при проходе Суэцким каналом, где правилами установлена во избежание аварий малая скорость движения судов, для улучшения поворотливости судов на верхнюю часть руля надевают Р. Д. на все время прохода каналом; по выходе из канала Р. Д. снимается.

РУЛЬ ЖОССЕЛЯ

— руль, имеющий два пера, параллельных между собой и скрепленных горизонтальными связями. Р. Ж. в настоящее время не применяется.

РУЛЬ НАПРАВЛЕНИЯ

(Vertical or steering rudder) — вертикальный руль, располагаемый в хвостовой части самолета и предназначенный для поворачивания самолета в горизонтальной плоскости.

РУЛЬ ОБЫКНОВЕННЫЙ

(Rudder) — руль, у которого перо располагается в корму от оси вращения. По конструкции различают два типа Р. О.: а) однослойные или сплошные, в которых перо руля состоит из стального листа, опирающегося на ребра, соединенные с рудерписом; б) двухслойные, или пустотелые, у которых перо руля состоит из литой, клепаной или сварной рамы, обшитой с обеих сторон стальными листами с заполнением пустоты для придания плавучести рулю деревом или гарпиусом. По второму типу в настоящее время устраиваются все рули обтекаемой формы.

Руль обыкновенный.

Для возможности снятия руля для ремонта в доке, рудерпис Р. О. соединяется с баллером посредством того или другого разъемного соединения (рулевые замки).

РУЛЬ ПОДВЕСНОЙ

— руль, имеющий опоры только внутри корпуса судна в виде сальников, через которые проходит баллер руля, а также в виде специальных гребенчатых или шариковых подшипников, служащих для восприятия веса руля.

РУЛЬ "СИМПЛЕКС"

— обтекаемый балансирный руль для гражданских судов с обыкновенной кормой, патентованный немецкой верфью "Deutsche Werft".

РУЛЬ ФЛЕТТНЕРА

— руль особой конструкции, состоящий из основного и вспомогательного Р. Основной Р. балансирного типа свободно вращается около своей оси, не будучи соединен с рулевым приводом. На задней кромке пера основного руля навешен вспомогательный руль, площадью около 1/15 от площади основного руля, который может переключаться от рулевого привода посредством вертикального валика и особых тят. При отклонении вспомогательного руля основной руль переключается за счет давления воды на вспомогательный руль в противоположную сторону. Следовательно, перекладка основного руля осуществляется вращением только вспомогательного руля, в связи с чем работа, затрачиваемая на перекладку Р. Ф., является минимальной.

Руль Флеттнера.

Р. Ф. большого распространения не получил, т. к. он обладает крупным недостатком (плохой работой на волнении, а также на малых ходах судна).

РУЛЬ ЭРТЦА

— по идее своего устройства и действия совершенно схож с рулем Вагнера (см.).

Руль Эртца.

РУЛЬ-БАНКА

— каток для перетаскивания канатов с места на место.

РУЛЬ-СТРОП

— сорлинь.

РУЛЬ-ТАЛИ

(Rudder-tackle) — тали, закладываемые в руль-шкентель для управления рулем при повреждении рулевого устройства.

РУМБ

(Point of compass) — постоянное и вполне определенное в данном месте земли положение истинного меридиана, определяющего направление истинного N — S и ему перпендикулярное направление O — W, позволяет мореплавателю точно ориентировать относительно этих линий любые направления. Линиями N — S и O — W вся плоскость истинного горизонта разбивается на 4 четверти, получающие наименования по названиям главных точек горизонта, между которыми данная четверть заключается: NO-я, SO-я, SW-я и NW-я. Зная положение линии истинного N — S, можно все направления, как, напр., направление движения своего корабля, направление на различные видимые с корабля береговые предметы или небесные светила, определять углами, составляемыми этими направлениями с линией истинного N — S. Направления на предметы, измеряемые углами между данными направлениями и линией N — S, называются P. Так, напр., говорят "корабль идет по такому-то P." или "маяк виден по такому-то P.". Направления N, S, O и W называются главными P. (Cardinal points).

Наименование промежуточных направлений в каждой четверти дается по одной и той же системе. Названия средних направлений, т. наз. четвертных P., составляются из букв главных P., между которыми находится данный четвертной: NO, SO, SW и NW. Средние направления между главными и четвертными, т. наз. трехбуквенные P., обозначаются буквами тех крайних P., между которыми находится данный трехбуквенный, а именно:

Средний между

N и

NO

будет

NNO

" "

NO

O

"

ONO

" "

O

SO

"

OSO

" "

SO

S

"

SSO

" "

S

SW

"
SSW
" "
SW
W
"
WSW
" "
W
NW
"
WNW
" "
NW
N
"
NNW

Наконец, каждое среднее направление между всеми 16 Р., до сих пор полученными, составляется из названий соответствующих главных и четвертных Р. с добавлением между ними слова тень (t) (by).

Таким образом, сопоставляя все сказанное о наименовании Р., получим в каждой четверти по 8 Р., т. е. весь истинный горизонт будет разбит на 32 Р., показанные в следующей таблице:

NO-я четверть
SO-я четверть
SW-я четверть
NVV-я четверть
румба
Наименован, румба
Число
градусов
румба
Наименован. румба
Число градусов
румба
Наименован, румба
Число градусов
румба
Наименован, румба
Число градусов
0
N
0
0
S
0
0
S
0
0
N
0
1
NtO
111/4
1
StO
111/4
1
StW
111/4
1
NtW
111/4

2
NNO
221/2
2
SSO
221/2
2
SSW
221/2
2
NNW
221/2
3
NOtN
333/4
3
SOtS
333/4
3
SWtS
333/4
3
NWtN
333/4
4
NO
45
4
SO
45
4
SW
45
4
NW
45
5
NOtO
561/4
5
SOtO
561/4
5
SWtW
561/4
5
NWtW
561/4
6
ONO
671/2
6
OSO
671/2
6
WSW
671/2
6
WNW
671/2
7
OtN
783/4
7

OtS
 783/4
 7
 WtS
 783/4
 7
 WtN
 783/4
 8
 O
 90
 8
 O
 90
 8
 W
 90
 8
 W
 90

Как видно из этой таблицы, каждый P. имеет свой номер, и счет P. ведется от N и S в обе стороны к O и W.

Так как всякую окружность принято делить на 360° , то нетрудно определить величину одного P. в градусах.

$$32R = 360^\circ, \text{ откуда } 1R = 360^\circ/32 = 11^\circ 15' = 11\frac{1}{4}^\circ.$$

Система деления горизонта на 32 P. дает возможность указывать любое направление с точностью до 1 P., т. е. до $11\frac{1}{4}^\circ$. Т. к. этого было недостаточно даже в эпоху парусного флота, то тогда же было принято делить каждый P. еще на 4 четверти и указывать направление с точностью до $\frac{1}{4}$ P. Наименование этих дробных P. у нас принято составлять, исходя из основного румба в направлении к O или W. Напр., дробные румбы между N и NtO будут: N1/4O, N1/2O, N3/4O, а читаются они так: норд четверть к осту, норд пол к осту, норд три четверти к осту. Между WNW и WtN будут: WNW 1/4 W, WNW1/2W, WNW3/4W; между NtO и NNO будут NtO1/4O NtO1/2O, NtO3/4O и т. д. Нужно только помнить, что дроби $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$ и $\frac{3}{4}$ означают соответствующую дробную часть P., а не градуса. Для приближенных расчетов принимают: $\frac{1}{4}R = 23/4^\circ$, $\frac{1}{2}R = 51/2^\circ$, $\frac{3}{4}R = 81/2^\circ$.

Англичане придерживаются несколько более сложной системы, считая дробные P. к O и W и к N и S. Они не ведут счета от P., начинающихся и оканчивающихся одной и той же буквой, т. е. от 3 и 6 P.; NOtN и ONO в NO-й четверти, от румбов SOtS и OSO в SO-й четверти, от SWtS и WSW в SW-й четверти и от NWtN и WNW в NW-й четверти. В этом случае они считают от следующего P. в обратном направлении. Так, напр., по нашей системе, между NOtN и NO мы укажем дробные P.: NOtN7/4O, NOtNVaO и NOtN3/4O, а по системе англичан: NO3/4N, NO1/2N и NO1/4N. Между WNW и WtN мы обозначаем: WNW1/4W, WNW1/2W и WNW3/4W, а англичане: WtN8/4N, WtN1/2N и WtN1/4N и т. д.

Немцы придерживаются средней системы: от 3 P. считают как англичане, а от 6 — как мы. Кроме того и немцы и англичане от 8 P. считают и к N и к S. Деление истинного горизонта на P. не потеряло своего значения и в настоящее время, т. к. направление ветра и направление течения указываются и теперь всегда в P. В современном значении слово P. заменяет на море слово "направление".

Ниже приводится таблица румбов компаса на разных языках.

РУМБЫ КОМПАСА НА РАЗНЫХ ЯЗЫКАХ

Русские
 Поморские
 Английские
 Французские
 Итальянские
 Шведские, датские и норвежские
 Голландские
 Немецкие
 Финские
 Турецкое
 Китайские

N. Норд
Север
North
Nord
Tramontana
Nord
Noord, Noorden
Nord, Norden
Pohja
Yıldiz
Mandarin. Shanghai. Ningpo. Fokien, Swatovr. Peh или Pel.. Poh... Pak...
NtO*
Стрик севера к полуношнику
N. b. E.
Nord 1/4 Nord Est
Tramontana quarto Greco
Nord til Ost
Noorden ten Oosten
Nord zum Osten
Pohja Itaan

NNO
Меж севера полуношник
N. N. E.
Nord Nord Est
Greco Tramontana
Nord Nord Ost
Noord Noord Oost
Nord Nord Ost
Pohjaiskoillenen
Yıldiz Porias

NOtN
Стрик полуношника к северу
N. E. b. N.
Nord Est. 1/4 Nord
Greco quarto Tramontana
Nord Ost til Nord
Noord Oost ten Noorden
Nord Ost zum Norden
Koillinen Pohjaan

NO
Полуношник
N. E.
Nord Est.
Greco
Nord Ost
Noord Oost
Nord Ost
Koillinen (Itapohja)
Porias
Tung-Peh, или Tong Poh Tang-PakTung-Pel
NOtO
Стрик полуношника к востоку
N. E. b. E.
Nord Est 1/4 Est
Greco quarto Levante
Nord Ost til Ost
Noord Oost ten Oosten
Nord Ost zum Osten
Koillinen Itaan

ONO

Меж восток — полуношник

E. N. E.

Est Nord Est

Greco Levante

Ost Nord Ost

Oost Noord Oost

Ost Nord Ost

Itakoillinen

Gun-doghousou Porias

OtN

Стрик востока к полуношнику

E. b. N.

Est 1/4 Nord Est

Levante quarto Greco

Ost til Nord

Oost ten Noorden

Ost zum Norden

Ita Pohjaan

O. Ost

Всток

East

Est

Levante

Ost

Oost

Ost, Osten

Ita

Gun-doghousou

Tung ... Tong... Tang...

OtS

Стрик востока к обеднику

E. b. S.

Est 1/4 Sud Est

Levante quarto Sirocco

Ost til Svd

Oost ten Zuiden

Ost zum S?den

Ita Etelaan

OSO

Меж востока обедняя

E. S. E.

Est Sud Est

Sirocco Levante

Ost Syd Ost

Oost Zuid Oost

Ost S?d Ost

Itakaakko

Gun-doghousou Kechichleme

SOtO

Стрик обедника к востоку

S. E. b. E.

Sud Est 1/4 Est

Sirocco quarto Levante

Syd Ost til Syd

Zuld Oost ten Oostin

S?d Ost zum Osten
Kaakko Itaan

SO

Обедник

S. E.

Sud Est

Sirocco

Syd Ost

Zuld Oost

S?d Ost

Kaakko (Ita Etela)

Kechichleme

Tung Nan ... Tong Naln ... Tang-Lam, или Tang-Nam.

SOtS

Стрик обедника к лету

S. E. b. S.

Sud Est 1/4 Sud

Sirocco quarto Ostro

Syd Ost til Syd

Zuld Oost ten Zuiden

S?d Ost zum S?den

Kaakko Etelaan

SSO

Меж лето обеднив

S. S. E.

Sud Sud Est

Ostro Sirocco

Syd Syd Ost

Zuid Zuid Oost

S?d S?d Ost

Etelakaakko

Kible Kechichleme

StO

Стрик лето к обеднику

S. b. E.

Sud 1/4 Sud Est

Ostro quarto Sirocco

Syd til Ost

Zuid ten Oosten

S?d zum Osten

Etela Itaan

S. Зюйд

Лето или летник

South

Sud

Ostro (or Mezzo Giorno)

Syd

Zuiden

S?d

Etela

Kible

Nan... Naln...Lam, или Nam,

StW

Стрик лето к шалонику

S. b. W.

Sud 1/4 Sud Ouest

Ostro quarto Libeccio

Syd til Vest
Zuiden ten Westen
S?d zum Westen
Etela Lanteen

SSW

Меж лето шалоник
S. S. W.
Sud Sud Ouest
Ostro Libeccio
Syd Syd Vest
Zuld Zuld West
S?d Sud West
Lounaletela
Kible Lodos

SWtS

Стрик шалоника к лету
S. W. b. S.
Sud Ouest 1/4 Sud
Libeccio quarto Ostro
Syd Vest til Syd
Zuid West ten Zuiden
S?d West zum Siiden
Lounat Etelaan

SW

Шалоник (у мезенцев — паужник)
S. W.
Sud Ouest
Libeccio
Syd Vest
Zuid West
S?d West
Lounat (Lansietela)
Lodos
See-Nan See-Nam Si-Lam, или Si-Nan.

SWtW

Стрик шалоника к западу
S. W. b. W.
Sud Ouest 1/4 Ouest
Libeccio quarto Ponente
Syd Vest til Vest
Zuid West ten Westen
S?d West zum Westen
Lounat Lanteen

WSW

Меж запада к шалонику
W. S. W.
Ouest Sud Ouest
Ponente Libeccio
Vest Syd Vest
West Zuld West
West Siid West
Lanstlounat
Baty Lodos

WtS

Стрик запада к шалонику
W. b. S.

Ouest 1/4 Sud Ouest
Ponente quarto Libeccio
Vest til Syd
West ten Zuiden
West zum Siiden
Lansi Etelaan

W. Вест
Запад
West.
Ouest
Ponente
Vest
West
West
Lansi
Baty
See... See... Si...
WtN
Стрик запада к побережнику
W. b. N.
Ouest 1/4 Nord Ouest
Ponente quarto Maestro
Vest til Nord
West ten Noorden
West zum Norden
Lansi Pohjaan

WNW
Меж запад побережник
W. N. W.
Ouest Nord Ouest
Ponente Maestro
Vest Nord Vest
West Noord West
West Nord West
Lansi Luode
Baty Kavayel

NWtW
Стрик побережника к северу
N. W. b. W.
Nord Ouest 1/4 Ouest
Maestro quarto Ponente
Nord Vest til Vest
Noord West ten Westen
Nord West zum Nord
Luode Lanteen

NW
Побережник
N. W.
Nord Ouest
Maestro
Nord Vest
Noord West
Nord West
Luode (Lansipohja)
Kavayel
See-Peh, или See-Poh....Sl-Pak...See-Pel.
NWtN

Стрик побережника к северу
N. W. b. N.
Nord Ouest 1/4 Nord
Maestro quarto Tramontana
Nord Vest til Nord
Noord Westen Noorden
Nord West zum Westen
Luode Pohjaan

NNW

Меж север побережник
N. N. W.
Nord Nord Ouest
Maestro Tramontana
Nord Nord Vest
Noord Noord West
Nord Nord West
Luode Pohja
Yildiz Kavayel

NtW

Стрик севера к побережнику
N. b. W.
Nord 1/4 Nord Ouest
Tramontana quarto Maestro
Nord til Vest
Noorden ten Westen
Nord zum Westen
Pohja Lanteen

* t — произносится тень.

РУМБ ОБРАТНЫЙ, или ПРОТИВОПОЛОЖНЫЙ

— направление, отличающееся от данного на 180° , так, напр., Р. NO соответствует обратный SW. Чтобы найти Р., противоположный данному, нужно в названии данного румба букву N заменить буквой S, букву O буквой W и наоборот.

РУМБ ПЕРПЕНДИКУЛЯРНЫЙ

— направление, составляющее с данным угол, равный 90° . У каждого Р. есть два перпендикулярных Р., один справа, а другой слева. Напр. для Р. SO правый перпендикулярный SW, а левый перпендикулярный NO. Для Р. WNW правый перпендикулярный NNO, а левый SSW и т. п. Очевидно, что перпендикулярными данному Р. будут Р., лежащие в соседних четвертях и номера которых дополняют номер данного Р. до 8 Р. Напр. 3-м Р. перпендикулярны 5-е, 2-м Р. перпендикулярны 6-е, 6-м — 2-е и т. д.

РУМПЕЛЬ

(Tiller) — одноплечий или двухплечий рычаг, насаженный на голове руля. Посредством Р. производится перекладка руля. Р. в виде одноплечевого рычага, насаженного по направлению диаметральной плоскости судна, называется продольным. Р. в виде двухплечевого рычага, насаженный перпендикулярно диаметральной плоскости судна, называется поперечным. Р., имеющий форму сектора, называется секторным.

РУМПЕЛЬ-ТАЛИ

(Relieving tackle) — тали, которые закладываются на румпель для управления рулем при повреждениях штуртроса. На небольших судах Р.-Т. применяются в качестве постоянного средства управления рулем.

РУМПЕЛЬ ШВЕДСКИЙ

– румпель, состоящий из короткого металлического рычага, насаженного на голове руля, и длинного деревянного рычага, служащего рукояткой. Р. Ш. применяется преимущественно на вельботах и гичках.

РУМПЕЛЬ ШЛЮПОЧНЫЙ

– на каждую шлюпку отпускается по два продольных румпеля: один кривой – для управления шлюпкой под веслами, другой прямой (Whip-staff) – для управления шлюпкой под парусами. Кроме того, парадные шлюпки снабжаются поперечными (Yoke) румпелями, медными или железными оцинкованными.

РУМПЕЛЬ-ШТЕРТЫ

(Yoke lines) – шнуры, идущие от поперечного шлюпочного румпеля и служащие для управления рулем. Иначе называются брасиками или штуртросиками.

РУМПЕЛЬНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

(Tiller room) – отделение на судне, в котором помещается румпель.

РУНДУК

(стар.) – деревянное прикрытие над головой руля.

РУНДУКИ

– закрытые нары, ящики или лари, устанавливаемые во внутренних помещениях корабля, на которых в ночное время спят бойцы. Внутри Р. они хранят свои личные вещи.

РУПАКА, РУПАС, ЗАЛОМ

(арх.) – обледенелые прибрежные камни.

РУПОК

(арх.) – крепкая, могущая сдержать человека льдина.

РУПОР, РУПЕР

(Speaking-trumpet) – прибор для усиления звуков и передачи их в избранном направлении; имеет вид расширяющейся трубы. Применяется при необходимости передать команду голосом на относительно большие расстояния или во время ветра.

РУРИНГ

(стар.) – см. реринг.

РУРПЕН

(стар.) – румпель.

РУСЛЕНИ

(Chains, chain-wales, channels) – площадки по бортам парусного судна, служащие для укрепления юнферсов и отвода вант. С Р. обычно бросают ручной лот. Подпоры под Р. носят название типлетсы.

РУСЛО РЕЧНОЕ

(Bed, channel) – та часть долины, по которой фактически осуществляется речной сток. Общий характер Р. зависит от геологических и топографических условий

местности. У большинства равнинных рек можно различать меженное Р., покрытое стоком непрерывно в течение всего года, и полое Р., или пойму, покрываемое водой лишь на короткое время половодий. В очертаниях рельефа Р. при всей его изменчивости тем не менее можно установить некоторые общие черты, напр., река представляет собой чередование глубоких участков, плесов и мелких частей, перекатов, причем плесы соответствуют изгибам Р. Р. в плане, а перекаты — перегибам, т. е. местам перехода русла от одного закругления к другому.

РУСТЕРЫ

— решетчатые покрышки под люками.

РУСТОВ, РУСТОУ

(Chain pointer) — цепочка, удерживающая якорь за пятку, когда последний убран и лежит на якорной подушке.

РУСТЬ-ЛИНИ

(стар.) — снасти, протягивавшиеся от конца гальюна до кранбалки и служившие для предохранения людей от падения за борт.

РУЧКА УПРАВЛЕНИЯ

(Control lever) — вертикальный рычаг, поворачивающийся вокруг оси и связанный с рулями высоты и с элеронами. Притягивая Р. У. к себе и отклоняя ее от себя, пилот приводит в движение рули высоты; отклоняя ручку в сторону, пилот двигает элероны.

РУЧНИК

— 1. Ручной слесарный или кузнечный молоток. 2. Небольшая кисть, обыкновенно с деревянной короткой и круглой рукояткой, длиной 20–25 см. Р. делаются из белой и серой щетины. Первые считаются кистями лучшего сорта; обычно они перевязываются красной бечевкой, почему и носят название кистей красной вязки. Кисти из серой щетины худшего сорта; они обвязываются серой бечевкой и называются кистями серой вязки. Р. бывают круглые и плоские. Последние делаются из белой мягкой щетины. Р. с тупым и прямым обрезом с более коротким и жестким волосом называются трафаретными; ими красят по трафарету.

РУЧНОЕ ОГНЕСТРЕЛЬНОЕ ОРУЖИЕ

(Light fire-arms, hand fire-arms) — в отличие от артиллерийских орудий и пулеметов составляет индивидуальное вооружение бойца и носится вместе с запасом патронов.

РУЧНОЙ ЛОТ

(Hand-lead) — лот, использование которого производится вручную без применения каких-либо машин или особых приспособлений.

РУЧНОЙ СЕМАФОР

— см. Семафор.

РЦЫ

— см. Р.

РЫБИНА

(Ribband) — изогнутый по форме судна деревянный брус прямоугольного сечения, применяемый при постройке судна для временной поддержки шпангоутов и их связи между собой. Р. крепятся к шпангоутам на сборочных болтах.

РЫБИНА СПУСКОВАЯ

– продольный дубовый брус, сечением не менее 20 x 20 см, которым отражается каждый полоз спусковых салазок с наружной стороны, чтобы полозья при движении вместе с судном по спусковому фундаменту не могли отклоняться в сторону.

РЫБИНА

(Diagonal line) – кривая линия на теоретическом чертеже, получающаяся от пересечения поверхности судна плоскостью, перпендикулярной к плоскости мидель-шпангоута и по возможности нормальной к обводам шпангоутов.

РЫБИНЫ

(1. Wales, cargo battens, sparceiling. 2. Open sparring) – 1. Деревянные щиты из реек, которые укладываются на дно шлюпки в целях предохранения обшивки от порчи ногами. 2. Деревянные рейки, устанавливаемые в грузовых трюмах по шпангоутам рядами вдоль бортов и служащие для предохранения от повреждения как груза, так и бортов судна.

РЫБНИЦА

– ловецкое судно относительно больших размеров, обычно палубное, встречающееся в Каспийском море. Имеет длину от 11 до 20 м и грузоподъемность от 15 до 60 т.

РЫБОЛОВНЫЕ СУДА

(Fishing vessels) – промысловые суда, предназначенные для массового лова рыбы. По роду своего специального оборудования для ловли рыбы разделяются на: траулеры, дрейфтеры, сейнеры, комбайны.

РЫБЫ

– зодиакальное созвездие, в котором в настоящую эпоху находится точка весеннего равноденствия. В знак Р., Солнце вступает около 19 февраля.

РЫМ

(Ring bolt) – стальное или железное кольцо круглое, эллиптическое или другой формы, продетое в обух. Рабочее сопротивление круглого Р. может быть приблизительно определено по формуле

$$S_1 = d^2 / 2,5$$

где S_1 – рабочее сопротивление в т, d – диаметр железа, из которого сделан Р., в см.

РЫМ-БОЛТ

(Eye-bolt) – болт с обушком.

РЫМЫ ПОДЪЕМНЫЕ

– рымы, укрепленные на киль шлюпки сквозными болтами и служащие для подъема шлюпок из воды на борт судна.

РЫНДА

(The noon bell) – в парусном флоте означало особый звон в колокол в самый полдень. В данное время иногда Р. называют судовой колокол, что неправильно, так как колокол на судне во все времена назывался судовым колоколом.

РЫНДА-БУЛИНЬ

(Bell-gore) – короткий, с кнопком на конце кончик, привязываемый к языку судового колокола. Самая короткая снасть на судне.

РЫНОК (часть берега)

– 1. Выдающаяся мысом часть берега, озера, реки или вообще возвышенного места, особенно при впадении одной реки в другую; плоский округлый мыс (волж.). 2. Выступающая часть крутого берега (мыс), к которому идет струя воды; под самым Р. образуется суведь (касп.).

РЫНОК

(Market) – 1. Место для производства торговых операций. 2. Фрахтовый Р. – в капиталистических странах состояние и тенденция изменения фрахтовых ставок в зависимости от предложения и спроса на фрагование судов.

РЫСКАНИЕ САМОЛЕТА

– угловое перемещение летательного аппарата относительно оси, проходящей через его центр тяжести и перпендикулярной к продольной и поперечным осям.

РЫСКАТЬ

(Yaw) – 1. Незначительно уклоняться на судне от курса то в одну, то в другую сторону. Рыскать – говоря о парусном судне, – кинуться к ветру. "Где ни рыщет корабль, а у пристани будет" – поговорка. 2. Плыть по течению по воде, управляясь при этом парусом, потесями, шестами, якорем, чтобы удержаться на коренной и не сесть на мель. Рыскнуть – перевалиться от берега к берегу; пройти по воде одно прямое колено (волж.).

РЫСКЛИВОСТЬ

(Rambling of a ship) – отрицательное свойство некоторых судов, выражающееся в том, что они плохо держатся на курсе и произвольно виляют то в одну, то в другую сторону.

РЫСКЛИВОСТЬ ПАРУСНЫХ СУДОВ

– если центр парусности у парусного судна лежит позади центра бокового сопротивления, то такое судно стремится поворачиваться носом к ветру; это свойство парусного судна называется рыскливостью. Р. является недостатком, т. к. для удержания судна на курсе приходится править все время рулем. В некоторых случаях Р. может быть полезной, т. к. она облегчает поворот против ветра (поворот оверштаг). Поэтому на практике обыкновенно располагают центр парусности немного позади центра бокового сопротивления. Уменьшить Р., увеличивающуюся с усилением ветра, можно двумя способами: передвижением центра парусности в нос судна или центра бокового сопротивления – в корму. Для достижения первой цели с усилением ветра уменьшают задние паруса больше, чем передние, а для достижения второй – дают дифферент на корму. На парусной шлюпке пересадкой команды с носа на корму и обратно можно сделать ее рыскливой и увальчивой (см.) и таким способом повернуть шлюпку без руля.

РЫСКОВЫЙ ЯКОРЬ

– небольшой якорь, служащий для поворота судна или плотов на быстром течении.

РЫЧАГ

(сев.) – 1. Море между плавучими льдинами. 2. Плавучий лед, отставший от станового тороса.

РЮЙМ

(стар.) – трюм.

РЯВИК

— небольшой ялик в Петербурге, употреблявшийся для разъездов по Неве.

РЯБЬ

— небольшие, но крутые и неправильной формы волны, возникающие на поверхности воды в результате первого удара ветра и затем либо затухающие (если ветер прекратился), либо развивающиеся в вытянутые продольно гряды ветровых волн.

РЯЖИ

— большие деревянные, обычно прямоугольные ящики, составленные из бревен в виде срубов и заполненные внутри камнем. Применяются для опор временных мостов, для стен набережных, для плотин. Р. называют также подводное ограждение фарватеров, состоящее из свай, забитых в грунт. В старое время Р. (режами) называли подкладки, на которых вытаскивались на берег суда для ремонта.

РЯНДА

(арх.) — снег, падающий густыми хлопьями при теплой погоде.

С (слово)

— буквенное значение одного из флагов военно-морского и международного сводов сигналов. Значение этого флага по военно-морскому своду как сигнала — "застопорить машины, застопорил машины". Флаг "С" по международному своду сигналов означает: "Мои машины работают полным ходом назад".

САВАНЫ

— изготавливаются главным образом при устройстве подмостков, мостков и пр. для обслуживания надобностей постройки деревянного судна. На них помещаются горизонтально положенные доски, по которым происходит движение рабочих при постановке деталей.

САБАТЬЕ ЦИКЛ

— см. Цикл двигателя.

САДИТЬ

(арх.) — быстро течь.

САДКОЙ

(сев.) — глубоко сидящее в воде судно, тяжелое на ходу.

САДОК ЖИВОРЫБНЫЙ

(Well) — помещение для содержания живой рыбы, устраиваемое в естественном водоеме или судне (лодке, барже).

САЖА ЛАМПОВАЯ МАЛЯРНАЯ

(Soot, lamp-black) — см. Черные краски.

САЖАТЬ, САДИТЬ

Сажать судно на мель — посадить или поставить, умышленно или по оплошности. Сажать парус (волж.) — опускать. Сажать скобу (касп.) — шуточное выражение, означающее встать на якорь. Садить галс — тянуть галс вниз. Прежде чем садить галсы у нижних парусов, обычно командуют: "На фока- и грота-галсы". По этой

команде люди становятся на галсы и приготавливаются их тянуть. Затем следует команда: "Фока- и грота-галсы садить", по которой люди начинают тянуть галсы. Садить снасть (фал, галс) — осаживать, сильно вытягивать книзу. Шкот тянут, а галс садят. Корабль сел на мель — встал на мель. Сесть за тишину (арх.) — встать судном в защищенное место. Сесть на дно шлюпки — приказание людям на шлюпке с целью увеличить ее остойчивость. Сесть на корабль — поместиться на нем для плавания. Сесть ровнее — приказание людям на шлюпке, чтобы выравнять ее крен.

САЖЕНЬ

(Fathom) — в лесном деле мера объема круглого леса, равная 216 куб. фут. = 6,1 м³.

САЖЕНЬ МОРСКАЯ

(English fathom) — шестифутовая, равная около 1,83 м. В морском деле применялась лишь для указания глубины моря для однообразия с английскими морскими картами и пособиями, где глубины всегда указываются или в шестифутовых саженях или в футах.

САЖЕНЬ СЕМИФУТОВАЯ

(Land fathom) — единица длины, равная 2,14 м. В морском деле принимается только для измерения расстояний в горизонтальной плоскости при морских съемках и при построении морских карт.

"САЙКС"

— см. Якорь Сайкса.

"САЛ"

— см. Лаг "Сал", шведский автоматический.

САЛИНГ

(Topmast cross-tree) — рама, состоящая из продольных и поперечных брусьев (лонг-салингов и краспиц), устанавливаемых на топе стеньги. Служит для отвода брам- и бом-брам-бакштагов. В зависимости от принадлежности к той или иной мачте С. носит название: фор-салинг, грот-салинг, крьюйс-салинг.

САЛМА

(сев.) — пролив, разделяющий острова или отделяющий их от материка.

САЛО

(Slush, grease) — скопление несмерзшихся ледяных игл в поверхностном слое воды, покрывающих море пятнами, похожими на масляные пленки, в виде тонкого налета и блесток сероватого или серо-свинцового цвета. С. представляет очень тонкий слой, колеблющийся от волнения. При ветре поверхность, покрытая С., не образует ряби, и море кажется гладким.

САЛФ

(стар.) — залп.

САЛЬНИК

(Stuffing box, stuffing gland) — деталь для уплотнения зазоров между отверстиями и движущимися в них частями с целью воспрепятствовать просачиванию жидкости или газа. Уплотнение достигается посредством различных набивок.

САЛЬНИЦА

— металлический сосуд, служащий для хранения пушечного сала, употребляемого для смазывания частей оружейного затвора, камер и т. п.

САЛЮТ, САЛЮТАЦИЯ

(Salute) — приветствие, отдавание почестей особыми приемами. С. холостыми пушечными выстрелами производится: в ознаменование особо важных событий, при встрече с иностранными военными кораблями, при съезде с корабля представителей верховной и высшей военной власти и дипломатических представителей; салют нации и салют траурный. Количество выстрелов в С. для каждого отдельного случая определяется особым положением. С. производятся в море на ходу от восхода и до захода солнца. В портах, на рейдах и вообще, когда салютующий корабль находится на якоре, — от подъема и до спуска флага. Гражданские суда при встрече с военными кораблями салютуют кормовым флагом, т. е. приспускают его, а по получении ответа — поднимают до места. Военные корабли отвечают на такой С. однократным медленным приспусканием кормового флага до 1/3 длины фала и быстрым подъемом его до места.

САЛЮТОВАТЬ

(To salute) — производить салют.

САМИТЬ

— стесать. В тех случаях, когда при соединении деталей деревянного судна под углом или на клин требуется отесывать их концы, — говорят самить.

"САМОВАР"

— 1. Так презрительно называли старые моряки, воспитанные на парусных кораблях, появившиеся впервые в военном флоте паровые суда, моряков же парового флота называли "самоварниками". 2. В военном флоте: паровые приборы, предназначенные для приготовления кипятка.

САМОВОЗГОРАНИЕ

(Spontaneous ignition) — самопроизвольное нагревание и возгорание некоторых углей, торфа, полукокса и др. под влиянием воздействия кислорода воздуха. С. довольно часто наблюдается при хранении угля в штабелях (особенно сложенных в дождливую погоду), при перевозке в трюмах судов, в бункерах и пр.

САМОДВИЖУЩАЯСЯ МИНА

(Self-moving (automobile) torpedo) — см. Торпеда.

САМОДЕЙСТВУЮЩИЙ УРАВНИТЕЛЬ ПИТАНИЯ

— см. Автоматы питания.

САМОДОКИРОВАНИЕ, САМОДОКОВАНИЕ

— поднятие секционным плавучим доком отдельных своих понтонов или секций для окраски, осмотра и ремонта.

САМОИНДУКЦИЯ

(Self-induction) — 1. Прибор, обладающий индуктивным сопротивлением. 2. Явление, состоящее в том, что когда в проводнике по величине и по направлению изменяется электрический ток, то в нем возникает электродвижущая сила, препятствующая этому изменению. Если сила тока возрастает, то возникающая электродвижущая сила С. препятствует этому возрастанию, а при убывании — электродвижущая сила С. направлена так, что стремится поддержать ток прежнего направления. Явление С. тем сильнее, чем быстрее меняется сила тока и чем больше индуктивность

проводника (больше в катушке, чем в прямом проводе, еще больше в катушке с железным сердечником). Явлением С. объясняется появление искры при размыкании цепи, а также "кажущегося сопротивления" при пропускании переменного тока через проводники с большой С. На этом явлении основано действие ряда электрических приборов, напр. дроссельных катушек и др. С. обозначается буквой L и измеряется в практической системе единиц — генри. З. Иногда слово С. применяется как синоним индуктивности.

САМОЛЕТ

(Aeroplane, airplane, aircraft) — принятое в наших армии и флоте название аэроплана (см.).

САМОЛЕТ ВЕДУЩИЙ

— головной С.; служит направляющим С. группы или отряда, летящего в определенном строю.

САМОЛЕТ ЗАМЫКАЮЩИЙ

— С., идущий в строю последним.

САМОЛЕТ ТИПА УТКИ

— С., у которого часть оперения (обычно руль высоты) вынесена впереди крыльев. Достоинством таких С. является отсутствие тенденции к опрокидыванию (капотажу) при посадке. Недостатком С. типа утки служит худшая по сравнению с обычным С. управляемость.

САМОЛЕТЫ-АМФИБИИ

(Amphibian) — самолеты, могущие производить взлет и посадку не только на воду, но и на землю. В основном С.-А. являются летающими лодками; особенность их конструкции заключается в дополнительном сухопутном шасси с колесами, которые при ненадобности могут подтягиваться под крылья или к бортам лодки.

САМОПИШУЩИЕ ПРИБОРЫ

(Self-registering instruments) — измерительные приборы, которые, кроме обычного отсчета при помощи указателя и шкалы (или без них), имеют приспособления для автоматической записи за определенный период времени своих показаний при помощи карандаша, пера, острия, теплового или светового луча на движущейся ленте, барабане или диске. По способу записи С. П. делятся на приборы с непрерывной и точечной записью. С. П. получили широкое распространение для записи самых разнообразных величин, напр., в метеорологии (барограф, термограф), в теплотехнике (газоанализаторы, паромеры, индикаторы) и т. п.

САМОСМАЗЫ

(Self-acting lubricators) — приспособления разной конструкции для автоматической смазки трущихся машинных частей.

САМОСТРАХОВАНИЕ

(Self-insurance, self-underwriting) — некоторые иностранные мореходные предприятия отчисляют из своих оборотов определенные суммы в особый страховой фонд, из которого они покрывают расходы по ремонту судов после аварий, по замене погибших судов новыми и пр. С. не исключает возможности страхования судна от определенного риска в страховом предприятии.

САМОХОДНАЯ БАРЖА

— баржа, снабженная двигателем для самостоятельного передвижения в пределах рейдов, гаваней, закрытых бассейнов и по рекам.

САМΠΑН, САМПОН

(Sampan, sanpan) – весьма подвижное плоскодонное деревянное судно, встречающееся на дальневосточных реках и в прибрежных водах; передвигается при помощи кормового весла и паруса; имеет иногда в середине и на корме навес из циновок. Достигает 9 м длины и 2,5–3,0 м ширины.

САНИТАР

(Sick-berth attendant) – рядовой боец-специалист, прошедший специальную подготовку по уходу за больными и ранеными.

САНИТАРНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО

– при погрузке на судно и выгрузке в порту назначения таких грузов, как живой скот, невыделанные шкуры, тряпье и т. п., должно быть предъявлено т. наз. С. С., удостоверяющее, что скот вполне здоров и вывезен из местности, где не было никаких эпидемических или подозрительных заболеваний, что шкуры сняты с совершенно здоровых животных, а тряпье вывезено из местности, вполне благополучной по эпидемиям и заразным болезням.

САННАЯ БАРЖА

– баржа с плоским, постепенно поднимающимся широким носом. Распространена в США, начинает входить в употребление в СССР.

САНПАН

– см. Сампан.

САНТИ

– приставка к названиям единиц, обозначающая в метрической системе уменьшение в 100 раз.

САНТИМЕТР

(Centimetre, centimeter) – одна сотая часть метра; 1 см = 0,01 м.

САПОГ

– передний вертикальный брус деревянного барочного руля.

САПОРТУС

(Cat-davit, supporter of the cat-head) – см. Крамбол.

САРВЕНЬ, САРВИНЬ

(Serving, service) – 1. Старая парусина, служащая для завертывания всякого рода чак или наделок к деревянной штуке. 2. Мат на якорном пеньковом канате для предохранения его от перетирания в клюзе.

САРВЕНЬ-СТРОПЫ, САРВИНЬ-СТРОПЫ

– стропы, с помощью которых стягиваются ванты в том месте, где начинаются путенс-ванты.

САРГОУТ

(Keelson) (стар.) – кильсон.

САРКА

(волж.) — донный лед.

САРТОВ

(стар.) — конец длиною в 25 саж. (7,6 м) и толщиной до 2 дм. (51 мм). С. служили для закрепления судовых орудий по-походному, чтобы последние на качке не ложились своей тяжестью на борт судна и тем самым не ослабляли его прочности. С. иногда перетягивали вытянутые бржк (см.) и пушечные тали.

САРТЫ

(Shrouds of a galley) — ванты на галерах.

САТУРН

(Saturn) — одна из больших планет, хорошо видимая невооруженным глазом. С. окружен системой концентрических плоских колец. Промежуток между двумя последовательными прохождениями С. через одинаковые (восходящие или нисходящие) узлы равен 29 л. 6 м. Время оборота вокруг оси 10 час. 14 мин. 29 сек. Отстоит от Солнца в среднем на 1 423 млн. км; поперечник С. равен 123 000 км. Знак С. . С. имеет 10 спутников.

"СБОР"

— сигнал, которым вызывается весь свободный от службы личный состав на верхнюю палубу или другое установленное место на корабле. Прежде сигнал назывался большим сбором.

"СБОР В КОЛОННУ"

— старое название сигнала, исполняемого на горне и означающего "Задрать водонепроницаемые переборки, двери, люки и горловины. Палубы проветрить и прибрать".

СБОР ГРУЗОВОЙ

— С., уплачиваемый владельцами грузов или за их счет мореходными предприятиями портовым управлениям за проходящие через порт грузы. В советских портах все грузы в отношении обложения их С. делятся на 7 категорий. Грузы 1-й категории облагаются С. в 68 коп. с тонны, а 7-й — в 32 р. 40 к. в порту отправления и в порту назначения. В каботаже С. Г. понижается на 50 %.

СБОР КОРАВЕЛЬНЫЙ

(Tonnage dues) — С., взимаемые в портах с нетто регистрового тоннажа судов при приходе и отходе. С. К. оплачиваются судовладельцами.

СБОР ЛИХТЕРНЫЙ

(Lighterage) — оплата за пользование лихтерами и баржами.

СБОР ЛОЦМАНСКИЙ

(Pilot fees) — С., уплачиваемый за лоцманскую помощь. Необходимость принятия на судно лоцмана существует только в тех портах, в которых лоцмана являются обязательными. В СССР таких портов очень немного. В иностранных портах система исчисления С. Л. весьма разнообразна.

СБОР ПРИЧАЛЬНЫЙ

(Groundage) — С., взимаемый с судна за принятие и отдачу швартовов. В Союзе ССР отменен.

СБОР ЯКОРНЫЙ

(Anchorage) – С. в иностранных портах, взимаемый с судов за рейдовую стоянку.

СБОРЫ ДОКОВЫЕ

(Dock dues) – С., взимаемые с судна и груза при заходе или уходе из дока. С Д. взимаются на расходы по содержанию доков. Имеет место в портах, где наблюдаются значительные приливы и отливы (ливных портах). Тожествен с корабельным сбором. Две трети их доковых сборов (Dock dues two thirds) – существующий обычай при лесных фрахтованиях, по которому грузовладелец платит 2/3 взимаемых с судна сборов.

СБОРЫ ПОРТОВЫЕ

(Harbour dues) – оплата за вход судна в гавань. В советских портах к портовым сборам относятся: корабельный, причальный, грузовой и лоцманский.

СБОРНЫЙ ЛИСТ

(Index chart) – карта, составленная, как правило, для целого моря или отдельного залива, на которой прямоугольниками отмечены границы карт этого района с номерами этих карт. С. Л. помещаются в соответствующих лоциях, а также в каталоге карт, в местах, где перечисляются карты данного района. С. Л. позволяет быстро набрать необходимые для плавания карты.

СВАИ

(Piles) – длинные, заостренные внизу брусья, забиваемые под основание сооружений для уплотнения слабого грунта или для передачи давления на нижележащий более плотный слой грунта. Для облегчения погружения в грунт нижний конец С. одевается в специальный металлический башмак. Чаще всего применяются деревянные С. из бревен диаметром 20 см и более и длиной 5 м и более. В последнее время большее применение нашли С. бетонные, железобетонные и металлические. Забиваются С. ударами "баб". Верхушки (головы) деревянных С., подвергающиеся удару "бабы", укрепляются железными кольцами-бугелями; на головы железобетонных С. при забивке надеваются специальные смягчающие удар подушки (наголовины) из дерева; бетонные сваи обычно забиваются в железных кожухах, которые либо остаются в земле, либо постепенно, по мере забивки С. в грунт, вынимаются.

СВАЙКА

(Fir, splicing-fid, marlinespike) – железный конический гвоздь изогнутой формы с плоской головкой. Служит для пробивания прядей троса и других такелажных работ.

Свайки.

Деревянная С. (прямой формы) применяется при шитье парусов для выравнивания и округления обметываемых вручную люверсов и для заделки кренгельсов.

СВАЙКА

(волж.) – хорошо выструганное прямое бревно круглого сечения, от 30 до 35 см в диаметре, с железным наконечником. Употребляется при съёмке судна с мели и в ряде других случаев.

СВАЙНЫЕ РЯДЫ

– сплошные ряды из свай, применяющиеся при устройстве молов и волноломов из дерева и камня.

СВАЛ

(касп., сев.) – дрейф.

СВАЛИВАТЬСЯ

(To run aboard a ship, to run foul, to come alongside) – сходиться и сталкиваться. Два судна свалились – сошлись и столкнулись или умышленно сцепились на бордаж.

СВАЛКА

– 1. Абордажный бой; беспорядочный бой нескольких кораблей на близких дистанциях (вплотную) с противником. 2. Соединение швами полотен парусины.

СВАЛИТЬ

(To join) – сшить у паруса все полотнища вместе.

СВАРИВАЕМОСТЬ

– свойство металла давать доброкачественные соединения его частей при условии их нагрева до определенной температуры и последующейковки.

СВАРКА

(Welding) – способ соединения металлических частей путем соприкосновения при расплавлении этих частей (С. плавлением) или при приведении их в тестообразное состояние с последующейковкой (С. давлением). Последняя применяется к металлам (железо, сталь) при нагреве в кузнечных горнах (горновая, или кузнечная, С.) или посредством светильного или водяного газа (газовая С.). С. плавлением применяется к самым разнообразным металлам. По роду источника тепла, применяемого для расплавления металла, различают автогенную С. (пламя горючего газа в струе кислорода), электросварку (тепло, выделяемое при прохождении электрического тока) и термитную С., при которой тепло выделяется в результате горения алюминия. С. находит большое применение в судостроении.

СВАРНЫЕ ШВЫ

– часть сваренного металлического изделия, образовавшаяся в месте соединения в результате сварки и характеризующаяся структурой, отличающейся от структуры основного материала. В зависимости от типа сварного соединения различаются стыковой и угловой (валиковый) швы. В зависимости от прочности С. Ш. различаются нормальный, усиленный и облегченный швы. У непрерывного С. Ш. габаритная и расчетная длины совпадают или очень близки, а у прерывистого шва расчетная длина меньше габаритной. По расположению С. Ш. различаются нижние, горизонтальные, вертикальные и потолочные швы. В зависимости от направления С. Ш. к направлению действующего усилия различаются следующие виды швов: лобовый, расположенный нормально к направлению действующего усилия; фланговый, расположенный параллельно направлению действующего усилия; косой, расположенный под углом к направлению действующего усилия, и комбинированный, представляющий комбинацию лобового и флангового швов.

СВАРОЧНАЯ КОНСТРУКЦИЯ

– железная конструкция, полученная путем сварки ее частей.

СВАЯ

(Pile) – см. Сваи.

СВЕЖАК

– довольно крепкий ветер в море.

СВЕЖЕЕТ

(It freshens). Ветер свежеет — становится крепче, усиливается. В море свежо — дует свежий ветер. Погода засвежела — усилился ветер.

СВЕЖИЙ ПАР

— пар, поступающий из котлов в машины.

СВЕЖО

— говоря о погоде в море — ветрено.

СВЕЖУН

(арх.) — свежий и холодный ветер.

СВЕРКАТЬ

(To sparkle) — искриться, говоря о море.

СВЕРЛИЛО КОРАБЕЛЬНЫЙ

(Lumexylon navale) — червь семейства сверлил. Личинки и черви проделывают ходы в мертвом дереве.

СВЕРЛО

(Borer, auger, wimble, drill) — режущий инструмент с вращательным рабочим движением резания и осевым движением подачи; применяется для высверливания круглых отверстий в целом материале (металле, дереве). С. бывают: перовые — для грубых кузнечных работ, ложечные — для сверления глубоких отверстий (напр. высверливания ружейных стволов) и спиральные, или американские. С. для дерева, бывают центровые и спиральные — для коловорота.

СВЕРНУТЬ СНАСТЬ, ТРОС

— отдать снасть, трос.

СВЕРТЫВАНИЕ ПОСЛЕ ВОЯ

— действия частей после боя, производимые для восстановления боеспособности, ослабленной в результате боевого столкновения, и для удобства перехода к новому боевому порядку.

СВЕРТЫВАТЬ, СВЕРНУТЬ

— скатывать трубкой. Свертывать койки. Свертывать флаг.

СВЕРХГЕНЕРАТОР, СУПЕРРЕГЕНЕРАТОР

(Super-regenerator) — тип регенеративного приемника, позволяющий вести прием при гораздо более сильной обратной связи, чем в обычном регенераторе, и потому обладающий по сравнению с последним большей чувствительностью.

СВЕРХДАВЛЕНИЕ

мнимое давление, избыточное давление — давление газа или пара, превышающее атмосферное давление окружающего воздуха.

СВЕРХДРЕДНОУТ

(Superdreadnought) — см. Дредноут.

СВЕРХСРОЧНАЯ СЛУЖБА

— установлена в ВМФ с целью создания опытных кадров младшего начальствующего состава и рядовых специалистов. Оставление на сверхсрочную службу после окончания действительной службы происходит по личному желанию краснофлотцев и с согласия их прямых начальников. Лица, оставшиеся на сверхсрочную службу, именуется сверхсрочнослужащими или сокращенно — сверхсрочниками.

СВЕС КОРМЫ

— см. Подзор.

СВЕСТИ РУЛЬ

(волж.) — положить руль на тот или иной борт.

СВЕТИЛА НЕБЕСНЫЕ

(Stars, luminary, heavenly bodies) — общее название для планет и звезд.

СВЕТИОНИК

(слав.) — маяк.

СВЕТОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

(Light-signals) — сигнализация помощью специальных световых сигнальных приборов: клотиковой лампы, фонарей типа Ратьера (электрических и газоацетиленовых), прожекторов и гелиографов. С. С. применяется днем на дальних расстояниях, а также ночью соответственно дальности действия, сигнальных приборов и в зависимости от обстановки. Передача ведется короткими и длинными проблесками по азбуке Морзе.

СВЕТОГРАММА

— сношение, передаваемое средствами световой сигнализации.

СВЕТОСИЛА

— отношение диаметра объектива к фокусному расстоянию; относительное отверстие объектива. С. определяет яркость изображения, даваемого объективом.

СВЕТОФИЛЬТР

(Heliofiltre) — пластинка зеркального стекла, окрашенная в какой-либо цвет, обычно в желтый, светло-оранжевый или оранжевый цвет. С. применяется для поглощения некоторых лучей, в частности, при цветной фотографии.

СВЕТЯЩИЙСЯ БАКАН

— см. Бакан.

СВЕЧА

запальная свеча, свеча зажигательная (Sparkign-plug) — электроприбор для непосредственного воспламенения горючей смеси в цилиндрах двигателя внутреннего сгорания.

СВЕЧА МЕЖДУНАРОДНАЯ

— единица измерения силы света, равная силе света такого точечного источника, который испускает световой поток в один люмен (см.) внутри единичного телесного угла (стерадиана).

СВЕЧА ПАЛИТЕЛЬНАЯ

— тонкая короткая гильза, набитая фальшфейерным составом. Служит для поджигания спасательной ракеты.

СВИДЕТЕЛЬСТВО МЕЖДУНАРОДНОЕ

— см. Свидетельство пассажирское.

СВИДЕТЕЛЬСТВО НА ГОДНОСТЬ К ПЛАВАНИЮ

Каждое вступающее в эксплуатацию судно должно пройти первоначальное техническое освидетельствование. Цель его сводится к проверке судна как плавающего сооружения в отношении безопасности находящихся на нем людей и гигиеничности условий быта и труда. Эти освидетельствования являются обязательными для всех стран, обладающих морским транспортным флотом и входящих в конвенцию по охране человеческой жизни на море. После первоначального освидетельствования на него выдается С. на Г. к П. сроком на 1 год для грузовых и пассажирских судов с валовой регистровой вместимостью 250 и более регистровых тонн и 2 года — для всех прочих судов. По истечении указанного срока эти суда подвергаются очередному освидетельствованию для возобновления свидетельства.

СВИДЕТЕЛЬСТВО О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ

— свидетельство, выдаваемое Регистром СССР сроком на 1 год после нанесения грузовых марок и проверки их. По истечении указанного срока судно должно быть предъявлено к освидетельствованию для возобновления свидетельства.

СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПОВРЕЖДЕНИИ

(Certificate of damage) — выдается в заграничных портах доковой администрацией на грузы, извлеченные из трюмов в поврежденном состоянии. В них указаны причина и размер повреждения. На основании такого свидетельства может быть возбуждена претензия к судовладельцу или страховщику на предмет возмещения убытка.

СВИДЕТЕЛЬСТВО ПАССАЖИРСКОЕ

— Согласно законодательству всех стран, в том числе и Советского Союза, судно, принимающее к перевозке 12 или более лиц сверх судового экипажа, считается пассажирским. Пассажирские суда СССР находятся под особым наблюдением Регистра СССР. Для получения права на перевозку пассажиров судно должно подвергнуться специальному освидетельствованию, после которого выдается С. П. с указанием предельно допустимой пассажировместимости по каждому классу в отдельности. Пассажирские суда, удовлетворяющие требованиям конвенции об охране человеческой жизни на море, вместо С. П. получают "международное свидетельство о безопасности", обязательное для пассажирских судов заграничного сообщения.

СВИДЕТЕЛЬСТВО СКЛАДСКОЕ

(Dock warrant) — документ, выданный складом на хранящийся в нем груз, с подробным наименованием товара, марок, веса и количества. Такие свидетельства могут быть передаваемы по индоссаменту и принимаются банками в обеспечение выданных под них ссуд. С. С. иногда называют варрант.

СВИДЕТЕЛЬСТВО СУДОВОЕ

— свидетельство, удостоверяющее право мореходного предприятия на владение судном. Выдается после внесения судна в судовой реестр.

СВИЗЕНЬ у стопора

(Laniard of the stopper) — см. Свитень.

СВИЛЕВАТОСТЬ

— см. Пороки дерева.

СВИНКА

(Pig) — см. Чушка.

СВИНЦОВЫЕ БЕЛИЛА

(Whitelead) — см. Белые краски.

СВИНЦОВЫЙ АККУМУЛЯТОР

кислотный аккумулятор (Lead-accumulator) — аккумулятор, который состоит из свинцовых пластин (электродов), погруженных в электролит — 20–30 % водный раствор серной кислоты. При пропускании через С. А. электрического тока происходят химические реакции на пластинах (различные на аноде и на катоде), при этом между пластинами возникает электродвижущая сила (зарядка). Если заряженный С. А. замкнуть на внешнюю цепь, то он будет некоторое время давать ток (разрядка), после чего его необходимо опять зарядить пропусканием через него тока от постороннего источника.

"СВИНЬЕЙ СИДЕТЬ"

— говорят про суда, имеющие дифферент на нос.

СВИСАРВИНИ

(стар.) — швиц-сарвень.

СВИСТАТЬ, СВИСТЕТЬ, СВИСТНУТЬ

(To pipe) — испускать острый, резкий, пронзительный звук, прогоняя воздух сквозь дудку, свисток и т. п. Свистать всех наверх — производить с помощью дудки специальный сигнал, по которому весь личный состав выбегает на верхнюю палубу. Свисток — однократный свист. Свистать на вахту — вызвать дудкой очередное подразделение для несения вахтенной службы.

СВИСТОВ

(Swifter) — тонкий трос, соединяющий наружные концы вымбовок, вставленных в гнезда шпиль. Применяется с той целью, чтобы вымбовки не выскакивали из своих мест, в случае если шпиль начнет вращаться в обратную сторону. С. служит также и для того, чтобы можно было больше поставить людей на шпиль, так как последний можно вращать за С. с тем же успехом, как и за вымбовки.

СВИСТОК паровой, воздушный

(Steam whistle, hooter) — звуковой сигнальный прибор. Устанавливается обычно у дымовой трубы судна на уровне ходового мостика.

СВИСТОК РУЧНОЙ

(Whistle) — свисток, помощью которого командный состав на кораблях (если нет горнистов) подает такие сигналы как "захождение", "исполнительный", "слушайте все", а равно сигналы при работах с якорями, на шпилях, при подъеме и спуске шлюпок и в других случаях, заменяя голосовые команды. Корабельный устав рекомендует еще в мирное время широко практиковать на кораблях передачу распоряжений при помощи условных знаков и свистков, т. к. в бою передача голосом часто бывает невозможной, затруднительной или длительной.

СВИТЕНЬ

(Tail of a rope, tail) — конец троса, заплетенный косой.

Свитень.

"СВОБОДНО ОТ ВСЯКОЙ АВАРИИ"

(F. A. A. – Free of all average) – страхование, предусматривающее ответственность страховщика исключительно в случаях полной утраты груза, причем частичный убыток или порча груза им не возмещается.

"СВОБОДНО ОТ ПЛЕНЕНИЯ И ЗАХВАТА"

(F. C. S. – Free of capture and seize clause) – условие, по которому страховщик не отвечает за убыток или потерю вследствие войны или вследствие нахождения в состоянии войны. По особому соглашению этот риск покрывается.

"СВОБОДНО ОТ ЧАСТНОЙ АВАРИИ"

(F. P. A. – Free of particular average) – условие, по которому страховщик не отвечает за убыток вследствие частной аварии; из этого правила, однако, исключаются убытки от посадки судна на мель, от пожара или полной гибели судна, когда, невзирая на наличие вышеуказанного условия, оплачивается и частная авария.

СВОД НЕБЕСНЫЙ

– свод, раскинувшийся над землей в виде полушария, в центре которого находится наблюдатель; днем он представляется голубым, а ночью – темным; на внутренней поверхности С. Н. нам представляются расположенными все светила.

СВОД ВОЕННО-МОРСКИХ СИГНАЛОВ

– комплект сигнальных книг Военно-Морского флота.

СВЯЗИСТ

– командир боевой части наблюдения и связи; специалист командного состава на корабле, возглавляющий службу наблюдения и связи.

СВЯЗНАЯ ПОДУШКА

(Transom) – короткий деревянный брус, связывающий два других бруса.

СВЯЗНЫЕ ПОЯСЯ

– продольные и диагональные стальные полосы, кладущиеся в несколько рядов на бимсы и приклепывающиеся к ним. Служат для скрепления бимсов. Применяются в тех случаях, когда делается только деревянный настил палубы. С. П. ставятся также вокруг люков. См., кроме того, Настил палубный деревянный.

СВЯЗЬ КОНТУРОВ

– взаимодействие между двумя колебательными контурами, при котором электрическая энергия может переходить из одного контура в другой (напр. из лампового генератора в антенну при радиопередаче). Различают С. К. гальваническую, емкостную, индуктивную и автотрансформаторную.

СВЯЗЫВАТЬ, СВЯЗАТЬ

перлины, тросы и пр. (To bind together) – скреплять и соединять их узлом.

СДАВАНИЕ АЭРОСТАТА

– разматывание троса с барабана лебедки, вследствие чего привязной аэростат поднимается вверх.

СДАВАТЬСЯ, СДАТЬСЯ

– податься назад, дать дорогу, очистить место. Шлюпкам сдать на выстрел – отойти от трапа и встать на выстрел. Сдаться к трапу – находясь выше трапа, подойти к нему. Сдаться на бакштов – оттянуть за корму. Сдаться по течению.

СДАТОЧНЫЙ КАПИТАН

– капитан, назначенный заводом на вновь выстроенное судно. С. К. является ответственным лицом за безопасное плавание судна до момента сдачи его заказчику.

СДАЧА КОРАБЛЯ В ПОРТ (К ПОРТУ)

– передача корабля в ведение военного порта для ремонта, хранения и ликвидации в случае непригодности его для дальнейшей службы в военном флоте.

СДАЧА КОРАБЛЯ ЗАВОДОМ

– передача заказчику заводом вновь построенного или модернизированного корабля после производства всех необходимых испытаний.

СДВИГ

– расстояние между перпендикулярами к линиям заграждений, проходящим через две ближайшие мины в разных рядах.

СДВИГ, СРЕЗ

– вид деформации, при которой соседние сечения детали сдвигаются одно относительно другого, оставаясь параллельными. При С. величина абсолютной деформации определяется линейной величиной сдвига. Относительной деформацией ? С. считается отношение абсолютной деформации к расстоянию между сечениями, подвергавшимися С.

СДЕЛАТЬ ВЫСТРЕЛ

(To make a shot or to fire a gun) – произвести выстрел из огнестрельного оружия. Сделать галс (To make a board) – пройти при лавировке какое-либо расстояние одним галсом. Сделать узел (To tie a knot) – завязать узел.

СДРЕЙФОВАТЬ

– быть снесенным ветром или течением.

СЕВЕР

(North) – один из четырех главных румбов на плоскости истинного горизонта.

"СЕВЕР"

(арх.) – холод, мороз при северном ветре.

СЕВЕРНОЕ БЕРЕГОВОЕ ПРОТЯЖЕНИЕ

(Northern range) – выражение, употребляющееся в цертепартиях для обозначения места погрузки или выгрузки судна – одного из портов Сев. Америки, а именно: Нью-Йорк, Филадельфия, Ньюпорт-Ньюс, Норфольк и Балтимора.

СЕВЕРНОЕ ЭКВАТОРИАЛЬНОЕ ТЕЧЕНИЕ АТЛАНТИЧЕСКОГО ОКЕАНА

– см. Экваториальное северное течение Атлантического океана.

СЕВЕРНОЕ ЭКВАТОРИАЛЬНОЕ ТЕЧЕНИЕ ТИХОГО ОКЕАНА

– см. Экваториальное северное течение Тихого океана.

СЕВЕРО-АФРИКАНСКОЕ ТЕЧЕНИЕ
— см. Атлантическое течение.

СЕВЕРО-ИСТОК
(слав.) — северо-восток.

СЕГАРСЫ
(Wooden rings) — дубовые обручи или кольца из прутowego железа, надеваемые на мачту (гафель, леер).

Сегарсы.
К ним привязываются стоячей шкаториной косые паруса (трисели).

СЕДЛА БАРИЧЕСКИЕ, или СЕДЛОВИНЫ
(Col or saddle) — промежуточные барические области между двумя циклонами и двумя антициклонами. Характерным для С. является более или менее обширный центральный район с малыми градиентами и вследствие этого слабыми ветрами неустойчивых направлений, неустойчивой погодой и туманами.

СЕДЛОВАТОСТЬ ПАЛУБЫ
(Sheer) — наличие по длине судна некоторой кривизны, чем обеспечивается меньшее заливание палубы водой и в силу этого повышение мореходных качеств судна.

СЕДЛООБРАЗНЫЙ ИЗОЛЯТОР
— изолятор, применяемый для подвешивания передающих антенн.

СЕЗЕНЬ
(Gasket, knipper, furling line) — плетенка с очком на одном конце и косой на другом (С. плетеный). С. могут быть и тканями; такие С. ткнут совершенно так же, как и маты, но попарно.

Сезни для парусов.
В зависимости от назначения или места употребления С. носят различные наименования. См. также Риф-сезень.

СЕЗЕНЬ КОЕЧНЫЙ
— сезень, которым связывается скатанная койка.

СЕЗЕНЬ ОБНОСНЫЙ
(Sea gasket, furling line) — сезень, которым обносится парус при креплении его к рангоутному дереву. С. О. делаются тканями. С. О. из белого шкимушгара иногда красятся.

СЕЗНИ КРЕСТОВЫЕ
(Bunt gaskets or cross gaskets) — сезни, которыми накрест крепится рубашка прямого паруса.

СЕЙ-ГОРДЕНЬ
— гордень, блок которого заведен на топ мачты.

СЕЙ-ТАЛИ, СЕЙ-ТАКЕЛЬ

(Stay-tackle) – тали, основанные между тонкоходными двухшкивным и одношкивным блоками. Одношкивный блок С.-Т. вязан в ординарный строп с длинной шейкой с гаком.

Сей-тали.

Двухшкивный блок вязан в ординарный короткий строп с гаком. Коренной конец С.-Т. продевается в небольшую стропку, взятую под строп одношкивного блока, и затем вяжется выбленочным узлом за шейку стропа под самым блоком. Стройка, в которую продевают коренной конец С.-Т., придерживает его к щеке блока. Толщина лопаря С.-Т. 89–114 мм (31/2–41/2 дм.). С.-Т. применяются для подъема тяжестей, гребных судов, для тяги стоячего такелажа и вообще для тяжелых судовых работ.

СЕЙ-ШКЕНТЕЛЬ

– снасть стоячего такелажа мачты. С.-Ш. накладывают на топ мачты первым, после него накладываются ванты и затем штаги. В С.-Ш. закладываются сей-тали для производства различных судовых работ: тяги стоячего такелажа, подъема тяжестей и проч.

СЕЙЛС

(Sail) – парус.

СЕЙНЕРНЫЕ ЛЕБЕДКИ

– два различных типа лебедок, из которых одни применяются для промысла датским, а другие кошельковым неводом. Лебедки обоих типов имеют по два небольших барабана (подобных швартовным барабанам), причем лебедки для промысла датским неводом имеют еще специальное устройство (Coiler), укладывающее выбираемые тросы в бухты.

СЕЙНЕР

(Seine-boat, Seine net fishing vessel) – рыболовное судно (обычно мелкий моторный бот) для промысла датским и кошельковым неводом. Крупные С. сохраняют основные черты небольших траулеров и английских дрейфтеров. Основные требования, которые предъявляются к таким С., сводятся к наличию свободной площади в кормовой части палубы.

СЕЙША

(Stationary wave, standing wave) – стоячая волна (см.).

</FONTaaaa

СЕКСТАН КАРМАННЫЙ

– С. небольшого размера и веса, хранится в кожаном футляре и носится на ремне или просто в кармане. Точность отсчета – 1 мин. дуги. С. К. может оказаться весьма полезным во время путешествий, при беглой маршрутной съемке, для определения положения интересных точек местности и т. п. Образцы таких маленьких секстанов изготавливаются французскими и английскими фирмами.

СЕКТОР

(1. Sector. 2. Log-board) – 1. Стойка на гакаборте, поддерживающая нок гика, когда он опущен. 2. См. Лаг ручной.

СЕКТОР РУЛЕВОЙ

– румпель (см.) в виде кругового сектора.

СЕКТОР ЦИКЛОНА ТЕПЛЫЙ

– сектор циклона, в котором поток более теплого воздуха еще касается земной поверхности. Спереди он ограничен теплым фронтом (см.), а сзади – холодным

фронтом (см.). В теплом секторе большею частью наблюдается туман или низкие слоистые облака, из которых могут выпадать осадки морозящего характера.

СЕКТОРЫ, или УГЛЫ ОСВЕЩЕНИЯ МАЯКОВ

— применяются для указания фарватеров, а также опасных или непроходимых районов. Для устройства их на маяках служат особые цветные экраны. Метод секторов (безопасных или ведущих, а также опасных — справа, слева) служит для выбора пути; однако С. не освобождают от необходимости проверять свое место пеленгом маяка, что особенно важно близ границ углов, когда свет начинает терять свою рельефность (полусвет).

СЕКUNДА

(Second) — 1. Единица измерения времени. 2. Единица измерения углов, равная $1/3600$ градуса.

СЕКUNДОМЕРЫ

(Stop-watch) — приборы, применяемые для измерения небольших промежутков времени с точностью до десятых долей секунды. С. бывает или с одной секундной стрелкой для точного измерения одного промежутка времени, или с двумя стрелками для измерения двух промежутков времени.

СЕКЦИИ АНГЛИЙСКИХ МОРСКИХ КАРТ

(Sections) — для плавания в заграничных водах главным пособием являются морские карты, издаваемые английским адмиралтейством. Все сведения об этих картах можно получить в специальном каталоге (Catalogue of Admiralty charts, plans and sailing directions), где имеется алфавитный и номерной указатели карт, разделенные на 18 коллекций или секций. Секции эти следующие:

I. Сборные листы, атласы ветров, течений и т. п. Океанские карты.

II. Берега Великобритании.

III. Немецкое море с прилегающими берегами, не принадлежащими Англии, северный берег Европы и Балтийское море.

IV. Норвегия, Лапландия и Белое море.

V. Северный и западный берега Франции, Испании и Португалии.

VI. Средиземное, Мраморное, Черное и Азовское моря.

VII. Африка и прилегающие острова.

VIII. Красное и Аравийское моря, Индия, Суматра, Малаккский полуостров, Сиамский залив.

IX. Китайское море, Китай, Корея, Маньчжурия, берега СССР в Восточном океане, Япония.

X. Филиппинские острова и Восточный архипелаг.

XI. Австралия и Новая Зеландия.

XII. Острова Тихого океана.

XIII. Западный берег Америки.

XIV. Фальклендские острова и остров Георгия.

XV. Аргентина, Парагвай, Южная Америка.

XVI. Центральная Америка и Вест-Индия.

XVII. Восточные берега Америки и североамериканские озера.

XVIII. Арктический океан.

СЕЛЪЗЯ

(арх.) — обледенелая поверхность, ледяная корка на предмете, наледь.

СЕМАФОР РУЧНОЙ

(Semaphore) — один из способов зрительной сигнализации, применяемый на флоте. Переговоры по семафору заключаются в передаче (приеме) условных знаков, изображаемых различными положениями рук или движением, из которых каждое соответствует отдельной букве алфавита или условному служебному знаку (семафорная азбука). Путем последовательной передачи таких знаков, отделяя

последние друг от друга особым знаком или небольшой паузой, можно передать по буквам любое слово. Для лучшей видимости переговаривающиеся берут в руки семафорные флажки, т. е. небольшие древки с прибитыми к ним небольшими флагами из флагдука. Цвет флажков бывает разный и выбирается в зависимости от фона, на котором проектируется передающий сигнальщик, и условий освещения.

Семафорная азбука русская.

За отсутствием семафорных флажков для улучшения видимости в руки можно взять фуражки, носовые платки и т. п.

Семафорная азбука латинская.

С. также называют корреспонденцию, переданную (принятую) посредством С.

СЕМАФОР МАЧТОВЫЙ

— специальный сигнальный аппарат, состоящий из стойки или мачты с крыльями в верхней части, которые могут с помощью целой системы механических приспособлений устанавливаться в согласии со значениями семафорной азбуки. С. М. находит широкое применение на береговых станциях для ведения переговоров с судами, почему его часто называют береговым семафором. С. М., кроме того, иногда называют механическим семафором.

СЕНТ-ИЛЕР

— см. Прием Сент-Илера.

СЕПАРАТОР

(Separator) — аппарат, установленный на паровой магистрали и служащий для отделения от пара увлеченной им воды.

СЕПАРИРОВАНИЕ

— отделение одной партии груза от другой при погрузке в трюм судна. Предметы, служащие для этой цели (брезент, трос и пр.), называются сепарациями.

СЕПТОРЫ, СЕПТЕРСЫ

(стар.) — железные стойки, установленные по бортам судна.

СЕРВОМОТОР

(Servo-motor) — механизм, предназначенный для управления каким-либо двигателем и, в частности, для изменения числа его оборотов и хода в ту или другую сторону. С. применяется в рулевых машинах и дает возможность сообщать этим машинам при перекладке руля скорость и направление вращения, соответствующие скорости и направлению вращения ручного штурвала, предназначенного для управления рулевой машиной.

СЕРВОРУЛИ

— вспомогательные рули, устанавливаемые позади главного руля на самолетах и служащие для уменьшения сил давления на рычаги управления.

СЕРДЕЧНИК

(1. Heart of the rope. 2. Core) — 1. Тонкая слабо свитая прядь (сердцевина), вокруг которой навиты стальные пряди троса. Сердечником снабжаются только тросы, имеющие более трех прядей, т. к. иначе у этих тросов в середине непременно образовывалась бы пустота, пряди не ложились бы гладко, а проваливались и сам трос был бы неровным. Кроме того, в этой пустоте собиралась бы сырость, и трос преждевременно начал бы портиться. 2. Центральная часть электрического прибора: а) С. магнитный — железный, пластинчатый, проволочный или цельный стержень, вокруг которого располагается обмотка электромагнита; б) С. трансформатора —

внутренняя, собранная из динамного железа часть трансформатора, вокруг которого располагаются обмотки; в) С. якоря электрической машины – часть, состоящая из тонких листов динамного железа; на С. якоря накладывается обмотка.

СЕРЕДОК

(волж.) – см. Осередок.

СЕРИЕС-МАШИНА

– машина с последовательным возбуждением (Series-excited dynamo, series motor) – генератор или двигатель постоянного тока, у которых обмотка индукторов соединена последовательно с обмоткой якоря. Ток, идущий из якоря, проходит и через обмотку индукторов.

СЕРИИ

(Series) – подразделение поврежденного груза на отдельные партии для установления размера убытка по каждой партии или серии в отдельности. Необходимость установления размера убытка по серии вызывается условием франшизы, в силу которой страховщик не обязан возмещать убыток ниже известного процента стоимости груза.

СЕРТИФИКАТ

(Certificate) – общее название всякого рода свидетельств и удостоверений, выдаваемых учреждениями в области их компетенции, как, напр.: на удовлетворительность видимости отличительных огней, на разрывную крепость стального троса для грузового шкентеля, на безопасность сейфов для хранения ценных грузов и т. п. Имеет широкое применение в советском торговом флоте в обеспечении техники безопасности.

СЕРТИФИКАТ ЗЕРНОВОЙ

(Grain cargo certificate) – свидетельство, которым должны быть снабжены все приходящие в Англию зерновые суда, удостоверяющее, что меры предосторожности для безопасности плавания судна были приняты.

СЕРЬГА

– 1. Трос, который одним своим концом крепится у борта буксирующего судна (винтового), а другим обхватывает буксирный трос, поддерживая его на весу и тем предупреждая попадание его в винт. 2. Один из способов заводки троса за что-либо (напр. за рым). См. Дуплинь.

СЕТЕВОЕ ЗАГРАЖДЕНИЕ

Сетевое заграждение.

– см. Сеть заграждения.

СЕТКА

– металлический электрод, выполненный в виде спирали; С. применяется в электронных лампах и газонаполненных приборах и служит для регулирования величины тока электронного потока, проходящего в лампе (между катодом и анодом).

СЕТКИ КОЕЧНЫЕ

(Hammock nettings) – специальные железные ящики, устраиваемые на верхней палубе военных кораблей (по бортам, вокруг башен, у роств и в других местах) для хранения на дневное время командных коек. С. К. с одной стороны делаются открытыми; для того чтобы в них не попадала вода, они занавешиваются полотнищем парусины, называемым обвесом.

СЕТКИ ПОГРУЗОЧНЫЕ

– см. Грузовые сетки.

СЕТОЧНЫЙ СТРОП

– см. Грузовые сетки.

СЕТТИ

– средиземноморские суда; оснащались и ходили наподобие галер и шеек с парусами, называемыми сетти.

СЕТЬ ЗАГРАЖДЕНИЯ

(Protecting net) – полотнища металлической сети, устанавливаемые на небольшом расстоянии от борта судна на специальных выстрелах – шестах – в целях защиты от торпед.

Сеть заграждения.

С. З. ставилась при стоянках судов на якорю. В настоящее время на нашем флоте снята с вооружения.

СЕТЬ ПРОТИВОЛОДОЧНАЯ

– специальная сеть из стального проволочного троса с очень большими ячейками (площадью до 15–20 м²), служащая для предотвращения прохода подводных лодок в гавань или по фарватеру и для уничтожения их взрывом прикрепленных к сети подрывных патронов или небольших мин. С. позиционная служит для обнаружения подводных лодок в случае попадания их в сеть (С. сигнальная или индикаторная). Устройство сети заключается в установке основы из стального троса (на специальных якорях, бонах и поплавках), к которой подвешиваются полотнища сети. В зависимости от назначения к сети подвешиваются специальные подрывные патроны или прикрепляется оттяжка сигнального буя. Сеть прикрепляется к основе с расчетом, чтобы при проходе подводной лодки через сеть она отрывалась бы незаметно для лодки. При дальнейшем движении лодки происходит или взрыв патрона, или буксируется буюк, который загорается, указывая место лодки.

СЕТЬ ПРОТИВОТОРПЕДНАЯ

– см. Сеть заграждения и Бон противоторпедный сетевой.

СЕТЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ

(Electrical network) – система проводов, снабженная соответствующими вспомогательными приспособлениями (изолирующими, поддерживающими, защитными, для включения и пр.) и служащая для передачи энергии от генераторов к местам потребления и для распределения (канализации) между отдельными потребителями.

СЕЧКА

– пенька высшего качества.

СЖАТИЕ

(Compression) – процесс, происходящий в цилиндре двигателя и заключающийся в сжатии горючей смеси в карбюраторных и газовых нефтяных двигателях или воздуха в дизелях, нефтяных двигателях и компрессорах. С. в двигателе предшествует воспламенению топлива. С. применяется во всех двигателях с целью увеличения мощности и улучшения условий горения топлива.

СЖАТИЕ

— см. Растяжение.

СИВЕР

(байкал.) — северный ветер.

СИВЕРКА

(арх.) — холодная погода, холода, морозы.

СИВЕРКО

(бел.) — холодный, резкий ветер зимою, не обязательно северный.

СИГНАЛ

(Signal) — условный знак, заметный для глаза (зрительный) или слуха (звуковой). Переговоры С. производятся при помощи сигнальных сводов.

СИГНАЛ БЕЗОПАСНОСТИ

— буква "Т", трижды повторенная радиостанцией; по азбуке Морзе, выражается так — — . Этот сигнал извещает, что радиостанция, посылающая его, собирается передавать сведения, касающиеся безопасности плавания, или спешные сведения метеорологического характера. Извещения о безопасности плавания посылаются спустя одну минуту после самого сигнала безопасности и повторяются три раза на протяжении промежутка времени в 10 мин.

СИГНАЛ С ПУШКОЙ

(Signal with shot) — производство холостого выстрела на флагманском корабле одновременно с подъемом сигнала. Означает требование немедленного выполнения сигнала или выговор.

СИГНАЛЫ БЕДСТВИЯ

(Distress signals) — сигналы, подаваемые судном, терпящим бедствие и требующим помощи от других судов или с берега. С. эти следующие. Днем: 1) выстрелы из орудия или другие С., производимые путем взрыва, через промежутки около одной мин. 2) С. Б. по международному своду; 3) отдаленный сигнал, состоящий из квадратного флага и шара; 4) непрерывный звук любого аппарата для производства туманных сигналов; 5) международный С. Б. по радиотелеграфу или радиотелефону (см. ниже). Ночью: 1) выстрел из орудия, как и днем; 2) пламя на судне (напр. сожжение смоляной или масляной бочки и т. д.); 3) ракеты или гранаты, выбрасывающие звезды всякого цвета, пускаемые по одной через короткие промежутки времени; 4) непрерывный звук любого аппарата для производства туманных сигналов; 5) международный сигнал о бедствии по радио. Сигнал бедствия радиотелеграфный — согласно решению Вашингтонской радиотелеграфной конвенции 1927 г. судно, терпящее бедствие и нуждающееся в немедленной помощи, должно подавать по радио на международной волне следующий сигнал, выраженный по азбуке Морзе: ... — — — ...; этот сигнал SOS представляет . комбинацию первых букв английской фразы "Save our souls", что в переводе означает: "Спасите наши души". Все радиостанции, как судовые, так и береговые, услышав этот сигнал, должны немедленно прекратить всякую другую передачу, способную помешать приемке или посылке С. Б. Посланный С. Б. должен сопровождаться незамедлительно сообщением сведений о наименовании судна, терпящего бедствие, его месте (широта и долгота от Гринвича), а также истинного пеленга или расстояния в морских милях до какого-либо определенного географического пункта.

СИГНАЛЫ БОЕВЫЕ

— сигналы, имеющие боевое значение; применяющиеся в бою.

СИГНАЛЫ БУКСИРНЫЕ

— условные сигналы, применяющиеся только буксирующим или буксируемым судами; днем они производятся при помощи флага, который можно показывать, держа в руке или поднимая на штаге, вантах, гафеле, смотря по обстоятельствам; ночью же вспышками, избегая при этом введения в заблуждение других судов.

СИГНАЛЫ ВРЕМЕНИ

(Time signals) — в наиболее важных портах для удобства мореплавателей ежедневно показывается особым условным сигналом момент среднего местного или поясного, а в некоторых пунктах и среднего гринвичского полдня. Момент такого сигнала определяется обыкновенно началом быстрого спуска (вернее — падения) шара, флага или другого какого-либо предмета, поднимаемого за несколько минут до указываемого полдня на особой мачте, установленной на возвышенном месте и хорошо видимой с рейда. В некоторых портах момент такого сигнала сопровождается, кроме того, еще пушечным выстрелом. За последнее время широкое применение находит подача С. В. в портах зажиганием яркой электрической лампочки, потухающей в момент указанного полдня. Пункты и время подачи сигналов указываются на картах и в лоциях; подробное описание каждого сигнала дается в "Описании маяков и сигналов времени" (Admiralty List of Lights and Time Signals). В настоящее время с развитием радиотелеграфии получил широкое распространение способ проверки часов по С. В., подаваемым по радио. Пользование этими сигналами доступно всякому кораблю, имеющему радиоприемник. Начало такой подачи сигналов положила радиостанция башни Эйфеля в Париже.

СИГНАЛЫ ЗВУКОВЫЕ

(Sound signals) — сигналы, производимые помощью колокола, горна, свистка, ревуна, сирены и т. п.

СИГНАЛЫ ЛОЦМАНСКИЕ

— для вызова лоцмана употребляются следующие сигналы. Днем: 1) однофлажный сигнал по международному своду — "Г" (Мне нужен лоцман); 2) двухфлажный сигнал по международному своду "ПТ" (Мне нужен лоцман); 3) лоцманский флаг, поднятый на фок-мачте. Ночью: 1) синий фальшфейер, сжигаемый каждые 15 мин.; 2) яркий белый огонь, показываемый через короткие промежутки времени над фальшбортом, в течение около одной минуты каждый раз; 3) сигнал "ПТ" (русскими буквами), подаваемый сигнальным фонарем.

СИГНАЛЫ ОТДАЛЕННЫЕ

(Distant signals) — сигналы для переговоров на больших расстояниях, где для лучшей видимости вместо флагов применяются шары, конусы и цилиндры; при международных переговорах не применяются, за исключением С. О. о бедствии, состоящего из шара и квадратного флага в любой комбинации.

СИГНАЛЫ ПОДВОДНО-ЗВУКОВЫЕ

(гидроакустические) — сигналы, производимые с помощью подводно-звуковых средств связи.

СИГНАЛЫ О ТЕЧЕНИЯХ

— сигналы, пока еще не имеющие большого распространения. В советских водах к ним причисляются такие приливные сигналы, как сигналы с Мудьюгского маяка в Белом море и на острове Ланг на Дальнем Востоке. В иностранных водах, главным образом в Германии, сигналы о течениях делаются на плавучих маяках. Описание сигналов можно получить в лоциях. Эти сигналы указывают направление и скорость течения.

СИГНАЛЫ ПОЗЫВНЫЕ, или просто ПОЗЫВНЫЕ

(Distinguishing signals) — особые сигнальные сочетания, присвоенные каждому соединению, части флота, кораблям, вспомогательным судам, береговым постам и

должностям. П. служат для вызова, обозначения адреса, подписи или имеют особое значение. Каждый корабль, кроме присвоенных ему военных П., имеет еще и международные П. Военные П., сделанные начальником подчиненному кораблю или соединению без сигнала, обозначают: Не то делаете или Осмотреться (кораблю или соединению, чьи позывные подняты). Военные П., поднятые на корабле, означают его готовность к производству определенного действия (напр. готовность к съемке с якоря).

СИГНАЛЫ ПРИЛИВНЫЕ

— в некоторых портах (преимущественно французских и бельгийских) принято показывать состояние уровня моря и поправки глубин в связи с приливами. С. П. показываются как днем, так и ночью. Подробности о С. П. даются в лоциях, а иногда в "List of Lights" — в графе Remarks, когда С. П. выражается каким-либо огнем.

СИГНАЛЫ ТУМАННЫЕ

(Fog signals) — сигналы, подаваемые в море маяками и судами во время туманной погоды в целях обеспечения безопасности мореплавания. Применяются три способа туманной сигнализации: 1) воздушными звуковыми сигналами, включающими: колокол (Fog bell), гонг (Fog gong), горн (Fog horn), свисток (Fog whistle), сирену (Fog siren), пушку (Fog gun), взрывы (Fog explosive), диафон (Diaphone) и наутофон (Nautophone). Род С. Т., производимого тем или иным маяком, обозначается на морских картах. С. Т. паротеплоходами производятся на ходу — свистком или сиреной, а парусными судами — туманным горном. Суда, стоящие на якоре, подают С. Т. колоколом; 2) подводными звуковыми сигналами (Submarine sound signals), производимыми осциллятором или подводным колоколом (Submarine fog-bell); 3) по радиотелеграфу (Wireless telegraphy).

СИГНАЛЫ ШТОРМОВЫЕ

— специальные сигналы (конусы, шары, Т-образные фигуры и пр.; ночью — белые и красные огни), поднимаемые на мачтах, установленных в определенных точках побережья, с целью предупреждения кораблей о предстоящем усилении ветра от 5 баллов и более (на озерах от 4 баллов). К числу С. Ш. можно отнести и те аналогичного вида сигналы, которые, как, напр., на побережье Китая, предупреждают корабли о местоположении центра тропического циклона и направлении его перемещения.

СИГНАЛИЗАЦИЯ

— производство сигналов в целях связи и для обеспечения безопасности мореплавания. Различают С. зрительную (оптическую) и звуковую (акустическую).

СИГНАЛИЗАЦИЯ СЕМАФОРМ

— см. Семафор.

СИГНАЛИЗАЦИЯ СИГНАЛЬНЫМИ ФИГУРАМИ

— сигнализация, применяющаяся для производства условных отдаленных сигналов по международным, местным и военным правилам. С. С. Ф. также применяется для предостережения об ожидаемых штормах и сильных ветрах, о высоте воды, приливе и отливе и других предупредительных сигналах в портах. Применяются следующие сигнальные фигуры: шар, конус, цилиндр, Т-образная фигура, четырехугольный и треугольный флаги и выпел.

СИГНАЛИЗАЦИЯ ФЛАГАМИ ПО МЕЖДУНАРОДНОМУ СВОДУ

— флажная сигнализация помощью специальных флагов, значение, расцветка и рисунки которых установлены в порядке международного соглашения. Флажные сигналы, поднимаемые по международному своду, могут быть: 1) однофлажные — особо спешные и важные; 2) двухфлажные — сигналы бедствия, маневрирования и др. важные; 3)

трехфлажные – для повседневных переговоров; 4) четырехфлажные – географические, позывные и для показания курса или пеленга; 5) пятифлажные – для показания времени или места.

СИГНАЛЬНАЯ КНИГА

(Signal-book) – книга, содержащая перечень отдельных слов и целых выражений, встречающихся в морской практике с соответствующими условными их изображениями, в форме коротких сочетаний букв и цифр, имеющих целью упрощение и быстроту передачи определенных распоряжений, донесений и других сообщений (сношений).

СИГНАЛЬНАЯ МАЧТА

– 1. Столб с поперечиной наверху, установленный на берегу для подъема на нем условных сигналов, указывающих глубину на перекате (волж.). 2. Мачта, установленная на берегу для целей связи на постах СНИС.

СИГНАЛЬНАЯ ПУШКА

– выстрел (или ряд выстрелов), данный в условленный момент, напр. для начала гонки, для возвращения команды с берега и т. п.

СИГНАЛЬНЫЕ ОГНИ СУДОВЫЕ

(Lantern signal lights) – особые огни, носимые судами во всякую погоду от захода до восхода солнца с целью избежать столкновения при расхождении с другими судами.

СИГНАЛЬНЫЕ РАКЕТЫ

(Signal rockets) – см. Ракеты.

СИГНАЛЬНЫЕ ШКАФЫ

(Signal lockers) – шкафы на мостиках, в которых хранятся сигнальные флаги.

СИГНАЛЬНЫЙ КОНЕЦ, СИГНАЛЬНЫЙ ЛИНЬ

– конец (веревка) в 63 мм, взятый удавкой вокруг пояса водолаза и проходящий над грудным грузом так, чтобы водолаз всегда мог легко его нащупать рукой; другой конец линя идет к человеку (обычно водолазу), стоящему вблизи водолазного аппарата. С помощью С. К. водолаз, находящийся под водой, дает условные сигналы. Основные сигналы производятся медленным натяжением и отрывистым дерганием линя в разных комбинациях и предусматривают только самые необходимые требования от водолаза наверх, напр.: "мне мало воздуха", "мне много воздуха", "мне хорошо", "мне дурно", "подымайте меня" и т. д.

СИГНАЛЬНЫЙ ОФИЦЕР

– офицер, ведающий сигналопроизводством на кораблях иностранных флотов.

СИГНАЛЬНЫЙ СТАРШИНА

(Yeoman of the signals) – в нашем флоте до 1932 г.: младший командир сигнальной специальности, соответствующий современному командиру отделения. В дореволюционном флоте – старший из сигнальщиков.

СИГНАЛЬНЫЙ ФОНАРЬ

(Signal-lantern) – фонарь специального устройства, применяющийся для связи в темное время суток на близкое расстояние как на якоре, так и на ходу в тех случаях, когда необходимо соблюдать скрытность сигнализации. Скрытность обеспечивается направленностью сигнализации, в пределах около 10°. Передача сигналов ведется короткими и длинными проблесками по азбуке Морзе.

СИГНАЛЬНЫЙ ШАР

(Time-ball) — см. Сигналы времени.

СИГНАЛЬНЫЙ ЯЩИК

(Signal chest) — ящик с отделениями, в котором хранятся сигнальные флаги.

СИГНАЛЬЩИК

(Signalman) — краснофлотец, имеющий специальную подготовку по сигналопроизводству и несущий службу наблюдения и связи.

СИДЕНИЕ КОРМОВОЕ

(Stern seat) — скамейка (банка) в корме шлюпки для пассажиров.

СИДЕРАЛЬНОЕ ВРЕМЯ

(Sideral time) — звездное время.

СИДРО

(слав.) — якорь.

СИЗИГИЯ

(Syzygy) — положение Луны, когда долгота ее или равна долготе Солнца (соединение) или же отличается от последней на 180° (противостояние); в первом случае происходит т. наз. новолуние, а во втором полнолуние.

СИККАТИВЫ

(Siccative) — соединения некоторых металлов, главным образом кобальта, свинца и марганца, обладающих способностью значительно ускорять высыхание масел. С. употребляют при изготовлении олифы, масляных лаков и красок. Действие С. основано на том, что они легко отдают свой кислород.

СИКОЗАК

(Seekosak) — многолетний, большой мощности, слоистый лед, образующийся в высоких полярных широтах, в бухтах и заливах. Слоистость возникает вследствие ежегодного накопления и таяния снегового покрова.

СИЛА

(Force) — причина, сообщающая телу ускорение, т. е. заставляющая тело выйти из состояния покоя или изменяющая скорость или направление его движения. Механика совершенно отвлекается от физической природы этой причины; сила притяжения земли, сила притяжения или отталкивания электрических зарядов, сила натяжения нити с точки зрения механики совершенно эквивалентны, если только они равны по величине и одинаково направлены, т. к. сила есть величина направленная (вектор). В технике сила измеряется в килограммах, в физике за единицу силы принимается дина.

СИЛА ВЕТРА

(Strength of the wind) — см. Ветер.

СИЛА ЛОШАДИНАЯ

— см Лошадиная сила.

СИЛА МАШИНЫ ИНДИКАТОРНАЯ

(Indicated horse power) – мощность машины, развиваемая паром в цилиндрах и измеряемая индикатором. Сокращенное обозначение IHP (иле).

СИЛА МАШИНЫ ЭФФЕКТИВНАЯ

(Effective horse power) – часть полной мощности машины, идущая на преодоление сопротивления воды движению судна. Сокращенное обозначение EHP (элс).

$$EHP = (PV \cdot 0.514) / 75 \text{лс},$$

если сопротивление воды P выражено в килограммах и скорость хода V в узлах.

СИЛА РЕАКЦИИ, СИЛА ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ

(Reacting force) – сила, с которой противодействует по третьему закону Ньютона тело, подвергающееся внешним воздействиям. С. Р. равна по величине и противоположна по направлению внешней силе. Напр. если машина давит на фундамент сверху вниз с силой, равной ее весу, то фундамент воздействует на машину с такой же силой реакции по направлению снизу вверх.

СИЛА ТОКА

(Conducting power) – см. Ток электрический.

СИЛЫ СУДОВОГО МАГНЕТИЗМА

– действие силы земного магнетизма на железный корпус корабля вызывает в последнем появление магнитных сил или появление судового магнетизма. Совместное действие на компас сил земного и судового магнетизма может быть, как показывает теория, сведено к 6 силам, различным образом влияющим на компас. Магнитная сила земли направлена, вообще говоря, под углом к горизонту, и ее для удобства заменяют двумя составляющими силами: H – горизонтальной и Z – вертикальной. Возникшие в корабельном корпусе 6 сил имеют следующие названия:

(1) H – сила, направляющая компасную стрелку по магнитному меридиану;

(2) U – сила, производящая постоянную на всех курсах девиацию;

(3) V – продольная сила

(4) G – поперечная сила

происходят от твердого судового железа и производят полукруговую девиацию;

(5) D

(6) Q

происходят от мягкого судового железа и производят четвертную девиацию.

Выражения полукруговая и четвертная означают, что при повороте судна на 360° девиации, производимые соответственно этими силами, 2 и 4 раза переходят через нуль.

СИЛЫ УПРУГОСТИ

– см. Внутренние силы.

СИЛУМИН

– см. Алюминиевые сплавы.

СИЛЬНО ГРЕСТИ

(Ply the oars amain) – грести наваливаясь, полной силой.

СИМЕНС

– единица электрической проводимости. Участок электрической цепи обладает проводимостью в 1 сименс, если при напряжении между его концами в 1 в по нему протекает ток в 1 а. Проводимость цепи, обладающей сопротивлением в p омов, равна $1/p$ сименс.

СИМЕНС-МАРТЕНА

— см. Сталь.

СИНИЕ КРАСКИ

(Blue). Берлинская лазурь — сложное соединение железа с цианом; весьма употребительная краска. Ультрамарин — сложная механическая смесь, частично химическое соединение; не меняет своего цвета на свету. Хороший пигмент для окраски дерева; для железа не рекомендуется, т. к. заключающаяся в нем сера действует на железо. Не может смешиваться с пигментами, содержащими свинец, т. к. темнеет от образования серно-свинцовых соединений.

"СИНИЙ УГОЛЬ"

— энергия приливо-отливной волны или волнения.

СИНОПТИЧЕСКИЙ ПЕРИОД

— промежуток времени, измеряемый днями, в течение которого циклонические и антициклонические процессы группируются соответственно в одних и тех же районах.

СИНХРОНИЗМ

(Synchronism) — полное совпадение течения двух процессов по времени.

СИНХРОННАЯ МАШИНА

(Synchronous generator) — электрическая машина, скорость вращения которой при всех условиях работы остается постоянной и зависит только от числа полюсов машины и частоты переменного тока. Наиболее широкое применение С. М. имеют в качестве генераторов, преобразователей и фазных компенсаторов.

СИНХРОННЫЙ ДВИГАТЕЛЬ

(Synchronous motor) — см. Синхронная машина.

СИНЯЯ РУБАШКА

(Blue jacket) — см. Фланелевка.

СИРЕНА

паровая, воздушная, электрическая (Siren, hooter) — сигнальный звуковой прибор, могущий давать звуки очень большой силы и любого тона при помощи пара или сжатого воздуха. Современные судовые С. слышны на расстоянии 3—5 км при любых атмосферных условиях, но часто звук сирены слышен вполне отчетливо и до 20 км. С. устанавливается обычно у дымовой трубы на уровне ходового мостика. На небольших судах, напр. на моторных катерах, С. устанавливаются ручные.

СИРИУС

(Dog-star, Sirius) — самая яркая звезда, видимая на небе; 1,4 величины, ? (альфа) в созвездии Большого Пса. Она видна в Союзе ССР на южной части неба зимой. С. — двойная звезда. Свет от нее доходит до Земли в 9,88 г.

СИРОККО, ШИРОККО

(Sirocco) — очень теплый и влажный ветер от южной четверти горизонта, дующий над центральной частью Средиземного моря, Италией и Далмацией, сопровождающийся значительной облачностью и осадками. Особенно часто наблюдается зимой. В Аравии, Палестине и Месопотамии С. называют, наоборот, очень сухие и горячие ветры, поднимающие густые облака пыли и песка.

СИСТЕМА CGS

– см. Абсолютная система мер.

СИСТЕМА БАЛЛАСТНАЯ

– судовая система, предназначенная для приема и удаления жидкого балласта на гражданских судах. Эти суда нуждаются в балластировке главным образом при плавании порожнем (балластное плавание).

СИСТЕМА БАЛЛАСТНАЯ

– см. Балластная система.

СИСТЕМА ВОДОСНАБЖЕНИЯ

– судовая система, предназначенная для подачи и перекачки на корабле питьевой, береговой и забортной (морской) воды.

СИСТЕМА ВЫРАВНИВАНИЯ КРЕНА И ДИФФЕРЕНТА

– судовая система, предназначенная для уничтожения или уменьшения крена и дифферента корабля. Если корабль во время боя получил пробоину, которая вызовет затопление отделения водой и появление сопряженных с этим крена и дифферента, то, помимо уменьшения устойчивости и скорости хода, корабль в некоторых случаях может потерять боеспособность, т. к. стрельба из башенных орудий, напр., при крене, большем 8° , почти невозможна. Становится необходимым в самый короткий срок выровнять корабль, чтобы он мог продолжать бой. Рациональным средством для этого является затопление соответствующих пустых отсеков корабля, дающее кораблю крен и дифферент в обратную сторону; некоторое увеличение осадки корабля при высоком и целом надводном борте не опасно. Целесообразнее, если позволяет время, произвести перекачку жидкого топлива с борта на борт или из одной оконечности в противоположную.

СИСТЕМА ГЕОЦЕНТРИЧЕСКАЯ

– старинное представление о мироздании, предполагавшее, что Земля стоит неподвижно в центре мира, а все движения планет и звезд совершаются вокруг нее.

СИСТЕМА ЗАТОПЛЕНИЯ ПОГРЕБОВ

– судовая система, служащая для быстрого затопления погребов с боевыми запасами, если в последних или поблизости к ним произойдет пожар, или если температура в погребах превзойдет норму, безопасную для хранения применяемых сортов пороха. Система затопления погребов состоит из отдельных групп. Забортный кингстон сообщается с магистралью данной группы, откуда идут отростки в каждый погреб. Время затопления группы погребов не должно превышать нескольких минут, обычно 15 мин. Вода в погреба поступает самотеком. Для небольших кораблей, а также для погребов, расположенных у грузовой ватерлинии, применяется затопление помощью эжекторов, работающих от пожарной магистрали. Штоки от всех клапанов и клинкетов затопления выводятся на среднюю палубу.

СИСТЕМА КООРДИНАТ ГОРИЗОНТНАЯ

– система координат, основными кругами которой являются истинный горизонт и меридиан наблюдателя. Относительно этих кругов место всякого светила определяется двумя координатами, называемыми горизонтными координатами. Координаты эти следующие: азимут светила и высота светила.

СИСТЕМА КООРДИНАТ ЭКВАТОРИАЛЬНАЯ

– система координат, основными кругами которой являются небесный экватор и меридиан наблюдателя. В этой системе т. наз. экваториальные координаты светил будут: часовой угол светила и склонение светила.

СИСТЕМА КОПЕРНИКА

— см. Коперник.

СИСТЕМА МУРСОМА

— способ обмера судов для определения их регистровой вместимости. Принята всеми государствами, за исключением Бельгии, Голландии и Швеции. Компании Суэцкого и Панамского каналов пользуются способами обмера судов, несколько отличающимися от общепринятых.

СИСТЕМА НАБОРА БРАКЕТНАЯ или КЛЕТЧАТАЯ

(Cellular system of framing) — продольно-поперечная система набора корпуса судна, в которой днищевая часть набора состоит из стрингеров и бракетных шпангоутов.

СИСТЕМА НАБОРА ИШЕРВУДА

— продольная система набора корпуса судна, предложенная английским инженером Ишервудом. Употребляется преимущественно для постройки нефтеналивных судов. Усовершенствованная комбинированная система Ишервуд-Миллара получила применение и для постройки пассажирских и грузовых пароходов.

СИСТЕМА НАБОРА ПОПЕРЕЧНАЯ

(Transverse system of framing) — набор корпуса судна, в котором главные непрерывные связи располагаются в поперечной плоскости (шпангоуты, бимсы). Назначение этих связей — обеспечить поперечную прочность судна и передать местную нагрузку на жесткий контур судна (днище, борта, палуба и т. д.). С. Н. П. судов применялась в деревянном судостроении. В современных условиях она сохранилась на малых военных судах и на большинстве гражданских судов, как морских, так и речных, а также в оконечностях судов, набранных по продольной системе набора.

СИСТЕМА НАБОРА ПРОДОЛЬНАЯ

(Longitudinal system of framing) — набор корпуса судна, в котором главные непрерывные связи направлены по длине судна (днищевые и бортовые стрингера, продольные бимсы палуб). Эти связи, участвуя в продольной прочности судна, передают местную нагрузку на поперечные переборки. С. Н. П. в настоящее время имеет большое применение в гражданском судостроении для нефтеналивных судов; см. Система Ишервуда.

СИСТЕМА НАБОРА ПРОДОЛЬНО-ПОПЕРЕЧНАЯ, или СМЕШАННАЯ

— набор корпуса судна, в котором части корпуса, наиболее удаленные от нейтральной оси (днище, верхняя палуба), имеют чисто продольную систему набора, прочие же части корпуса (борта, остальные палубы) имеют чисто поперечную систему набора. Эта система набора, являющаяся наиболее выгодной в отношении веса корпуса, находит широкое применение в военном судостроении. Первыми военными судами, построенными по продольно-поперечной системе, являются наши линейные корабли типа "Марат". Примером смешанной системы набора, применяемой на гражданских судах, является система набора Ишервуд-Миллара (см.).

СИСТЕМА ОГРАЖДЕНИЯ

— метод расположения непосредственно на воде предостерегательных знаков, обеспечивающий однообразность и приметность ограждения пути корабля от окружающих опасностей. См. также Латеральная система и Кардинальная система.

СИСТЕМА ОРОШЕНИЯ ПОГРЕБОВ

– судовая система, предназначенная для борьбы с пожарной опасностью в погребах; в С. О. от пожарной магистрали в каждый погреб проведена труба, проходящая под потолком и разветвляющаяся над всеми стеллажами; ответвления трубы в нижней части имеют мелкие отверстия. В начале трубы у магистрали поставлен впускной клапан, могущий открываться как со средней палубы, так и в самом погребе у выхода. Вода, поступая в погреб в виде дождя, производит тушение начавшегося пожара и понижает температуру, предотвращая возможность взрыва погреба. Орошение является первым средством, к которому приходится прибегать в пожарном отношении; только когда выяснится, что оно не останавливает дальнейшего резкого повышения температуры в погребе, угрожающего взрывом, прибегают к затоплению погреба. С. О. может быть использована и как средство охлаждения струями воды переборок погребов, находящихся рядом с помещением с высокой температурой, и как средство увлажнения воздуха в погребах.

СИСТЕМЫ БРОНИРОВАНИЯ

– см. Бронирование.

СИСТЕМЫ СУДОВЫЕ

– сеть трубопроводов, предназначенная и приспособленная для перемещения жидкостей или газов внутри судна в целях обслуживания различных его потребностей. С. С. состоят из трубопроводов (магистралей и отрошков), снабженных соответствующей арматурой и обслуживаемых специальными механизмами (насосами, эжекторами и пр.). Все С. С. можно разделить на: обеспечивающие живучесть судна и обслуживающие бытовые потребности личного состава. Резкую разницу между этими двумя группами провести трудно, т. к. некоторые системы одновременно выполняют и то и другое назначение. К первой группе С. С. можно отнести: водоотливную систему, осушительную систему, спускную и перепускную системы, систему затопления и орошения погребов боевых запасов, пожарную систему, систему вентиляции и охлаждения погребов боевых запасов. Ко второй группе системы относятся: водопроводы пресной, береговой и соленой (заборной) воды, фановая и сточная системы, вентиляция судовых помещений, охлаждение судовых помещений, паровое отопление. На судах гражданского флота существует часть перечисленных выше систем, а также балластная система.

СИСТЕРНА (ЦИСТЕРНА)

(Tank, cistern) – специальное хранилище на судне для воды, жидкого топлива или смазочных масел. С. делятся на постоянные, устраиваемые в самом корпусе судна, и вставные.

СИСТЕРНА (ЦИСТЕРНА) БАЛЛАСТНАЯ

(Ballast tank) – помещение на судне, специально предназначенное для водяного балласта.

СИСТЕРНЫ (ЦИСТЕРНЫ) БЫСТРОГО ПОГРУЖЕНИЯ

– см. Систерны подводных лодок.

СИСТЕРНЫ (ЦИСТЕРНЫ) ГЛАВНЫЕ

(Main tanks) – грузовые трюмные систерны в наливном судне.

СИСТЕРНЫ (ЦИСТЕРНЫ) ЛЕТНИЕ

(Summer tanks) – систерны в наливном судне, расположенные в междупалубном пространстве, или вообще такие систерны, которые являются дополнительными к главным и заполняются при перевозке более легких сортов груза. В прежнее время С. Л. служили расширительными систернами, предназначенными для добавочного объема жидких грузов, получавшегося от расширения грузов при плавании в летнее время.

СИСТЕРНЫ (ЦИСТЕРНЫ) НАПОРНЫЕ

— см. Систерны санитарные.

СИСТЕРНЫ (ЦИСТЕРНЫ) НЕФТЯНЫЕ

(Oil tanks) — специальные помещения на судне, служащие для хранения нефти, предназначенной в качестве топлива для данного судна или для перевозки в качестве груза.

СИСТЕРНЫ (ЦИСТЕРНЫ) ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

В настоящее время подводные лодки снабжаются следующими видами систерн: 1) главные балластные систерны (цистерны), при заполнении которых поглощается большая часть запаса плавучести. Они помещаются снаружи или внутри прочного корпуса лодки и заполняются при погружении лодки полностью. Для удобства маневрирования с каждого борта лодки обычно устраивается несколько систерн. Число их определяется величиной и удобством управления систернами; 2) отрывная, или средняя, систерна (цистерна), заполненная всегда в подводном положении и являющаяся резервом плавучести, которым можно пользоваться для всплытия в кратчайший срок путем опорожнения систерны; помещается всегда внутри прочного корпуса лодки; 3) дифферентные систерны (цистерны) служат для придания лодке осадки на ровный киль или дифферента на нос. Д. С. заполняются частично и помещаются в оконечностях прочного корпуса лодки; 4) заместительные систерны (цистерны) служат для замещения грузов, израсходованных лодкою. Напр. при выбрасывании торпеды значительно возрастает плавучесть лодки, которая погашается водой, принимаемой в специальную систерну в количестве, равном весу выброшенной торпеды. З. С. применяется также для замещения израсходованного топлива; 5) уравнивательные систерны (цистерны) заполняются частично при погружении. У. С. регулируют плавучесть лодки, требуемую для плавания под водой.

СИСТЕРНА (ЦИСТЕРНА) САНИТАРНАЯ

— напорная систерна водопровода соленой воды, которой промываются W. C. и гальюны. Для создания необходимого напора С. С. располагаются на корабле возможно выше.

СИСТЕР-ШИПС

(Sister ships) — дословный перевод с английского языка означает — суда-сестры. В русской речи этот термин употребляется для обозначения совершенно однотипных судов, построенных по одним и тем же чертежам и не имеющих сколь-нибудь заметных различий во внешнем виде, иначе говоря, суда-близнецы.

СИТЕГА, СИТУГА, СИТУХА

(арх.) — мелкий, едва заметный дождь, ситник.

СИФОН

(Siphon) — устройство в виде трубы, заполняемой жидкостью; служит для самопереливания жидкости из вышележащего резервуара в нижележащий. Жидкость движется по трубке благодаря разнице в высоте уровней жидкости в обоих резервуарах.

СКАЛА

(волж.) — отдельно стоящий на берегу, круто спускающийся к реке, значительной величины камень.

СКАЛЫ, ШКАЛЫ

— желобоватые длинные деревянные доски или брусья, служащие для скрепления поврежденных мачт и реев.

СКАМЕЙКА

(1. Bench. 2. Sole or bottom) — 1. Доска на ножках, служащая для такелажных работ. Имеет два железных вертикальных болта, помощью которых задраиваются стропы на блоки и исполняются другие такелажные работы. 2. Часть старого пушечного станка; задний брус, на котором лежали клинья. Позже заменены подъемным винтом.

СКАМПАВЕЯ

— малая галера, гребное военное судно русского галерного флота петровского времени для операций в шхерах. Имела до 36 весел, пушки на носу, одну или две мачты с рейковыми парусами для использования попутного ветра.

СКАНТЛИНГС

(Scantlings) — небольшие штуки пиломатериала мягких пород леса, имеющие толщину 5 см при 7–10 см ширины.

СКАТЫВАТЬ ПАЛУБУ

— говорят: "Волна скатывает (скатила) палубу", т. е. заливает палубу.

СКАТЫ ЗАБОРТНЫЕ

— устройства в виде коротких отрезков рельсовых путей, свешивающихся за борт корабля; служат для сбрасывания мин при их постановке. С. З. в зависимости от места их установки называются бортовыми или кормовыми. См. также Рельсовый путь.

СКАУТ

(Scout) — разведчик, разведывательное судно, форзейль.

СКАФАНДР

(Scaphander) — см. Водолазный аппарат или скафандр.

СКАЧИВАНИЕ ПАЛУБЫ

— окачивание, обливание палубы забортной водой во время приборки корабля.

СКВОЗНОЙ ВОДЯНОЙ ЗАБЕРЕГ

(Open water along the shore) — полоса воды между берегом и льдом, получающаяся главным образом в результате весеннего таяния льда у берега.

СКВОЗНЫЕ СТАВКИ

(Through rates) — стоимость перевозки груза от места отправки до места конечного назначения, включающая стоимость промежуточной перевозки и перевалки в пути.

СКВЭР

— см. Т раловая сеть.

СКИФ

(Skiff) — 1. Открытая шлюпка, служащая для катания и прогулок, местного типа. На верхней Темзе С. называют длинные, легкие прогулочные шлюпки с острыми носами и приподнятыми в середине корпуса бортами в отличие от гигов того же района, являющихся тяжелыми шлюпками с прямым форштевнем и с бортами без выступов. Ниже на той же реке гиг или подобная ей шлюпка называется скифом. С. же называют

некоторые парусные шлюпки. Устричный С. называется иногда смаком. Вообще же термин скиф подобен русскому термину лодка. 2. См. Спортивные суда гребные.

СКЛАДОЧНАЯ СИСТЕМА

(Warehousing system) — система складирования и хранения импортных грузов в складах общественного пользования и ожидания дальнейших распоряжений. Практикуется по преимуществу за границей. Такие склады снабжены приспособлениями для взвешивания, осмотра, сортировки и выдачи груза. Во многих заграничных портах имеются частновладельческие склады, лицензированные таможами для хранения товаров, подлежащих оплате пошлинами.

"СКЛАДСКИЕ"

(Storage) — расход за складирование груза.

СКЛЕПАТЬ ЯКОРЦЕПЬ (ЯКОРЬ-ЦЕПЬ)

(To clench the chain cable) — соединить смычки якорной цепи. Действие, противоположное склепыванию, — расклепывание.

СКЛЕРОН

— см. Алюминиевые сплавы.

СКЛИЗЫ

— наклонные деревянные балки или помосты, по которым извлекаются суда из воды на берег или спускают с берега на воду (от слова скользить).

СКЛОНЕНИЕ КОМПАСА, или МАГНИТНОЕ

(Variation) — угол между истинным меридианом места и магнитным меридианом. Обозначается латинской буквой d.

СКЛОНЕНИЕ СВЕТИЛА

(Declination) — дуга меридиана светила от экватора до места светила. Обозначается греческой буквой δ (дельта). Если светило находится в северном полушарии, то его С. называют нордовым, или северным; если в южном, то зюдовым, или южным. Если С. С. одноименно с широтой, то оно считается положительным и имеет знак плюс, если же С. С. разноименно с широтой, то оно отрицательно и имеет знак минус.

СКЛЯНКА

(Watch-glass, sand-glass) — 1. Песочные часы. Устройство склянки: два стеклянных конуса соединены вершинами вместе и заключены в деревянную или металлическую оправу. Между конусами через отверстия в вершинах имеется сообщение. Внутри С. находится песок, который при вертикальном ее положении пересыпается из одного конуса в другой в установленный промежуток времени. 2. Выражение склянка обозначает на флоте получасовой промежуток времени, причем количество С. показывает время. Счет их начинается после полудня, а именно: в 12 $\frac{1}{2}$ часов бьют в колокол 1 раз (что означает 1 С.), в 1 час — 2 раза, в 11 $\frac{1}{2}$ часа — 3 раза и т. д. до 8 С. в 4 часа дня; потом начинается новый счет от 1 до 8 С. и т. д. В старое время, кроме того, в полдень били рынду (особый звон в колокол). Такой счет времени на флоте установился вследствие того, что вся судовая жизнь и служба регулируются четырехчасовыми промежутками времени — вахтами. Которая С. — сколько времени; который получас пошел с восьми С. Бей четыре С. — ударь в колокол 4 раза; это указывает, что в данный момент времени 2, 6, 10, 14, 18 или 22 часа. Сдать под С. — сдать на хранение часовому. Выражение это осталось с весьма отдаленных времен, когда на судах у колокола стоял безотлучно вахтенный (часовой) с песочными часами и каждые полчаса отбивал С.

Склянка.

СКОБА

(Clamp or clamp-iron) – подковообразно согнутый стержень с отверстиями (проушинами) на концах, через которые пропущен замыкающий их болт с головкой. Изогнутая часть С. называется спинкой, прямые концы – лапками. Болт у разных С. удерживается чекой или шпилькой, пропущенными сквозь него, или гайкой, наворачиваемой на его конец. Самая слабая часть С. – ее проушины. Рабочее натяжение скобы Р (в англ. тоннах) приблизительно определяется по формулам: для прямой С. $P = 3d^2$; для полукруглой С. $P = 2,5 d^2$; где d – диаметр ее железа в дм. При расчете в метрических мерах рабочие сопротивления в тоннах около $d^2/2$, где d – диаметр стержня в см.

Скоба.

Скоба почти в шесть раз крепче гака одной с ней толщины.

СКОБА БУКСИРНАЯ

– скоба из толстого железа. Служит для заводки и для соединения проволочных буксиров и перлиней между собой или с рымами бочек.

СКОБА ДЛЯ УБОРКИ ЯКОРЯ

– скоба из стали круглого сечения (диаметром до 70 мм); устанавливается на некоторых современных крейсерах и миноносцах вместо якорного клюза в целях уменьшения веса якорного устройства. Ввиду наличия развала палубы поднятый до нее якорь упирается веретеном о борт, поворачивается, входит в скобу и ложится вдоль борта, т. к. скоба не позволяет ему продвинуться далее по направлению к корме.

СКОБА СИСТЕМЫ КЕНТЕРА

– патентованная скоба, применяемая для соединения смычек между собою взамен соединительных скоб обычного образца. При наличии С. К. отпадает необходимость иметь в смычке увеличенные и концевые звенья, и весь канат состоит из звеньев нормального размера.

Скоба Кентера соединительная.

СКОБА СОЕДИНИТЕЛЬНАЯ

(Shackle) – скоба, с помощью которой соединяются между собой смычки якорной цепи. Она представляет собою подковообразно согнутый стержень с отверстиями на концах, через которые пропущен замыкающий их болт.

Скоба соединительная.

Болт несколько выступает своей головкой за край С. Другой конец его срезан заподлицо с лапой С. Чтобы С. не могли задевать в клюзе при вытравливании якорной цепи, их заводят округленными мастями вперед, т. е. к якорю. Болт удерживается на месте конической стальной луженой шпилькой. Своими концами шпилька не доходит до краев С., оставляя свободное место, забиваемое свинцовыми пробками. Гнезда для этих пробок сделаны на конус (сковородником).

СКОБА ТАКЕЛАЖНАЯ СОЕДИНИТЕЛЬНАЯ

– скоба, служащая для соединения между собой такелажных цепей или для закрепления коренных концов бакштагов труб и шлюпбалок и т. п.

СКОБА ЯКОРЯ

(Anchor shackle) – скоба, введенная своим болтом в проушину веретена якоря; служит для присоединения к якорю цепных канатов или перлиней. Не следует путать с термином Якорная скоба (см.).

СКОБ-ТРАП

— см. Трап.

СКОВОРОДА

(арх.) — плоский подводный камень.

СКОВОРОДНИК

(Swallow-tail) — особый род замка для соединения двух штук дерева в виде ласточкина хвоста (см.).

СКОК-ВАНТЫ

(Jacob's ladder) — трап, идущий с палубы к борту на ванты. Он имеет деревянные балясины и тросовые тетивы.

СКОЛЬЖЕНИЕ ГРЕБНОГО ВИНТА

(Slip of the screw) — если бы винт вращался в твердом теле, как в неподвижной гайке, то за один оборот он перемещался бы вдоль оси на расстояние, равное шагу винта. При вращении винта в воде — последняя отбрасывается винтом назад, вследствие чего за один оборот винта судно подвигается вперед на величину, меньшую шага винта. Отношение разности между шагом винта и действительным поступательным его движением к шагу винта, выраженное в процентах, и называется скольжением винта.

СКОЛЬЖЕНИЕ НА КРЫЛО

— полет самолета с креном и со снижением, причем направление полета составляет значительный угол с продольной осью самолета, т. е. последний движется как бы в направлении крыла. Скольжение самолета может быть умышленным — фигурным, или нечаянным — по ошибке летчика в управлении самолетом. Последнее часто случается на глубоких виражах или при потере скорости на вираже.

СКОЛЬЖЕНИЕ НА ХВОСТ

— фигура высшего пилотажа. Для выполнения ее самолет задирают носом вверх и выключают мотор. Самолет, потеряв скорость, начинает падать вниз, хвостом вперед, или, как говорят, скользит на хвост.

СКОРОПОДЪЕМНОСТЬ САМОЛЕТА

— быстрота набирания самолетом высоты, исчисляемая во времени; напр. 5000 м в 10 мин.

СКОРОСТРЕЛЬНАЯ ПУШКА

(Quickfiring gun) — пушка, из которой возможно произвести относительно большое количество выстрелов в единицу времени.

СКОРОСТРЕЛЬНОСТЬ ОРУДИЯ

— количество снарядов, выпускаемых одним орудием в одну минуту с выполнением наводки.

СКОРОСТРЕЛЬНОСТЬ ТОРПЕДНОГО ОРУДИЯ

— число торпед, могущих быть выпущенными за одну атаку (минуту) с борта корабля по данному направлению. С. Т. О. определяется: числом торпедных труб, действующих по данному направлению, и числом торпед, могущих быть выпущенными из каждой трубы за одну атаку.

СКОРОСТРЕЛЬНЫЕ ТРУБКИ

(Priming tubes) — трубки, помощью которых производится воспламенение зарядов в артиллерийских орудиях. По способу своего воспламенения разделяются на две группы: вытяжные и гальванические. Каждая трубка состоит из корпуса порохового заряда и приспособления для обтюрации газов (см.).

СКОРОСТЬ ВЕТРА

— скорость, с которой происходит перемещение воздушных масс в горизонтальном направлении; см. Ветер.

СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ СУДОВ КОММЕРЧЕСКАЯ

— см. Скорость хода, средняя путевая.

СКОРОСТЬ ПОГРУЖЕНИЯ

— скорость погружения подводной лодки под воду из различных положений (крейсерского, позиционного) на различную глубину, в том числе и перископную.

СКОРОСТЬ САМОЛЕТА ВОЗДУШНАЯ

— см. Скорость самолета техническая.

СКОРОСТЬ САМОЛЕТА ГОРИЗОНТАЛЬНАЯ

— скорость движения самолета в горизонтальном полете при данном числе оборотов мотора при спокойной атмосфере. Наибольшая горизонтальная скорость — горизонтальная скорость при максимальном числе оборотов мотора.

СКОРОСТЬ САМОЛЕТА КРЕЙСЕРСКАЯ

— скорость, соответствующая полету на неполной мощности. С. С. К. иногда называют скоростью, при которой самолет испытывает наименьшее аэродинамическое сопротивление; однако в последнем случае чаще применяется термин — наивыгоднейшая скорость.

СКОРОСТЬ САМОЛЕТА ПОСАДОЧНАЯ

— наименьшая скорость, при которой крылья самолета в момент посадки его на землю обладают еще достаточной подъемной силой для поддержания его в воздухе.

СКОРОСТЬ САМОЛЕТА ПУТЕВАЯ

— см. Скорость самолета фактическая.

СКОРОСТЬ САМОЛЕТА ТЕХНИЧЕСКАЯ, АБСОЛЮТНАЯ СКОРОСТЬ

— скорость перемещения самолета в горизонтальном направлении, исчисляемая относительно воздушной среды. Зависит от конструкции самолета и мощности мотора; в нормальном полете она может менять свою величину в зависимости от числа оборотов мотора и угла атаки крыла. С. С. Т. называют иногда воздушной скоростью.

СКОРОСТЬ САМОЛЕТА ФАКТИЧЕСКАЯ, ОТНОСИТЕЛЬНАЯ СКОРОСТЬ

— скорость передвижения самолета в горизонтальном направлении, исчисляемая относительно земли. По величине и направлению является равнодействующей технической скорости и скорости ветра. С.С.Ф. также называют путевой скоростью.

СКОРОСТЬ САМОЛЕТА ЭКОНОМИЧЕСКАЯ

– скорость, соответствующая наименьшей затрате мощности.

СКОРОСТЬ СДАТОЧНАЯ

(Trial speed) – см. Скорость хода на мерной миле.

СКОРОСТЬ СНАРЯДА НАЧАЛЬНАЯ

(Initial velocity) – скорость, которую имеет снаряд в момент (в точке) вылета из дула.

СКОРОСТЬ СНАРЯДА ОКОНЧАТЕЛЬНАЯ

– скорость, которую имеет снаряд в точке встречи с целью (падения).

СКОРОСТЬ ТАКТИЧЕСКАЯ

– выражение $V \cos \varphi$, где V – скорость корабля, а φ – его курсовой угол. Корабль, могущий использовать свою артиллерию на более остром курсовом угле, чем корабль противника, будет обладать преимуществом в большей тактической скорости.

СКОРОСТЬ ТЕЧЕНИЯ

– скорость движения воды. С. Т. в океанах измеряется в морских милях в сутки; С. Т. приливо-отливных на английских картах дается в узлах, на наших картах – в кабельтовых в час; С. Т. в реках, устьях рек и в пределах морских портов измеряется в м/сек.

СКОРОСТЬ ХОДА КОРАБЛЯ

(соединения) (Speed) – расстояние, проходимое кораблем (соединением) в единицу времени. Скорость хода корабля (соединения) выражается в узлах, а в некоторых случаях в милях в час, кабельтовых в минуту, в метрах в секунду. Для речных судов С. Х. измеряется в километрах в час, в сутки.

СКОРОСТЬ ХОДА КОРАБЛЯ КОНТРАКТНАЯ

– скорость хода, обусловленная договором на постройку корабля, которую должен этот корабль развить на сдаточных испытаниях.

СКОРОСТЬ ХОДА КРЕЙСЕРСКАЯ

(Cruising speed) – так неофициально иногда называют экономическую или повышенную экономическую С. Х. военного корабля.

СКОРОСТЬ ХОДА КОРАБЛЯ МАКСИМАЛЬНАЯ

– см. Скорость хода корабля наибольшая.

СКОРОСТЬ ХОДА КОРАБЛЯ (соединения) НАЗНАЧЕННАЯ

– С. Х., устанавливаемая распоряжением командования при движении корабля (соединения) на данном отрезке пути. С. Х. для современного плавания каждого соединения обычно устанавливается соответствующими постоянно действующими наставлениями флагмана и носит название нормальной скорости хода. В тех случаях, когда флагман на походе не объявил С. Х. соединения, нормальная С. Х. считается назначенной. С. Х., которую корабли соединения дают по сигналу "больше ход", называется увеличенной.

СКОРОСТЬ ХОДА КОРАБЛЯ (соединения) НАИБОЛЬШАЯ

– получается при развитии максимально допустимой мощности главных механизмов корабля (кораблей соединения) при полной нагрузке прочих боевых средств. За С. Х. Н. тактического соединения (однородного) принимается наибольшая скорость

самого тихоходного корабля соединения. При следовании в строе кильватера С. Х. Н. соединения уменьшается на величину, необходимую для удержания кораблями (кроме головного) своих мест в строю. За С. Х. Н. маневренного соединения принимается наибольшая скорость хода входящего в него самого тихоходного тактического соединения или отдельного корабля. При следовании тактических соединений и отдельных кораблей маневренного соединения в строе кильватера наибольшая скорость маневренного соединения уменьшается на величину, необходимую для удержания кораблями (кроме головного) своих мест в строю. Т. к. С. Х. Н. очень неэкономична и оказывает значительное влияние на изнашиваемость механизмов и котлов, то пользуются ею лишь в случаях действительной к тому необходимости и на возможно короткое время.

СКОРОСТЬ ХОДА КОРАБЛЯ (соединения) НАИМЕНЬШАЯ

— минимальная С. Х., при которой корабль (соединение) способен удерживаться на данном курсе. С. Х. Н. соединения не может быть меньше наименьшей скорости хода корабля, входящего в данное соединение и имеющего, по сравнению с остальными кораблями соединения, наименьшую скорость хода.

СКОРОСТЬ ХОДА КОРАБЛЯ НОРМАЛЬНАЯ

— см. Скорость хода корабля назначенная.

СКОРОСТЬ ХОДА КОРАБЛЯ (соединения) ОПЕРАТИВНАЯ

— скорость, назначенная для выполнения данной боевой задачи. С. Х. К. О. может быть не одинакова на всем протяжении пути корабля за время операции. В целях сохранения запаса топлива для боевого маневрирования и для выполнения новых задач при установлении С. Х. К. О. стремятся (не в ущерб выполнению поставленных задач) приближать ее к экономической повышенной скорости.

СКОРОСТЬ ХОДА КОРАБЛЯ УВЕЛИЧЕННАЯ

— см. Скорость хода корабля назначенная.

СКОРОСТЬ ХОДА КОРАБЛЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ

— скорость, при которой корабль с данным запасом топлива способен пройти наибольшее расстояние, или скорость, при которой расход топлива на пройденную милю является наименьшим. За С. Х. Э. соединения, состоящего из разнотипных кораблей, принимается та, при которой это соединение, выйдя с полным запасом топлива и не производя перегрузки его с одних кораблей на другие, способно пройти наибольшее расстояние. С. Х. Э. соединения, состоящего из однотипных кораблей, равняется экономической скорости хода отдельного корабля.

СКОРОСТЬ ХОДА КОРАБЛЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОВЫШЕННАЯ

— скорость, при которой по сравнению с экономической С. Х. корабля увеличение расхода топлива на одну пройденную милю будет незначительно относительно приобретаемого преимущества в увеличении скорости хода. С. Х. К. Э. П. выражается для каждого типа корабля определенным процентом от его наибольшей скорости и устанавливается на основании прогрессивных испытаний. С. Х. К. Э. П. не должна вызывать необходимости в форсировке механизмов и должна соответствовать характеру боевой службы данного типа корабля. Экономическая С. Х. соединения, состоящего из однотипных кораблей, равна экономической повышенной С. Х. отдельного корабля. Экономическая повышенная С. Х. соединения, состоящего из кораблей разных типов, должна выводиться из сравнения данных С. Х. и дальностей плавания отдельных кораблей соединения.

СКОРОСТЬ ХОДА НАДВОДНАЯ И ПОДВОДНАЯ

(Surface speed; submerged speed) — измерители ходкости подводных лодок в надводном и подводном положении.

СКОРОСТЬ ХОДА СУДНА НА ИСПЫТАНИИ
— см. Скорость хода на мерной миле.

СКОРОСТЬ ХОДА СУДНА НА МЕРНОЙ МИЛЕ
(Speed on measured mile; trial speed) — скорость, достигнутая судном при испытаниях на мерной миле. Эта С. Х. называется также скоростью хода на испытании, а применительно к гражданским судам — сдаточной скоростью.

СКОРОСТЬ ХОДА СУДНА НОРМАЛЬНАЯ, или РАБОЧАЯ
(Service speed) — С. Х. гражданских судов, отвечающая нормальным эксплуатационным условиям, в том числе и достаточно длительному промежутку времени при определенном условном состоянии моря и погоды. Эта С. Х. называется также паспортной скоростью хода. Стахановское движение вкладывает в понятие рабочей С. Х. новое содержание, как скорости при максимальном использовании мощности главных механизмов в противовес предельческой теории, по которой якобы выгодно эксплуатировать торговые суда с неполным использованием мощности главных механизмов.

СКОРОСТЬ ХОДА СУДНА ПАСПОРТНАЯ
— см. Скорость хода судна нормальная, или рабочая.

СКОРОСТЬ ХОДА СУДНА ПО ТЕЧЕНИЮ и ПРОТИВ ТЕЧЕНИЯ
— скорости, служащие характеристиками ходкости речных судов в процессе их эксплуатации; техническим измерителем С. Х. речных судов принимается обычно С. Х. их на воде, не имеющей течения.

СКОРОСТЬ ХОДА СУДНА СДАТОЧНАЯ
— см. Скорость хода судна на мерной миле.

СКОРОСТЬ ХОДА СУДНА СРЕДНЯЯ ПУТЕВАЯ
— скорость, получающаяся от деления всего пройденного за рейс расстояния на полное время пребывания судна в пути, включая и время различных простоев судна как в пути, так и в промежуточных портах. Эта скорость называется также иногда коммерческой скоростью движения судов, применяется преимущественно в практике речного транспорта.

СКОРОСТЬ ХОДА СУДОВ СРЕДНЯЯ РЕЙСОВАЯ
— величина, получающаяся в результате деления фактически пройденного судном расстояния за рейс на фактически затраченное время для этого перехода. Средняя рейсовая С. Х. судов составляет только некоторую часть их паспортной скорости, доходящую в некоторых неблагоприятных случаях до 0,5 последней скорости.

СКОРОСТЬ ХОДА СУДОВ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ
— скорость, отвечающая наименьшей себестоимости эксплуатации судов. Не следует смешивать с понятием экономической С. Х. военного корабля; величины тех и других скоростей в общем случае не совпадают друг с другом.

СКОРОСТЬ ХОДА ЭСКАДРЕННАЯ
— см. Скорость хода назначенная.

СКОРПИОН
(Scorpio, Scorpion) — зодиакальное созвездие южного полушария. Главная звезда Антарес, 1-й величины. В анак Скорпиона Солнце вступает 24 октября.

СКОРЫЕ СУДА

— см. Суда транзитного сообщения.

СКОСОК

— треугольный кусок парусины, вшиваемый в парус.

"СКРИПКА"

— устройство, состоящее из ряда карданов, прикрепляемое к обеденному столу во время качки. В карданы ставятся тарелки с пищей.

СКРЯБКА

(Ship's scraper) — инструмент, служащий для отскабливания старой краски с окрашенных поверхностей, смолы с палубы и т. п.

СКРЯПЕРС

— см. Скрябка.

СКУЛА

(Bow) — 1. Изгиб на корпусе судна, где борт, закругляясь, переходит в носовую заостренную часть. 2. Изгиб на корпусе судна, где борт, закругляясь, переходит в днище. 3. Линия (острая грань), образуемая пересечением борта и днища лодки гидросамолета, поплавок или глссера.

СКУТ

(Schuyt or eel schuyt) — голландское парусное судно с одной или двумя мачтами. Служит для перевозки угля из Голландии в Лондон. Этот тип судна имеет характерные особенности, которыми отличаются "голландцы" от других судов.

СКУТЕР

— спортивное судно; плоскодонная лодка с подвесным мотором.

СЛАБ-ГОРДЕНИ

(стар.) — гордени, привязывавшиеся не к самому парусу, а крепящиеся около середины рея с внутренней его стороны у гитов-блоков. С помощью этих горденей убирали марсель.

СЛАБИК

(арх.) — иловатое, тинистое дно реки или озера.

СЛАБИНА

(Slack, slackness, bight) — обвислость, провисание, излишек нетуго натянутой снасти. Слабину выбрать (Haul in the bight of a rope) — не тянуть снасть, а лишь подтянуть ее провисание, обтянуть слегка, что само поддается. Дать слабину (To slacken a rope, to swing, to slack out) — ослабить снасть, чтобы она обвисла.

СЛАБЛИНЬ, СЛАВЛИНЬ

— тонкий лить, которым шлюпочные паруса пришнуровываются к рейкам.

СЛАЙД, СЛАЙТ

(Slide) – скамейка гребца на академических гоночных гребных судах,двигающаяся на роликах во время гребли назад и вперед с целью использовать силу ног гребца и удлинить занос весел.

СЛАЙДИНГ-ГЕНТЕР

(Sliding gunter) – короткий шест для натягивания паруса на мачте-однодревке. Заменяет гафель. Ходит вверх и вниз по верхней части мачты, чем увеличивает или уменьшает площадь паруса.

СЛАНКА, СТЛАНКА

(бел.) – мелкий стелющийся кустарник.

СЛАНЬ

– 1. См. Пайол. 2. Деревянный настил в трюме судна (речн.).

СЛЕГЛА

(арх.) – о воде: спала. Бечевника не видать, вода еще не слегла.

СЛЕД ПОПУТНЫЙ

– след, остающийся позади идущего судна. Обычно называется кильватерной струей.

"СЛЕДОВАТЬ ДВИЖЕНИЯМ ФЛАГМАНА"

(To follow the admiral's motions) – особый сигнал, по которому все корабли, подчиненные данному флагману, должны следить за флагманским кораблем и немедленно выполнять все то, что предельвается на нем. Так, напр., если на флагманском корабле ставят или убирают тенты, производят то или иное учение, изменяют номер формы одежды, снимают или надевают чехлы и т. п., то и все корабли должны делать то же самое, не ожидая сигнала или приказа.

СЛЕЗКА

(арх.) – ледяной бугорок на замерзшей воде.

СЛЕЙД

(Slide) – см. Слайд.

СЛИДИНГ-ГУНТЕР

– см. Слайдинг-гентер.

СЛИЗЫ

– см. Раксы.

СЛИП

(Slip) – 1. Скольжение винта в воде, т. е. разность между действительной скоростью судна и той, которую оно имело бы, если бы винт вращался не в воде, а ввинчивался в твердое тело. См. Скольжение гребного винта. 2. Судоподъемный элинг (наклонная плоскость) с боковыми стапельными площадями для установки судов на ремонт или для их постройки.

СЛИП НА КИТОВОЙНЫХ МАТКАХ

– наклонная площадка в корме китовой матки, спускающаяся к воде, по которой киты втягиваются на рабочую палубу.

СЛИПЕРА

(Sleepers) – род лесного товара в виде брусьев. Обычные размеры их: длина 107" (2,72 м) и сечение 10" x 10" (254 мм x 254 мм) или 9" x 9" (229 мм x 229 мм). Заготавливаются из соснового леса с допущением не более 20 % лиственницы. Измеряются как груз лодами.

СЛИПЕРСЫ

(Sleepers, transom knees) – толстые брусья внутри кормовой части деревянного судна, служащие для скрепления транцев с набором.

СЛИПИНГ-ДОК

(Patent slip) – сооружение для подъема судов на берег. Состоит из наклонной плоскости, частично уходящей под воду, по которой ходит тележка. Последнюю заводят под судно и затем выводят из воды вместе с судном. При подъеме судна по направлению, совпадающему с диаметральной плоскостью, слип называется продольным или по имени его первого строителя слипом Мортонa, при подъеме судна перпендикулярно его диаметральной плоскости – слип поперечный и называется слипом Лабата.

СЛИЧЕНИЕ ЧАСОВ С ХРОНОМЕТРОМ

– определение разности их показаний, соответствующих одному и тому же моменту.

СЛОВО

– см. С.

СЛОЖНОЕ СЧИСЛЕНИЕ

– см. Счисление.

СЛОЖНЫЕ СТАЛИ

– стали, содержащие специальные элементы (никель, хром, вольфрам, ванадий и др.) или обычные примеси (марганец, кремний и др.), но с повышенным их содержанием. Широко применяются в машиностроении. См. Легированная сталь, Сталь специальная.

СЛОЖНЫЙ СТРОЙ

– см. Строй.

СЛОСЕЛО

(мурм.) – о море: заштилело.

СЛУД

(Slood) – оледенелая корка снега на поверхности льда (то же, что на земле наст).

СЛУЖБА ВРЕМЕНИ

– одна из функций штурманских боевых частей на кораблях, заключающаяся в приеме сигналов времени, проверке судовых часов и наблюдении за правильностью их показаний.

СЛУЖБА КОРАБЕЛЬНЫХ НАРЯДОВ

– несется личным составом корабля и имеет своим назначением: поддержание на корабле назначенной боевой готовности; обеспечение внешней и внутренней безопасности корабля; поддержание внешней и внутренней связи; поддержание общекорабельного распорядка службы и жизни корабля; обслуживание необходимых

средств, определяемых потребностями корабля и обстановкой; выполнение различных хозяйственных и экстренных работ. С. К. Н. разделяется на следующие виды: вахта, дежурство и дополнительные наряды. По своему назначению она разделяется на: общекорабельную и специальную (в боевых частях и службах).

СЛУЖБА НАБЛЮДЕНИЯ И СВЯЗИ

(Communication service) — специальная организация флота, главными задачами которой являются: а) наиболее полное освещение оперативной обстановки в пределах всего театра и информация о всяком ее изменении; б) наилучшее обеспечение связи для управления флотом во всех случаях боевой и повседневной службы.

СЛУЖБА ПОГОДЫ

— организация, имеющая задачей обслуживание сведениями о погоде (как в отношении истекшей погоды, так и будущей, на время от одного до нескольких дней и даже месяцев). Имеет большое значение для мореплавания и для нужд обороны страны. В СССР служба погоды находится в ведении Главного управления гидрометеорологической службы при СНК СССР. Учреждением, возглавляющим службу погоды в СССР, является Центральный институт погоды в Москве.

СЛУЖБА ПРЕДОСТЕРЕЖЕНИЙ

— одна из самых важных и ответственных задач службы погоды, заключающаяся в предупреждении заинтересованных органов и организаций о таких явлениях погоды, как, напр., штормы и метели, и о явлениях, непосредственно обуславливаемых погодой, как, напр., ледоход, наводнения и т. п.

СЛУЖБА ТЫЛА

— система мероприятий, обеспечивающих боевую и повседневную деятельность флота в материально-техническом отношении.

СЛУЖБЫ КОРАБЛЯ

— особые органы корабля, выполняющие функции санитарного и материального обеспечения его боевой деятельности. Сокращенное обозначение — С. К. с соответствующим добавлением литер. В число С. К. входят: санитарная ("С"), снабжения ("Х").

СЛУЖЕБНЫЕ СУДА

(Service ships) — гражданские суда, предназначаемые для обслуживания разных потребностей, возникающих в многообразном процессе эксплуатации транспортного, промыслового и технического флотов. К числу С. С. относятся: буксиры, верповальные суда, ледоколы, лоцманские суда, лихтеры, портовые баржи, шаланды, водоналивные боты, грязеотвозные и грунтоотвозные шаланды, разъездные суда.

"СЛУШАЙТЕ ВСЕ"

— особый сигнал на горне, по которому все на корабле немедленно прекращают всякое движение и разговоры и внимательно слушают отдаваемое вслед за сыгранным сигналом распоряжение. По сигналу "исполнительный" получившие распоряжение немедленно выполняют его, а остальные продолжают свои работы или занятия.

СЛЯГА, СТЛЯГА

(сев.) — тонкое бревно, используемое как рычаг для подъема тяжестей, как вага, аншпуг.

СМАЗКА

— так называют в машиностроении смазывающие вещества.

СМАЗОЧНЫЕ ПРИБОРЫ

— приборы, подающие смазку для уменьшения трения в подвижных частях машин между соприкасающимися поверхностями. С. П. разделяется на: приборы внешней, или открытой, смазки, без давления, под естественным напором, и приборы для смазки внутренней, или закрытой, производимой под высоким давлением.

СМАЗЧИК МОЛЛЕРУПА

— смазочный прибор, применяющийся для внутренней смазки, производимой под давлением.

СМАК

(Smack) — общее название для всякого рода рыболовных судов; однако рыбаки делают различие между С. и ботом. С. значительно больше бота и применяется исключительно для траления. Кроме того, С. является палубным судном и часто снабжается машиной для выбирания трала. Бот же, даже в 20–40 т, часто покрывается палубой лишь на половину своей длины. Лучшими С. англичане считают С. из Гримсби, Ярмута и Лоуэстофта и некоторые из Бриксгема. Раньше в Англии С. называли боты для перевозки грузов к пассажиров, грузоподъемность их доходила до 200 т.

"С МАРСОВ ДОЛОЙ"

— команда, по которой люди на парусных судах (марсовые) спускаются с мачт вниз на палубу.

СМЕНА ПРИЛИВА

— переход от прилива к отливу; точно так же переход от отлива к приливу называют сменой отлива.

СМЕНЯТЬ, СМЕНИТЬ

— заменить, назначить одного вместо другого, заступить самому на чье-либо место или заменить кого-либо собой. Сменить вахту, караул, дежурство, сменить вахтенного, часового, дежурного, дневального, сменить такелаж, паруса, рангоут.

СМЕРИТЬ ГЛУБИНУ

(To try, to sound the berth) — измерить, определить помощью лота или футштока глубину моря (озера, реки) в данном месте.

СМЕРЧИ

(Water spouts) — вихри, возникающие в тропосфере и отличающиеся большой разрушительной силой. При образовании С. из низкой темной тучи вытягивается книзу отросток в виде хобота, который постепенно удлиняется. На море под хоботом вода начинает волноваться, как бы кипеть, а затем появляется из воды конус; оба конуса соединяются и образуют один крутящийся водяной столб, передвигающийся вместе с тучей. Диаметр С. составляет обычно несколько метров, а иногда достигает и до десятков метров. С. держатся от нескольких минут до 3–4 часов и двигаются со скоростью тучи над ними, т. е. по большей части медленно, но иногда скорость С. достигает до 30–40 км в час. Скорость вращательного движения увеличивается к центру вихря и вблизи него достигает 50, а иногда 100 м/сек. С. наблюдаются чаще в малых широтах; в умеренном поясе они образуются в теплое время года и преимущественно в послеполуденные часы. Суда должны избегать встречи с С., что обыкновенно сделать нетрудно, т. к. они движутся медленно и бывают видны с достаточно большого расстояния.

СМЕТКИ

(Sweepings) – россыпь товара из тары. С. собираются по окончании выгрузки и распределяются между грузополучателями в надлежащей пропорции или же продаются для удовлетворения предъявленных суду претензий. См. Собранная россыпь.

СМЕШАННАЯ СИСТЕМА ПОСТРОЙКИ СУДОВ
(Composite vessels) – см. Композитные суда.

СМЕЩЕНИЕ БОМБЫ
– расстояние от точки разрыва бомбы до линии пути самолета.

СМЕШАННЫЙ ГРУЗ
– см. Грузы генеральные.

СМЕШАННЫЙ ПОЛИС
(Mixed policy) – полис, страхующий судно между определенными портами и на определенный срок, что является одновременно страхованием на рейс и на время.

СМИРНОВ
– см. Спусковые устройства.

СМОЛЕНАЯ, СМОЛЬНАЯ пенька
– снасть, пропитанная смолой.

СМОЛЕНАЯ ПАРУСИНА
– парусина, пропитанная смолой. С. П. кладут под клетень, в соответствии с чем С. П. называется клетневиной.

СМОЛЕННЫЙ, СМОЛЬНЫЙ ТРОС
(Black or tarred rope) – см. Трос.

СМОЛЫ
(Pitches) – сложные органические вещества различного химического состава, выделяемые растениями. Распадаются на три группы: обыкновенные С., гумми, или камедистые С., и бальзамы (полужидкие С). Горят коптящим пламенем. Растворяются в спирте, эфире. С. называется также сосновый деготь. См., кроме того, Каменноугольная смола.

СМОЛЬНЯ
(Tarring loft) – место, где разогревается смола.

"СМОТРИТ"
– говорят про якорную цепь отданного якоря; так, напр., говорят: Якорцепь прямо вниз смотрит, Якорцепь вперед смотрит, Якорцепь вправо смотрит и т. п., указывая тем самым направление якорной цепи от клюза.

СМОТРИТЕЛЬ МАЯКА
– должностное лицо, в заведовании которого состоит данный маяк.

СМОТРЫ
(Muster, mustering, review) – одна из форм проверки состояния боевой подготовки и боеспособности части. На кораблях ВМФ для проверки отдельных боевых частей

(служб), общего порядка, исправного содержания средств корабля и для наблюдения за выполнением уставов, правил и других действующих постановлений командир корабля и вышестоящие прямые начальники периодически производят смотры. Кроме того, С. могут быть производимы лицами, уполномоченными на это высшим командованием. С. могут назначаться заранее или производиться внезапно. В первом случае указывается цель С., порядок его и время, когда он должен состояться. С. внезапные производятся без всякой предварительной подготовки; цель их и порядок объявляются непосредственно перед С. Смотровой порядок определяется уставами.

СМОТРЫ БОЕВОЙ ГОТОВНОСТИ

— специальные С. кораблей, производимые периодически их командирами, а равно и вышестоящими прямыми начальниками в порядке личного контроля и живого руководства боевой подготовкой корабля. Порядок производства таких С. Б. Г. определен Корабельным уставом.

СМОТРЫ ИНСПЕКТОРСКИЕ

— специальные смотры, производившиеся в русском флоте ежегодно, в конце зимних занятий во всех военных портах флагманами или адмиралами по назначению морского министра. С. И. имели целью осмотр во всех отношениях кораблей, частей, штабов, управлений, учреждений и заведений морского ведомства, а также выяснения их нужд. В программу инспекторских смотров входили: опрос претензий, проверка правильности отправления службы и вообще внутреннего порядка; фактическая проверка хозяйства, отчетности и текущего делопроизводства, а также готовности к мобилизации. См. также Смотры и Осмотры.

СМУЛЬДЕРС

— см. Баржи системы Смультерса.

СМЫЧКА

(Shackle) — составная часть якорной цепи. Длина С. = 12,5 саж. = 22,86 м. В английском флоте длина С. = 13,7 саж. = 25 м; во французском флоте 16,4 саж., или 30 м. Ведомственным стандартом длина С. новых якорных цепей в ВМФ определена в 23 м. С. состоят из звеньев овальной формы сварочного железа или из мягкой литой прокатной мартеновской стали. Составление якорной цепи из отдельных С. дает возможность в случае надобности выключить только испортившуюся смычку, не бросая всей цепи. Звенья якорных цепей снабжены контрафорсами (распорками), отлитыми из чугуна; без контрафорсов делаются только концевые звенья каждой С.; они выковываются с параллельными сторонами для удобства закладывания соединительных скоб, которыми С. соединяются между собой. Для постепенного перехода от концевых звеньев к последующим (с контрафорсами) соседние звенья делаются несколько увеличенного диаметра. Таким образом С. состоит из: концевых звеньев без контрафорсов, усиленных (второго и предпоследнего) звеньев увеличенного диаметра с контрафорсами и обыкновенных звеньев с контрафорсами. При наличии соединительных скоб Кентера (см.) в С. все звенья обыкновенные.

"СНАВ"

— см. Спасательные общества.

СНАГ-БОТ

(Snaggs-boat) — так назывались в Америке особого устройства суда, предназначавшиеся для очищения больших рек от карчей (затонувших деревьев).

СНАЙТОВИТЬ

(To lash) — соединить найтовом.

СНАРЯД БРОНЕБОЙНЫЙ

(Armour-piercing projectile) – снаряд, предназначенный для получения возможно большого пробивного действия. С. В. характеризуется большой толщиной стенок и головной части и относительно малым объемом внутренней полости.

СНАРЯД ДЫМНЫЙ

– артиллерийский снаряд, служащий для получения дымовой завесы.

СНАРЯД НЫРЯЮЩИЙ, СНАРЯД ПРОТИВОЛОДОЧНЫЙ

– снаряд, применяющийся при стрельбе по подводным лодкам. С. Н. делаются тонкостенными и с большим количеством взрывчатого вещества. Благодаря специальному устройству С. Н. взрываются под водой. Применяются для стрельбы из орудий противоминного калибра.

СНАРЯД ОСВЕТИТЕЛЬНЫЙ

(Star shell) – артиллерийский снаряд, служащий для освещения местности и целей в ночное время.

СНАРЯД ПРАКТИЧЕСКИЙ

(Drill or practice shell) – бомба или граната, предназначенная для практической стрельбы. Стальные С. П. служат для практической стрельбы боевыми зарядами, т. е. на боевых дистанциях.

СНАРЯД ПРОТИВОАЭРОПЛАННЫЙ

– артиллерийский снаряд, предназначенный для стрельбы по воздушным целям.

СНАРЯД ПУСТОТЕЛЫЙ

(Hollow shot) – артиллерийский снаряд, имеющий внутри полости, предназначенные для заполнения взрывчатым веществом или сферическими пулями с разрывным зарядом.

СНАРЯД СЕГМЕНТНЫЙ

(Case shot) – снаряд, у которого внутренняя полость наполнена дисками, разрезанными на сегменты. С. С. снабжаются разрывными зарядами и трубками (дистанционными или двойного действия). Преимущественное назначение – поражение целей осколками сверху. В настоящее время на флоте не применяются.

СНАРЯД СПЛОШНОЙ

(Solid shot) – артиллерийский снаряд, не имеющий внутренней полости. К С. С. относятся ядра и пули.

СНАРЯД УЧЕБНЫЙ

(Drill shell) – артиллерийский снаряд, служащий для обучения личного состава кораблей заряданию и обращению с боевыми припасами.

СНАРЯД ФУГАСНЫЙ

(Common shell, light explosive shell) – бомба или граната, предназначенная для возможно большого фугасного действия. С. Ф. характеризуется большим объемом внутренней полости и относительно тонкими стенками корпуса и головной части.

СНАРЯД ХИМИЧЕСКИЙ

(Chemical shell) – артиллерийский снаряд для действия отравляющими веществами по кораблям или по местности; представляет собой обыкновенный фугасный снаряд, в котором в особом сосуде помещается химическое вещество, в большинстве случаев в жидком состоянии.

СНАРЯД ШРАПНЕЛЬНЫЙ, или ШРАПНЕЛЬ

(Grape-shot, shrapnel) — снаряд, у которого внутренняя полость заполнена сферическими пулями. С. Ш. снабжаются разрывными зарядами и трубками дистанционными или двойного действия. Назначение — поражать живые цели пулями и осколками.

СНАРЯДНАЯ СТРОПКА

— стропка, с помощью которой на старых кораблях снаряды поднимались из бомбового погреба и подавались к орудиям на бомбоносе.

СНАРЯДНЫЕ ТРУБКИ, ВЗРЫВАТЕЛИ

— особые приспособления, помещенные в отдельную оболочку, служащие для воспламенения разрывных зарядов, помещенных внутри снарядов.

СНАРЯДЫ ДНОУГЛУБИТЕЛЬНЫЕ

— орудия дноуглубительных работ. Все применяемые в настоящее время С. Д. могут быть отнесены к четырем основным группам: к землечерпательницам, землесосам, комбинированным снарядам (одновременно для черпания и сосания) и к вспомогательным снарядам (шаланды, буксиры, бурильные баржи, камнеомы, рефулеры и т. п.).

СНАРЯДЫ ЗЕМЛЕСОСНЫЕ

— см. Землесосы.

СНАРЯДЫ МНОГОЧЕРПАКОВЫЕ, или ЗЕМЛЕЧЕРПАТЕЛЬНИЦЫ

— характеризуются наличием ряда черпаков, прикрепленных к бесконечной цепи; черпаки движутся вместе с этой цепью, захватывая грунт со дна и подавая его на поверхность воды, где черпаки автоматически опорожняются. Часовая производительность в песчаном грунте в зависимости от размера ковшей и мощности двигателя колеблется от 200 до 1000 м³ и более. Наибольшая глубина черпания достигает 10–15 м.

СНАРЯДЫ ОДНОЧЕРПАКОВЫЕ

— землечерпательные снаряды, характеризующиеся, как показывает само название, наличием одного черпака. В зависимости от конструкции самого снаряда и черпака, следует различать С. О. двух типов: храповые снаряды и американские экскаваторы.

СНАРЯДЫ САМОРАЗГРУЖАЮЩИЕСЯ

— дноуглубительные снаряды (землечерпательницы, землесосы), имеющие в своем корпусе, обыкновенно в носовой части, трюм с откидным днищем, как в шаландах. Грунт, вынимаемый такими снарядами, отводится на свалочное место в море самими снарядами.

"СНАСТИ РАЗОБРАТЬ"

(Coil up the rope) — команда, подаваемая на парусных судах, по которой снасти убираются каждая в свою бухту. Эта команда подается после авральных работ, когда снасти еще не успели уложить в порядке.

СНАСТИТЬ

(To rig a ship) — оснащать, снабжать снастями судно; вооружать, накладывать и проводить снасти для управления судном. Мы снастимся, скоро в море пойдём. Наснастил, только напутал — плохо снастил. Оснастить корабль. Мы оснастились — кончили оснастку. Переснастить снова. Корабли уже расснашиваются.

СНАСТЬ

(Rope) – всякая веревка на судне, служащая для постановки и уборки парусов и управления ими, а равно и имеющая специальное назначение. Идти под одной С. – идти попутным ветром, без парусов. Обдельвать, обделать С. – обрабатывать, улучшить С. работой. Отдать С. – свернуть с кнехта (утки, нагеля), за который она была завернута. Очистить С. – распутать, освободить. Продернуть С. – провести через шкивы. Разнести С. – разложить ее на палубе в удобное для использования положение. С. разобрать – убрать каждую снасть на свое место. С. уложить – укладывать в известном порядке. "Худая снасть отдохнуть не даст". "Не припасая снасти, не жди сласти".

СНЕЖНИЦА

(Sniejnitza) – пресная вода от таяния снега на льду иногда образует более или менее значительные скопления пресной воды – озерки.

СНЕЖНИЦЫ

(волж.) – комки снега, смешанного с поднимающимся со дна реки на поверхность илом.

СНЕЖУРА

(Sniejoura) – бакала, колтужник, шельпяк, шельпячок – вязкая кашеобразная масса, образующаяся при обильном выпадении снега на достаточно охлажденную воду.

СНИЖАТЬСЯ НА САМОЛЕТЕ

– терять высоту, идти на посадку.

СНИЖЕНИЕ АНТЕННЫ

– см. Антенна.

СНИЖЕНИЕ СВЕТИЛА

– см. Высота светила.

СНИМАТЬ, СНЯТЬ БЕРЕГ

– производить съемку берега. С. судно с камней, мели – стаскивать. С. вахту – прекратить несение вахты. С. караул – убрать, прекратить несение караульной службы. С. людей – убрать, принять откуда-нибудь. С. руль – снять его с рулевых петель. С. стопор – дать чему-либо возможность свободы движения. С. якорцепь с битенга.

СНИМАТЬ, ПОНИМАТЬ

(арх.) – о прибылой воде, когда она затопляет землю, мель или выступающие камни.

СНИМАТЬ ПРЕДМЕТЫ

(сев.) – заметить на берегу два створа, пересекающихся в месте наблюдения.

СНИМАТЬСЯ, СНЯТЬСЯ

С. с дрейфа – начать движение, после того как судно лежало в дрейфе. С. с дрека – поднять дрек. С. с мели, камня и пр. – сойти самостоятельно, без помощи других судов. С. со шпринга – см. Шпринг. С. с фертоинга – см. Фертоинг. С. с якоря – поднять якорь.

СНОС КОРАБЛЯ

— уклонение корабля от линии проложенного курса под влиянием действия ветра или течения или одновременно и ветра и течения.

СНОУ

— см. Шнява.

СНЮРЕВАД

— датское название; в переводе — круглый невод.

"СОБАКА"

— матросское название вахты с 0 до 4 часов в старом флоте.

СОБАКА-БЛОК

(Jack-block) — так матросы в парусном флоте называли блок, который заводился на эзельгофте для брам-горденя. Такое прозвище этому блоку было дано потому, что из-за тесноты и неудобства работы на салинге во время авральных работ всякий зазевавшийся и ухватившийся за брам-гордень расплачивался за это потерей пальцев руки, втянутых в блок.

СОБАЧКА

— небольшой рычаг, свободно насаженный на ось, со скосом на конце. Упираясь своим скосом в зуб храпового колеса, не дает ему вращаться в обратную сторону. См. Пал.

"СОБАЧЬЯ ВАХТА"

(The dog watch) — см. Собака.

СОБАЧЬЯ ДЫРА, МАРСОВАЯ ДЫРА

(Lubber's hole) — отверстие в марсе, через которое пролезают люди с вант на марс.

СОБАЧЬЯ КОНУРА

(сев.) — первое отделение (чердак) в шняке после кормового.

СОВИРАТЕЛЬНАЯ ПОЛОСА

— см. Шины.

СОВИРАТЕЛЬНЫЕ КОЛЬЦА

— см Контактные кольца.

СОВРАННАЯ РОССЫПЬ

(Loose collected) — остатки, собранные в трюме судна или на складе после уборки мешкового груза. При принадлежности груза нескольким владельцам остатки делятся между ними пропорционально их грузу или продаются для покрытия убытков грузополучателей. См. Сметки.

СОВСТВЕННЫЕ КОЛЕБАНИЯ

(Oscillations) — свободные колебания тела или колебательного контура по инерции, когда на них не действует периодическая внешняя сила. С. К. имеют вполне определенный период (собственный период); напр. колебания корабля после того, как его накренили и затем предоставили качаться, устранив кренящую силу.

СОДЕРЖАТЕЛИ

(Store-keepers) — лица младшего начальствующего состава службы снабжения корабля. Несут обязанности по материальному обеспечению корабля. В старом флоте С. были по шкиперской, комиссариатской и артиллерийской части: первый называется шкипером или подшкипером, второй — комиссаром или баталером, третий — вахтером. В ВМФ в последнее время термин С. выводится из употребления.

СОЕДИНЕНИЕ

— см. Элонгация.

СОЕДИНЕНИЕ КОРАБЛЕЙ

— несколько кораблей, объединенных общим командованием (флагмана) для совместного выполнения тех или иных боевых задач. С. кораблей бывают маневренные и однородные.

СОЕДИНЕНИЕ КОРАБЛЕЙ МАНЕВРЕННОЕ

— С. М., сформированное из кораблей (соединений) различных классов, для выполнения отдельных операций или боевых действий. С. М., как правило, являются переменными, т. к. их состав определяется указанными выше задачами.

СОЕДИНЕНИЕ КОРАБЛЕЙ ОДНОРОДНОЕ

— С., состоящее, как правило, из кораблей одного класса (типа) и предназначенное для решения частных тактических задач. С. О. образуют дивизионы, бригады, дивизии.

СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО

(United Kingdom) — понятие, в которое ныне включают Великобританию и Северную Ирландию. Страховщики Ллойда в понятие С. К. включают, кроме того, и Эйре, поскольку нет особой оговорки.

СОЕДИНИТЕЛЬНАЯ СКОБА КЕНТЕРА

— разъемная скоба на шпильке, по своим размерам и виду мало отличающаяся от нормальных звеньев якорной цепи и заменяющая обыкновенные. С. С. Обыкновенные С. С. якорной цепи представляют много неудобств: большие размеры их вызывают необходимость увеличения размеров соседних звеньев, а кроме того, обыкновенные С. С. при работе на брашпилье, при проходе через клюз, вызывают толчки, соскакивание цепи и проч. С. С. К. называют также соединительными звеньями.

СОЗВЕЗДИЕ

(Constellation) — группа звезд, образующая какую-нибудь фигуру. Древние астрономы усматривали в этих группах сходство с животными и разными предметами и сообразно с этим давали названия С. (Большая Медведица, Весы и т. п.). Деление неба на С. совершенно произвольно и различными народами производилось по разному. Современное деление звезд на С. в основном дошло до нас от древнегреческих астрономов; удобно для общей ориентировки среди звездного неба.

СОЙМА

— 1. Деревянное речное палубное грузовое судно длиной до 26 м и грузоподъемностью до 100 т. 2. Небольшое ловецкое судно, встречающееся в Финском заливе.

СОЛДАТЫ

(сев.) — риф-сезни.

СОЛЕНАЯ ВОДА

– см. Забортная вода.

СОЛЕНОИД

– согнутая спиралью проволока (катушка), по которой пропущен ток и вокруг которой создается магнитное поле. Последнее будет тем сильнее, чем больше ток в соленоиде и чем больше число витков в нем. С. ведет себя аналогично магниту.

СОЛЕНОМЕТР

(Salinometer, brine gauge) – прибор, служащий для определения солености воды, взятой из котла (огнетрубного). Прибор этот, представляющий собою ареометр, является довольно грубым. Поэтому для определения содержания солей в воде водотрубных котлов, питаемых опресненной водой, применяют химический, соленометр.

СОЛЕННОСТЬ ВОДЫ

(Saltness, brine) – содержание солей в воде.

СОЛИДОЛ

– см. Тавот.

СОЛНЕЧНАЯ СИСТЕМА

– группа небесных тел, состоящая из Солнца и обращающихся вокруг него планет с их спутниками, комет и метеоров.

СОЛНЕЧНЫЕ ПЯТНА

– временные образования на поверхности Солнца, состоящие из относительно темной средней части (ядра) и более светлой серой каймы (полутени). По новейшим теориям С. П. представляют собой гигантские вихри, возникающие в глубинах Солнца и проявляющиеся на поверхности в форме пятен, температура которых ниже, чем окружающей фотосферы. Размеры С. П. от 1 000 до 80 000 км в диаметре. Число пятен меняется периодически каждые 11 лет, причина периодичности С. П. неизвестна. С количеством С. П. связаны полярные сияния, суточные колебания магнитной стрелки, средняя годовая температура воздуха и др. явления на Земле.

СОЛНЕЧНЫЕ ЧАСЫ

(Sun-dial) – прибор для определения истинного солнечного времени. Состоит из циферблата и стержня. При освещении солнцем тень стержня указывает на циферблате истинное солнечное время.

СОЛНЦЕ

(Sun) – центральное светило солнечной системы, имеет форму шара 1 391 000 км в диаметре, вращается с запада на восток около оси, наклоненной к эклиптике под углом $82^{\circ}45'$. Период времени на экваторе равен 24,6 суток, на широте 20° – 25,2 суток, на широте 40° – 26,6 суток, а около полюса достигает 33 суток.

СОЛНЦЕ СРЕДНЕЕ

– воображаемая точка, движущаяся по экватору равномерно и со скоростью, равной средней скорости движения Солнца по эклиптике. Прямое восхождение С. С. изменяется равномерно, около 4 мин. (ок. 1°) в сутки.

СОЛНЦЕСТОЯНИЕ

(Solstice) – см. Точки солнцестояний, Точка зимнего солнцестояния, Точка летнего солнцестояния.

СОЛЯРОВОЕ МАСЛО, "СОЛЯРКА"

– наилучший сорт топлива для двигателей Дизеля. Является продуктом перегонки нефти.

СОМАЛИЙСКОЕ ТЕЧЕНИЕ

– см. Муссонные течения Индийского океана.

СОМКНУТЬ СТРОЙ

– уменьшить расстояние между кораблями, находящимися в строю.

СОМНЕР

– см. Способ Сомнера, Линии сомнеровы.

СООБЩАТЬ, СООБЩИТЬ КОТЕЛ

– включить разведенный котел в главную магистраль.

СОПЕЦ

(сиб.) – руль у паузка, употребляемого для плавания по реке Ангаре.

СОПКА

(сев.) – отдельная гора или высокий холм.

СОПЛА ЛАВАЛЯ

– расширяющиеся сопла, применяемые в паровых турбинах для получения очень больших скоростей пара (выше критических), т. к. при цилиндрических соплах скорость истечения пара или газа не может превзойти критической скорости, какова ни была бы разность давлений у входной и выходной частей сопел.

СОПЛО

(Nozzle) – насадка той или другой формы. См. Турбина паровая.

СОПЛЯК

– два кнехта на барках или две стойки, укрепленные по сторонам бака. В эти стойки укрепляется бревно, называемое огнивом, по которому при выборе якоря ходит якорная цепь. Кроме того, С. служит для закрепления буксиров, снастей и для других надобностей.

СОПРОТИВЛЕНИЕ

(Resistance) – отношение электрического напряжения между двумя точками проводника к току в участке цепи между этими точками. По закону Ома эта величина не зависит от напряжения и характеризует свойство данного участка цепи, напр. С. провода пропорционально его длине, обратно пропорционально поперечному сечению и зависит от материала (удельного сопротивления). В случаях, когда закон Ома неприменим (напр. разряд в газах), понятие о С. теряет точный физический смысл. В электротехнике С. измеряется в омах.

СОПРОТИВЛЕНИЕ ВОДЫ

(Resistance) – испытывает всякое твердое тело, погруженное или полупогруженное в воду при своем движении. Для погруженных тел (подводные лодки) С. В. складывается

из сопротивления трения и вихревого сопротивления, а для полупогруженных (надводные суда) к этим видам сопротивления добавляется еще волновое сопротивление, являющееся следствием возмущения воды у ее поверхности движущимся телом и образования волн. При движении в закрытых трубах вода испытывает также сопротивление со стороны труб, называемое гидравлическим сопротивлением и состоящее также из сопротивления трения и вихревого сопротивления. Сопротивление воздушное, или аэродинамическое, имеющее место при движении тел в воздухе или воздуха в трубах, расчленяется на те же виды, что и С. В. Возрастание С. В. происходит чрезвычайно быстро с увеличением скорости движения тела, чем и объясняется огромная мощность механизмов, требующаяся для движения быстроходных судов.

СОПРОТИВЛЕНИЕ ВРЕМЕННОЕ НА РАЗРЫВ

— одна из характеристик механической прочности материала, выражаемая числом кг нагрузки на каждый см² поверхности сечения тела, вызывающей разрушение тела при растяжении.

СОПРОТИВЛЕНИЕ ВРЕМЕННОЕ НА СЖАТИЕ

— одна из характеристик механической прочности материала, выражаемая числом кг нагрузки на каждый см² поверхности сечения тела, вызывающей его разрушение при сдавливании.

СОПРОТИВЛЕНИЕ МАТЕРИАЛОВ

— наука, изучающая деформации и напряженное состояние различных материалов и изделий из них, а также дающая способы определения прочных размеров отдельных частей сооружений при действии на них тех или других внешних сил.

СОПРОТИВЛЕНИЕ ТРОСА РАБОЧЕЕ.

Название тросов

В дюймах и англ. тоннах

В сантиметрах и метрических тоннах

Смоленого пенькового троса

$C2/3 \cdot 6 = C2/18$

9,23 C2/1000

Несмоленого пенькового троса

—

10,6 C2/1000

Манильского троса

$C2/2,5 \cdot 6 = C2/15$

11,1 C2/1000

Кокосового троса

$C2/12 \cdot 6 = C2/72$

—

Гибкого стального троса

$2C2/6 = C2/3$

0,049C2 + 0,102 (для тросов средних размеров)

Жесткого стального троса

$2,5C2/6 = C2/2,4$

—

Здесь С — окружность троса.

СОПСТОН, КРАСКА

— см. Гольцапфеля краска.

СОР, СОРЫ

— 1. Отмель, поросшая камышами и кугой или с наносным хламом, дрызгом (байкал.).
2. Всякая помеха для тяги бечевой: камни, кусты, деревья, как прибрежные, так и по венцу (кряжу), если бечева по ним проходит (волж.).

СОРБЕНТ

— см. Адсорбент.

СОРЛИНЬ

(Rudder-pendant) — веревка (цепочка, шкентель), идущая от пера руля на судно и служащая для удержания руля, если бы он почему-либо соскочил с петель.

СОРНИК

— небольшой совок, в который собирают сметенный мусор в жилых и служебных помещениях корабля.

СОРОВЧАК

(касп.) — местное название северо-восточного ветра в северной части Каспийского моря,

СОРТАМЕНТ

— различные размеры, сорта, виды и типы какого-нибудь товара. Совокупность их представляет таблицу сортамента,

СОРТАМЕНТ СТАЛИ

— набор сортов с указанием формы профиля, веса, размеров и др. данных, необходимых для расчетов прочности (площадь сечения, момент инерции, момент сопротивления, положение центра тяжести).

СОРТИРОВКА

(Sorting) — сортировка груза по коносаментам, а также вознаграждение за эту работу.

СОРТОВАЯ СТАЛЬ

— полуфабрикат, получаемый путем прокатки стальных болванок, полос и прутьев различного сечения. К обыкновенной С. С. относятся: круглая, квадратная и полосовая и пр. К фасонной С. С. относятся: угловая, коробчатая, или швеллерная, тавровая, двутавровая, зетовая и др.

СОРТОВЫ, СОРТОУ

— концы веревки, употребляемые для натягивания другой снасти.

СОТРОС

(Limber rope) (стар.) — веревка с узлами, продернутая вдоль всего канала под шпигатами. Служит для прочистки канала.

СОТРОСНЫЙ КАНАЛ

(Limber hole) — см. Лимбербордовый канал.

"СО СКЛАДА НА СКЛАД"

(Warehouse to warehouse) — условие морского страхования, по которому груз застрахован на все время с момента оставления им склада отправителя и до момента прибытия на склад получателя в порту назначения.

СОСНА

(Pine) – дерево, широко применяющееся в судостроении. Идет на изготовление мачт, рангоута, палубного настила и пр. Следует различать три породы сосны. Желтая сосна по своей прочности, упругости и крепости считается лучшей из всех сосновых пород. Красная сосна, называемая также черной или рудовой, отличается своей прочностью и крепостью. Особенно велика ее прочность в подводных сооружениях, где она сохраняется долгие годы (более 100 лет), не теряя своего цвета и запаха. Широко применяется в деревянном судостроении. Белая сосна, или мендовая, на прочные сооружения не применяется. Однако т. наз. американская белая сосна (также колумбийская сосна или квебекская желтая сосна) широко применяется для изготовления более или менее ценных деталей.

СОСНА "КАУРИ" или "КОУДИ"

– дерево, применяемое в судостроении на палубный настил и на рангоут.

СОСНА ОРЕГОНСКАЯ

(Oregon pine) – дерево, применяемое за границей для устройства легких палуб, мачт и рангоута мелких судов.

СОСРЕДОТОЧЕННЫЙ ОГОНЬ

(Concentrated fire) – артиллерийский огонь, ведущийся с двух и более кораблей по одной цели.

СОСТОЯНИЕ ЧАСОВ или ХРОНОМЕТРА

(Rate of the chronometer) – количество времени, на которое часы или хронометр в определенный момент находились впереди или позади среднего времени в том месте, от которого судно отправляется, или среднего времени какого-либо известного меридиана.

СОСУН

(волж.) – землесос.

СОТОВАЯ КАТУШКА

– многослойная цилиндрическая катушка самоиндукции, намотку которой производят зигзагообразно между двумя рядами спиц, радиально расположенных по цилиндрической поверхности; для снятия готовой катушки с каркаса спицы удаляются.

СОХРАНЯТЬ ПОРЯДОК СТРОЯ

(To retain order) – соблюдать строй.

СОЧНАЯ ВОДА

(касп.) – когда весенняя вода в реке долго держится, не упавая, говорится: вода сочная.

СПАНСОН

– см. Спонсон.

СПАРДЕК

(Spar-deck) – вышедшая из употребления на гражданских судах верхняя легкая палуба, простиравшаяся от форштевня до ахтерштевня и располагавшаяся выше главной палубы. При расчете продольной прочности С. в расчет не принимается. В настоящее время С. часто называют палубу средней надстройки на судах.

СПАРДЕЧНЫЕ СУДА

— трехпалубные, вышедшие из употребления суда с более тяжелой и прочной верхней палубой (спардеком), чем у легкопалубных судов, что давало возможность иметь на спардечных судах меньшую высоту надводного борта по сравнению с легкопалубными судами.

СПАСАТЕЛЬНАЯ РАКЕТА

— см. Ракета спасательная.

СПАСАТЕЛЬНОЕ СУДНО

(Salvage vessel) — в военном флоте: судно вспомогательного назначения, служащее для выполнения спасательных работ при различного рода авариях с кораблями и в частности для подъема затонувших подводных лодок. По классификации гражданских судов: техническое судно для спасения затонувших или терпящих водяную аварию судов. В эту категорию входят также спасательные плоты, шлюпки и катера.

СПАСАТЕЛЬНЫЕ КРУГИ

(Safety belts, life-belts) — круги, изготовленные из кусков пробки и обшитые парусиной, покрашенной масляной краской. Объем каждого куска пробки должен быть не менее 165 см³, при удельном весе не свыше 0,195 т/м³. Круги, состоящие на снабжении судов, допускаются двух типов: или образца б. Российского общества спасания на водах (1), или же английский тип Board of Trade (2). Данные о кругах:

Наружный диаметр

780 мм

762 мм

Внутренний диаметр

420 мм

458 мм

Ширина

180 мм

152 мм

Толщина

111 мм

101 мм

Вес не более

7,15 кг

6,12 кг

Поддерживающая сила

16,3–20,5 кг

14,5 кг

Число кругов определяется типом судна, его размерами и характером плавания. Из общего числа штатных кругов часть должна снабжаться спасательными линиями длиной не менее 28 м, и часть С. К. должна быть снабжена светящимися буйками (пламя появляется при соприкосновении буйка с водой). Места расположения спасательных кругов: в первую очередь по одному с каждого борта капитанского мостика и в корме судна, остальные в наиболее видных и доступных местах.

СПАСАТЕЛЬНЫЕ ОБЩЕСТВА

— специальные организации общественного, государственного или смешанного типа, ведающие спасательной службой на морях, озерах и реках. Во главе стран с организацией спасания на водах общественного типа стоит Великобритания. Ее учреждение спасания на водах Royal Life-Boat Institution основано в 1824 г. и за сто лет своего существования спасло 60 000 чел. Примером государственной организации спасания на водах является Береговая охранная служба США, учрежденная в ее современном виде в 1915 г. В России до 1917 г. действовало Общество спасания на водах, построенное на принципе частной инициативы, но получавшее дотации от государства. В СССР организация дела спасания на водах (СНАВ) построена на принципе комбинированной формы частной инициативы и

правительственной помощи. Эта организация создана постановлением Совета Народных Комиссаров от 8 января 1925 г.

СПАСАТЕЛЬНЫЕ ПЛОТЫ

(Liferafts) — судовые спасательные средства. Существует множество систем С. П. Весьма употребительными являются пробковые овальные С. П. вроде спасательных кругов большого размера. В настоящее время входят в употребление резиновые С. П., надувание которых происходит автоматически. Преимущество С. П. состоит в том, что их можно быстро сбросить в воду (без помощи специальных устройств), причем безразлично, какой стороной они упадут в воду. С. П., принятые на судах Совторгфлота, имеют следующие элементы: вес не более 180 кг; сила поддержания на каждого человека — 14,5 кг; общее число людей, поддерживаемых спасательным плотом, не должно превышать числа, полученного в результате деления наружного периметра в метрах на 0,305.

СПАСАТЕЛЬНЫЕ ПОСТЫ

— посты, находящиеся в городских пунктах (мосты, пристани и т. д.), где возможны падения людей в воду. Снабжены спасательными кругами, шарами, спасательными нагрудниками, баграми, а в некоторых случаях и шлюпками.

СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

(Salvage appliances) — средства, предназначенные для спасания людей на воде. Принятые на военных судах С. С. состоят из: пробковых матрацев, спасательных кругов, спасательных пробковых нагрудников, спасательных плотов, спасательных буюв и спасательных ракет.

СПАСАТЕЛЬНЫЕ СТАНЦИИ

(Life-saving stations) — специально оборудованные пункты на побережье в местах, где может понадобиться помощь терпящему крушение судну. Они снабжаются помимо обычных средств спасения (спасательные круги, шары, нагрудники, багры и т. п.) моторными катерами и специальными метательными аппаратами для установления воздушной переправы по канату между берегом и судном. С. С. оборудуются наблюдательными вышками. Между С. С., а равно для связи их с главными маяками и радиостанциями, устанавливается телефонная связь для возможности своевременной информации о случившихся на воде катастрофах и быстрой организации помощи. Берега между С. С. обслуживаются патрулями в виде вахт, с автоматическим контролем их обходов, а также дежурством спасательных судов.

СПАСАТЕЛЬНЫЕ ШАРЫ

— два пробковых шара, соединенных между собой линем с петлей; применяются на береговых спасательных постах и станциях.

СПАСАТЕЛЬНЫЕ ШЛЮПКИ

(Lifeboats) — см. Шлюпки спасательные.

СПАСАТЕЛЬНЫЙ БУЕК

(Life-buoy) — средство для спасения человека, упавшего за борт. С. Б. представляет собой небольшой пробковый цилиндр с прикрепленным к нему деревянным штоком с флажком; буюк обшивается парусиной и снабжается концами троса с узлами, за которые хватается упавший в воду человек. Чаще же всего к С. Б. на лине привязывается спасательный круг.

СПАСАТЕЛЬНЫЙ БУЙ

(Life-buoy) — средство для спасения человека, упавшего за борт. С. Б. состоит из двух яйцевидных поплавков, соединенных между собой деревянной поперечиной, снабженной металлической трубкой с грузом на конце и пружиной внутри. В эту

трубку на день вставляется красный флажок, а на ночь особый фальшфейер. При хранении С. Б. на кронштейне на корме как флажок, так и фальшфейер находятся внутри трубки; когда С. Б. брошен в воду, то пружина выбрасывает их из трубы. Сбрасывание С. Б. производится отдачей стопора специальной машинки.

СПАСАТЕЛЬНЫЙ ЖИЛЕТ

– стеганный капковый жилет, надеваемый гребцами спасательных шлюпок; служит также индивидуальным спасательным средством на судах.

СПАСАТЕЛЬНЫЙ НАГРУДНИК

(Lifebelt, salvage waistband) – спасательное средство в виде снаряда, сделанного из пробковых пластин или из измельченной пробки, помещенной в обоймы. С. Н. надевается обязательно на грудь, а не на живот. Иногда пробка заменяется другими материалами, но применение нагрудников, надуваемых воздухом, не допускается. С. Н. должны хорошо охватывать тело и не намочить. Т. к. С. Н. только тогда соответствуют своему назначению, когда они исправны, необходимо следить, чтобы обшивка и стропки были в исправности. Иногда С. Н. называются спасательными поясами. Это название С. Н. следует считать вредным, т. к. спасательный нагрудник, надетый на живот как пояс, способен только погубить человека, очутившегося в воде. Человек при указанном неверном использовании С. Н. перевернется ногами вверх, что и имело место в исключительно большом масштабе в бою при Цусиме.

СПАСАТЕЛЬНЫЙ ПОЯС

– см. Спасательный нагрудник.

СПАЦИЯ

– см. Шпация.

СПЕКАЮЩИЕСЯ УГЛИ

– угли, дающие твердый кусковой кокс. Спекающиеся угли горят длинным, желтоватым, коптящим пламенем.

СПЕНКЕР

(Spanker) – гафельный парус на бизань-мачте корабля с полным вооружением. Он также называется драйвер (Driver). Однако это не гафельный парус на бизань-мачте барки (баркентины).

СПЕРАНСЫ

– тали, закладываемые на мачту, как штаг, при тяге последнего. С. закладывается ниже топа.

СПЕРИСТ

– штурманский электрик.

СПЕСИФИКАЦИЯ

(Specification) – ведомость с подробным наименованием или описанием товаров, составляемая в торговых целях.

СПЕСИФИКАЦИЯ ГРУЗА

(Merchandise declaration) – авизо, посланное экспедитору, с указанием всех данных о подлежащей дальнейшей переотправке груза.

СПЕЦИФИКАЦИЯ СУДНА

– подробное описание устройства всякого судна в части конструкции отдельных частей с указанием основных элементов и размеров, вида материалов, а также требований, которые должны быть предъявлены к отдельным конструкциям при их изготовлении и сдаче. В С. С. дается также описание общего расположения помещений, их оборудования и детальный перечень снабжения судна. С. С. составляются отдельно по корпусу, по системам и устройствам, по главным и вспомогательным механизмам, по электрооборудованию и пр.

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ЗВАНИЯ краснофлотцев

– звания (рулевой, комендор, минер, радист, электрик и т. д.), присваиваемые краснофлотцам после прохождения специальной подготовки (обычно школьной) и выдержания установленного экзамена.

СПЕЦИАЛЬНЫЕ СТАЛИ

– см. Сложные стали.

СПИНАКЕР

(Spinnaker) – треугольный парус из тонкой парусины, ставящийся на судах с косым вооружением при попутном ветре.

СПИНАСА

(Spinnace, pinnace) – небольшое судно, применявшееся в XV столетии в Англии. Экипаж С. состоял из 25 человек.

СПИНКА РУЛЯ

(Back of the rudder) – наделка сзади пера руля.

СПИРАЛЬ

– планирующий спуск самолета с выключенным или работающим на малом газу мотором по траектории, имеющей форму спирали.

СПИРАЛЬ ВВЕРХ

– фигура высшего пилотажа; выполняется следующим образом: делается крен более 45°, и в тот момент, когда берется ручка на себя, дается обратная нога, чтобы поднять нос самолета вверх, – получится поворот с подъемом; спираль вверх и состоит из ряда таких поворотов с подъемом.

СПИРАЛЬ ВНИЗ ГОЛОВОЙ

– фигура высшего пилотажа; выполняется следующим образом: при спирали в правую сторону нужно дать ручку влево, а ногу вправо.

СПИРАЛЬНАЯ ПРУЖИНА

– пружина из стальной проволоки или тонкой стальной ленты, свитая по спирали.

СПИРАЛЬНЫЕ ТУМАННОСТИ

– туманности в форме спирали, представляющие собой чрезвычайно удаленные звездные системы, подобные Млечному Пути.

СПИРКЕТИНГ, СПИРКЕТЕНС

(Spirketing) – пояс внутренней обшивки между ватервейсом и нижними косяками портов.

СПИРОН, ШПИРОН

— то же, что и таран (см.).

СПИСАНИЕ С КОРАБЛЯ

— исключение из состава экипажа корабля.

СПИСОК КОМАНДНЫЙ

— см. Судовая роль.

СПИЦА

(Spoke) — ручка в виде стержня, помощью которого соединяется обод колеса с его ступицей (втулкой). В зубчатых колесах, шкивах, маховиках спицы отливаются за одно целое с ободом и втулкой.

СПИЦЫ

(Arms) — радиусы гребного колеса или штурвала.

СПЛАВ

(1 и 2. Float. 3. Alloy, fusion) — 1. Транспортирование срубленного леса вниз по реке самотеком в виде плотов, модем или россыпью — путем сбрасывания бревен в реку и уловления их в нужных пунктах запанью. Молевой С. может практиковаться только на несудоходных реках, многоводных в весеннее время. Свалка леса устраивается обычно на поймах, т. е. местах, заливаемых в весеннее время водой. Весенняя вода сама уносит лес. На сплавщиках лежит лишь обязанность произвести зачистку — сбросить в реку прибитые к берегу бревна. Запань обычно устраивается в устье реки, где лес сплывается в плоты (см.) для дальнейшего С. на судоходной реке. Молевой С. по судоходным рекам рассматривается как величайшее зло. 2. Транспортировка груза (по преимуществу пиленого леса) в несудоходных судах вниз по реке без буксирной тяги. В целях достижения управляемости сплавные суда пользуются лотами. Лот — это чугунный параллелепипед с выступающими вроде зубцов шипами, весящий от 11/2 до 6 т. При движении судно волочит лот по дну реки, замедляет скорость своего хода против скорости течения реки и тем самым достигает управляемости. Этот С. известен по преимуществу на Нижней Волге (см. Беяны). 3. Однородная смесь двух или нескольких твердых тел, главным образом металлов. Свойства С. могут значительно отличаться от свойств сплавляемых тел и сильно видоизменяются в зависимости от их процентного взаимоотношения. Температура плавления С. обычно ниже температуры плавления входящих в него металлов, а электропроводность С. меньше, чем у чистых металлов.

СПЛАВЛЯТЬ, СПЛАВИТЬ

(To float) — гнать, плавить по воде, спускать по течению реки, стонять вниз по реке. Лес сплавляют плотами, кошмами, гонками, а в мелких речках россыпью или модем. См. Сплав.

СПЛАВНАЯ РЕКА

(Floatable river) — достаточно полноводная в весеннее время река для сплава леса по преимуществу модем или россыпью. См. Сплав.

СПЛАВНЫЕ СУДА

— речные деревянные суда грубой постройки; строятся вообще в верховьях рек, откуда стоняются с грузом вниз, где после выгрузки разбираются на лес и на дрова.

СПЛАВЩИК

– рабочий по сплаву; хозяин сплавных товаров, промышленяющий сплавом.

СПЛАЧИВАТЬ, СПЛОТИТЬ

– пригнать плотно, вплоть; составлять. С. мачты – составить из большего или меньшего числа брусьев. Мачты сплачиваются по всей длине из 2–3 главных деревьев, называемых шпинделем, из сегментных, называемых фишами и брусьями, из чиксов и шкало, связанных бугелями. По американской системе мачты (пустотелые) сплачиваются из четырех брусьев и рыбин.

СПЛЕСЕНЬ

(Splicing, splice) – сросток; соединение троса в месте разрыва; место и плетенье, в котором веревка сращена.

Сплесень.

С. бывают: короткий и лонгосплесень, или разгонный.

Сплесень длинный (разгонный).

На пеньковых перлинях допускается не более двух С. Пеньковый перлинь, сплесненный в трех местах, считается неблагонадежным.

Сплесень короткий на пеньковом тросе.

Сплесень короткий на проволочном тросе.

На проволочных перлинях С. не допускается вовсе; раз лопнувший перлинь нужно заменить при первой возможности новым.

СПЛЕСНИВАТЬ, СПЛЕСНИТЬ снасть, веревку

(To splice) – срастить, сплести два конца в одно; скрепить без узла, проплетая концы прядей взаимно. Сплеснивание, сплеснение – сращивание, сращение. Иногда некоторые моряки вместо сплеснивать говорят стростить (в современной терминологии не применяется, а в старину употреблялось).

СПЛОЧЕННЫЙ ЛЕД

(Close ice) – обширные скопления подвижных, несмерзающих льдов разного вида, тесно сгруппированных между собою.

СПОКОЙНОЕ МОРЕ

(Calm) – тихое, не взволнованное море; море спокойно – в покое, недвижно.

СПОЛНЯТЬСЯ

(арх.) – прибывать, говоря о воде во время морского прилива.

СПОЛОХ

(сев.) – северное сияние.

СПОНСОН

(Sponsing). – 1. Наделка на борту корабля в виде выступа (балкона) для установки орудий палубной артиллерии в целях увеличения углов обстрела. 2. Место на колесном судне впереди и сзади кожухов гребных колес, за бортом, где помещаются каюты.

СПОРНАЯ ВОДА, СПОРНОЕ ТЕЧЕНИЕ

(Whirlpool) – место, где сходятся два течения.

СПОРТИВНЫЕ СУДА

– моторные, парусные и гребные суда, служащие для целей развлечения, спорта и физкультуры. К С. С. можно отнести такие лодки, как охотничьи челноки, резиновые надувные лодки, водяные лыжи и велосипеды и пр.

СПОРТИВНЫЕ СУДА ГРЕБНЫЕ

– имеют несколько подразделений: 1) Большие шлюпки типов, близких к судовым, и с теми же способами гребли. Эти шлюпки наиболее пригодны для совершения на них дальних водных экскурсий. 2) Лодки народной гребли – сравнительно небольшие лодки разнообразных типов, характеризующиеся греблей парными короткими веслами с загнутыми лопастями. К лодкам народной гребли относятся лодки шириною около 1,2 м, лодки массового катания фоханы, прогулочные лодки той же или несколько большей ширины, чем фоханы, и, наконец, полугички – узкие (не шире 1,1 м, чаще 1,0 и 0,9 м), длинные, неустойчивые, чисто речные лодки, на которых часто устраиваются гонки. Полугички по числу гребцов разделяются на двойки и четверки. 3) Байдарки – малораспространенного канадского типа и обычные байдарки широко распространенного типа каяка, происшедшие от известных эскимосских лодок. Байдарки этого типа делаются на одного или двух человек. Байдарка – легкая лодка, имеющая палубу и в ней отверстие для гребца, часто закрываемого плотно охватывающим непромокаемым фартуком. Гребец сидит лицом вперед и держит в руках двухлопастное весло. Изготавливаются байдарки из дерева в виде деревянного каркаса, обтянутого парусиной и прорезиненной материей. Байдарки строятся также специального гоночного типа – узкие, неустойчивые, но развивающие значительно большие скорости. 4) Академические лодки – особо легкие лодки, построенные из легких материалов, подразделяющиеся на более широкие учебные и более узкие гоночные с шириной корпуса, достигающей до 0,27 м. Последние в свою очередь подразделяются на клинкеры с наборной обшивкой и скифы – с гладкой. Кроме того, по числу гребцов бывают одиночки, с рулевым и без него, двойки, с рулевым и без него, четверки и восьмерки. Уключины делают вынесенными на кронштейнах за борт, а скамейки гребцов (слайды) – подвижными на роликах. Академические гоночные лодки всегда покрываются легкой матерчатой палубой. Очень длинные весла для легкости делаются пустотельными или с желобком по бокам. Обращение с академическими лодками требует большой тщательности и осторожности. Самые узкие из них не опрокидываются исключительно в силу упора весел о воду.

СПОРТИВНЫЕ СУДА МОТОРНЫЕ

– охватывают как лодки самых малых размеров, так и большие океанские моторные яхты. К скоростным С. С. М. относятся: глиссеры, суда V-образного типа (шарпи), морские сани. С. С. М. бывают как речные, так и чисто морские и устраиваются либо закрытыми с внутренними помещениями, либо совершенно открытыми. Речные С. С. М. имеют обычно плоскостонные формы. Морские С. С. М., совершенно закрытые, незаливаемые, имеют прекрасные мореходные качества. Часто такие С. С. М. снабжаются небольшими вспомогательными парусами, служащими для смягчения качки на большом волнении и увеличения хода при сильных ветрах, а также балластом в киле для увеличения остойчивости. Такие суда уже приближаются к типу парусно-моторных. В качестве материала для постройки С. С. М. применяется главным образом дерево, причем суда длиной до 70 м строятся исключительно деревянные. Лишь с переходом этой длины преимущество меньшего веса может быть на стороне металла. По конструкции следует различать С. С. М. внутреннего и морского плавания. Первые, главным образом быстроходные, выполняются обычно очень легкой конструкции, мореходные же С. С. М. имеют весьма солидную конструкцию и обыкновенно получают классификацию соответствующего учреждения.

СПОРТИВНЫЕ СУДА ПАРУСНЫЕ

– делятся на большие – яхты и малые – ботики и шлюпки. Самое маленькое спортивное судно – это парусная байдарка, поднимающая лишь одного человека. Парусная яхта – чрезвычайно мореходное судно, свободно справляющееся с такими неблагоприятными условиями ветра и погоды, которые трудно преодолеваются судами гораздо большей величины. Современные паруса как малых, так и больших яхт приближаются к форме и профилю крыла, чем достигается значительно лучшее использование поверхности силой ветра.

Форма С. С. П. приспособляется к ходу под парусами, т. е. к движению с креном, и к противодействию дрейфу. Самым важным является достижение хороших результатов при лавировке, которое обеспечивается благоприятной формой ватерлиний при крене, целесообразной формой и размерами килля, осуществляемого в виде плавника, формой парусов и их покроем, благодаря которому они получают нужный профиль. Глиссерная форма для С. С. П. является непригодной в силу малых скоростей. В отношении материала для С. С. П. относится все сказанное о моторных спортивных судах.

СПОРТИВНЫЕ СУДА СМЕШАННОГО ТИПА

— парусно-моторные суда. Эти суда обычно каютного типа, с внутренним помещением. Они могут ходить как под парусами, так и под одним мотором, без парусов. Этот тип С. С. также близок к парусно-моторным судам, применяемым для практических целей (рыболовные, лоцманские и пр. суда).

СПОСОБ ЗАХОЖДЕНИЙ

— см. Захождение.

СПОСОБ КРАТЧАЙШИХ РАССТОЯНИЙ

— способ маневрирования, применяющийся при эволюциях. При выполнении эволюции С. К. Р. корабли строя, кроме корабля-уравнителя, одновременно поворачивают в соответствующую сторону на надлежащий угол и следуют кратчайшим путем на свои новые места в строю (относительно корабля-уравнителя). Корабль-уравнитель уменьшает скорость хода до малого, прочие корабли строя сохраняют назначенную скорость. С. К. Р. применяется для производства построений в новые строи, преимущественно миноносцев и малых кораблей.

СПОСОБ СОМНЕРА

— способ определения места корабля пересечением кругов равных высот. Этот способ открыт случайно во время плавания американским капитаном Сомнером в 1837 г. С того времени до наших дней С. С. пользуется наибольшей известностью среди моряков всех национальностей.

СПРАВОЧНЫЕ КАРТЫ

— см. Карты морские.

СПРИНКЛЕРНАЯ СИСТЕМА

(спринклер) — система огнетушения, представляющая собой сеть водопроводных труб с большим количеством отверстий, закрытых клапанами (спринклерными головками), подпертыми легкоплавкими стержнями. При возникновении пожара стержни быстро плавятся, клапаны открывают отверстия в трубах и вода обильно орошает горящие предметы. Одновременно приходит в действие звуковая сигнализация.

СПРУС

— канадская, или черная, ель. Употребляется для изготовления весел, а также пустотелого рангоута для парусных яхт. С. крепок, вязок, упруг и отличается равномерным строением.

СПУСК, спусковая площадка

— служит продолжением маневренной площадки для спуска гидросамолета на воду. От маневренной площадки идет с пологим уклоном в воду.

СПУСК ПО СОЛНЦУ

— выражение, употребляемое для обозначения тросов тросовой работы, свитых (спущенных) по направлению движения солнца, от левой руки к правой.

СПУСК ПРОТИВ СОЛНЦА

– выражение, употребляемое для обозначения тросов кабельной работы, свитых (спущенных) против направления движения солнца, от правой руки к левой.

СПУСК СУДНА НА ВОДУ

(Launching of a ship) – совокупность операций, производимых для спуска судна со стапеля на воду. Когда постройка судна на стапеле достигла требуемой степени готовности, то судно посредством специального спускового устройства спускают со стапеля на воду для окончательной его достройки на плаву.

СПУСК ФЛАГА

– см. Спускать.

СПУСКАТЬ, СПУСТИТЬ

С. нижние реи – с места на верхнюю палубу. С. паруса – убирать паруса. С. трос – свить из прядей. Пряди сучатся все порознь, а затем спускаются; соединяются, скручиваясь; тростятся. С. шлюпку – с палубы судна на воду теми или иными средствами и способами. С. брам-реи, брам-стеньги. С. воду – из сухого дока. С. кливер – убрать. С. судно – со стапеля на воду. С. сигнал – с того места, на которое он был поднят. В общем случае спуск сигнала означает – начать его исполнение. Исключение составляют некоторые боевые сигналы, исполнение которых начинается немедленно после их разбора. С. стеньги. С. флаг – с того места, где он находился. Кормовой флаг обычно спускается в момент захода солнца. Спуск флага на корабле в бою означает сдачу его неприятелю.

СПУСКАТЬСЯ, СПУСТИТЬСЯ

(To luff a-lee). С. под ветер – уклоняться от ветра, идти полнее. Отходить от линии ветра, составить больший угол между курсом и направлением ветра. Не спускаться – не давать судну отходить, катиться под ветер. С. понемногу – не сразу, а постепенно. Спускайся – начинай отходить от линии ветра. Спустить вдруг – сразу положить руль в сторону подветренного борта. Спустишь немного – иначе выражают это словом – приспустишь. С. на фордевинд – уклониться настолько, чтобы направление ветра совпало с курсом судна. Туман спустился – нашел. Наветренный флот может спуститься на подветренный, а этот, чтобы подняться, должен покосить (лабиринговать).

СПУСКНЫЕ ДВЕРИ

– см. Двери водонепроницаемые.

СПУСКОВОЕ УСТРОЙСТВО

– специальное устройство, предназначенное для быстрого, дешевого и безаварийного спуска строящегося судна со стапелей на воду.

СПУСКОВОЙ ПРИВОД

– механизм, служащий для перевода кулисы паровой машины на передний или задний ход. С. П. бывают ручные, паровые, гидравлические и пневматические.

СПУСКОВОЙ ФУНДАМЕНТ

– часть стапельного устройства, воспринимающая на себя через полозья вес спускаемого судна. Различают надводный и подводный С. Ф. Надводный С. Ф. – надводная часть стапеля, на которой устраиваются спусковые дорожки; эти дорожки предназначены для движения по ним спусковых полозьев, или салазков, на которые ставится судно перед спуском. Подводный С. Ф. служит для устройства на нем спусковых дорожек под водой, являющихся продолжением дорожек, установленных на надводном С. Ф. Устройство таких подводных дорожек является необходимым для

того, чтобы спускаемое судно, прежде чем сойти с подводного С. Ф., могло уже всплыть. С. Ф. имеет, как и стапель, некоторый угол уклона, различный для судна различной величины, причем для возможности изменения этого уклона поверх постоянного С. Ф. устраивается из брусьев временной С. Ф. См. Стапель.

СПУСКОВЫЕ ПОЛОЗЬЯ

(Sliding ways) — см. Полоз.

СПУСКОВЫЕ РЫБИНЫ

(Ribbands) — продольные дубовые брусья, которыми ограждается каждый полоз с наружной стороны, чтобы полозья при движении во время спуска вместе с судном по дорожкам спускового фундамента не могли отклониться в сторону.

СПУСКОВЫЕ УСТРОЙСТВА

— приспособления различных систем, служащие для быстрого, автоматического и одновременного выкладывания нижних блоков шлюпочных талей при спуске шлюпки, как только последняя опустится на воду. Наиболее распространенными из спусковых устройств являются: С. У. Смирнова В. М., применяющееся на некоторых кораблях нашего флота и дающее прекрасные результаты; С. У. Петта, принятое в английском военном флоте; С. У. Левеля, имеющее распространение во французском флоте; С. У. Робинзона, Вуда и др.

СПУТНИКИ ПЛАНЕТ

(Satellite) — небесные тела, подобные планетам, но меньшие по размерам, обращающиеся вокруг планет. Земля имеет одного спутника — Луну, Марс — 2, Юпитер — 9, Сатурн — 10, Уран — 4 и Нептун — 1. У Меркурия, Венеры и Плутона спутников не обнаружено. Луна — самый крупный из всех спутников планет.

СРАЩИВАТЬ

— см. Сплеснивать.

СРЕДНИЙ ПОЛДЕНЬ

(Mean noon) — см. Полдень.

СРЕДНИК

(сев.) — средний кубас или поплавков промыслового яруса.

СРЕДНЯЯ АРТИЛЛЕРИЯ

— морская артиллерия калибра от 100 до 203 мм.

СРЕДНЯЯ СИСТЕРНА

(цистерна) — см. Систерны подводных лодок.

СРЕДЫШ

(арх.) — камень, лежащий посреди входа в становище.

СРЕЗ

— выемка в корпусе корабля по борту, делаемая в целях увеличения углов обстрела бортовой артиллерии.

СРЕЗАТЬ СУДНО ЛЬДОМ

(волж.) — повредить судно, причинить ему аварию во время ледохода.

СРЕЗЫВАЮЩАЯ СИЛА

— внешняя сила, стремящаяся произвести сдвиг частиц тела в плоскости его сечения, совпадающей с направлением срезающей силы (чистый срез или сдвиг).

СРОСТИТЬ (СРАСТИТЬ)

— соединить, связать, сплеснить два конца троса.

СРУБАТЬ, СРУБИТЬ

— убрать, завалить, снять. С. мачты (To fell a mast) — убрать поставленные на шлюпке мачты. С. рангоут — вынуть на шлюпке мачты из степсов, убрать бушприт и гик, скатать паруса и все уложить на середину банок, завернув в рангоутный чехол. С. флагшток, гюйс-шток — снять, убрать.

СРЫВКА

(волж.) — работа буксирного судна при снятии с мели другого судна, когда буксирное судно работает рывками, ослабляя буксирный трос и набирая скорость на ослабленном буксирном тросе в целях использования накопленной живой силы буксирующего судна. На Волге такой способ известен также под названием "работы барсом".

ССЕЧЕТ

(сев.) — когда верхушка волны срывается при ударе в крутой обрыв подводного камня.

ССУЧИТЬ

— свить.

СТАБИЛИЗАТОР

(Tail plane) — неподвижная горизонтальная часть хвостовой поверхности самолета; служит для продольной устойчивости самолета в полете. Общее значение — устройство или прибор для сообщения телу устойчивости при движении.

СТАБИЛИЗАЦИЯ ВЗРЫВЧАТЫХ ВЕЩЕСТВ

— увеличение химической стойкости взрывчатых веществ путем прибавления к ним мела, углекислого магния (пироксилин, динамит), дифениламина (порохи бездымные) и др. веществ.

СТАБИЛИЗАЦИЯ ЧАСТОТЫ РАДИОПЕРЕДАТЧИКА

— применение ряда технических приемов (выбор соответствующих схем, включение кварца в цепи генератора и др.), обеспечивающих неизменяемость вырабатываемой и излучаемой радиопередатчиком частоты электромагнитных колебаний.

СТАВАТЬ, СТАТЬ

С. борт о борт — двум судам встать рядом, борт к борту. С. лагом — стать бортом к чему-либо, напр. к волне. С. на бочку — привязать, закрепить судно к бочке. С. на буюк — если речь идет о шлюпке, то означает привязаться к буйку, а если о корабле, то отдать якорь на месте, где установлен буюк. С. на гусек — стать на два якоря, последовательно приклепаные к одной якорной цепи. С. на два якоря — бросить, отдать два якоря. С. на дрек — бросить дрек со шлюпки. С. на шпринг — стать лагом (бортом) к ветру или течению, взяв перлинь с кормы за якорную цепь или завезя с кормы верп. С. на якорь — бросить, отдать якорь. С. фертоинг — стать на два якоря, имея такое количество якорной цепи у каждого, чтобы нос судна при всех переменах ветра оставался между якорями.

СТАВЕНЬ

(Port-lid) — ставень, предназначенный для закрывания пушечного порта.

СТАВИТЬ, СТАНОВИТЬ

— заставить стать и стоять, помещать какую-либо вещь стоймя, стойком. С. караул — установить караул. С. мачты (Up mast) — установить их на место и укрепить. С. мины (Lay mines) — установить мины в море в заданном месте. С. парус (To take sail) — поднимать, устанавливать на месте для действия.

СТАВИТЬСЯ

(арх.) — о реках и озерах: становиться, замерзать.

СТАВУХА, СТАНИК

— см. Стамуха.

СТАИВАЕТСЯ, ПОТАИЛСЯ

(сев.) — скрывается берег за горизонтом.

СТАКАН

— полый металлический цилиндр, имеющий форму стакана, напр. стакан у помпы, стакан у шрапнельного снаряда и т. д.

СТАКСЕЛИ

(Stay-sails) — косые паруса треугольной формы. С. впереди фок-мачты называются: фока-стаксель и фор-стеньги-стаксель. Между фок- и грот-мачтами: грот-стеньги-стаксель, грот-брам-стаксель и грот-бом-брам-стаксель. Между грот- и бизань-мачтами: крьюс-стеньги-стаксель и крьюс-брам-стаксель. Старинное название стакселей — штаг-сейли.

СТАКСЕЛЬ-ГАЛС

— см. Галс.

СТАКСЕЛЬ-ЛЕЕР

(Stay-sail's stay) — см. Леер.

СТАКСЕЛЬ-НИРАЛ

— см. Нирал.

СТАКСЕЛЬ-ФАЛ

— снасть, с помощью которой поднимается стаксель.

СТАЛЬ

(Steel) — сплав железа с углеродом (углеродистая С.) при содержании углерода не более 1,5 %.

Сталь волнистая.

При содержании углерода не более 0,3 % С. называется мягкой. Углеродистая С. содержит в себе ряд неизбежных вредных примесей (фосфор, сера и др.). Наиболее употребительным способом изготовления С. в настоящее время является способ Сименс-Мартена; при этом способе С. изготавливается плавлением чугуна с присадкой железного лома и других материалов в особых печах, осуществленных в 1865 г.

французским артиллерийским офицером Мартеном, который использовал регенеративные печи Сименса. Присадкой в С. различных примесей (никеля, хрома, марганца, ванадия, титана и др.) достигается значительное повышение механических качеств С.

СТАЛЬ ВОЛНИСТАЯ

– тонкая листовая гофрированная сталь, изготовленная в виде волн. Применяется в связи с ее жесткостью и легкостью для устройства каютных переборок.

СТАЛЬ ЛИСТОВАЯ

(Sheet steel) – листы преимущественно прямоугольной формы, у которых толщина мала по сравнению с длиной и шириной. При толщине не более 5 мм С. Л. называется обыкновенной тонкой, а при большей толщине – толстой. С. Л., ширина которой не превосходит 400 мм, называется полосовой. Длина листов доходит до 10 м, а ширина до 2 м. При расчетах вес квадратного метра листов толщиной в 1 мм принимается равным 7 85 кг. См. Сталь судостроительная.

СТАЛЬ МАЛОМАГНИТНАЯ

– С. с содержанием никеля, хрома и марганца, оказывающая незначительное влияние на магнитную стрелку и употребляющаяся для изготовления частей корпуса, расположенных вблизи магнитных компасов.

СТАЛЬ РЕЛИНГОВАЯ

– плоская или полукруглая, ставится по верхней кромке фальшборта. Она покрывает верхнюю кромку листов фальшборта и защищает его от образующих ржавчину потоков дождевой и морской воды. Часто заменяется углобульбовой сталью.

СТАЛЬ РИФЛЕНАЯ

– листовая сталь, одна сторона которой покрыта выступами в виде полосок, пересекающихся друг с другом под углом.

Сталь рифленая.

Применяется для съемного настила полов машинно-котельных отделений, для площадок, трапов и во всех тех случаях, когда необходимо предохранить людей от падения при хождении по скользким местам.

СТАЛЬ СОРТОВАЯ, ПРОФИЛЬНАЯ, ФАСОННАЯ, ФИГУРНАЯ

– полосы стали длиной до 20 м, имеющие различную форму сечений.

По своим профилям С. С. делится на следующие виды: а) бульбовая или бимсовая, б) двутавровая, в) зетовая, г) комингсовая, д) коробчатая (швеллерная, корытная), е) круглая, ж) полукруглая, з) поручневая, и) тавровая (низкая и высокая), к) тавробимсовая или тавробульбовая, л) угловая равнобокая и неравнобокая, м) углобимсовая или углобульбовая.

Сталь полукруглая.

Сталь угловая равнобокая.

Сталь угловая неравнобокая.

СТАЛЬ СПЕЦИАЛЬНАЯ, ЛЕГИРОВАННАЯ

(Special steel) – сталь, содержащая, кроме углерода, известный процент какого-либо определенного металла или металлоида (никеля, хрома, марганца, кремния и др.), что улучшает качество стали и позволяет подобрать необходимые для данного ее назначения механические качества.

СТАЛЬ СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ

— мягкая углеродистая сталь (см.), изготавливаемая по способу Сименс-Мартена. По своим механическим качествам С. С. разделяется на следующие виды: обыкновенная (Ст. 4) различных марок с временным сопротивлением от 42 до 50 кг/мм² и с относительным удлинением от 16 до 20 %; повышенного сопротивления (Ст. 5) с временным сопротивлением от 50 до 60 кг/мм² и при относительном удлинении от 14 до 18 %; специальные С. с временным сопротивлением от 60 до 70 кг/мм², в частности марганцевая С. с временным сопротивлением — 65 кг/мм² при удлинении 16 %. С. С. разделяется на С. листовую (см.) и С. сортовую (см.), или фигурную. Оба вида стали изготавливаются на металлургических заводах путем горячей прокатки болванок, отлитых из стали, на специальных машинах — прокатных станах, снабженных либо гладкими валками (для прокатки листовой стали), либо валками с фигурными ручьями (для прокатки сортовой (фигурной) стали).

СТАЛЬ УГЛЕРОДИСТАЯ
(Carbon steel) — см. Сталь.

СТАЛЬ ХРОМОНИКЕЛЕВАЯ и ХРОМОМОЛИБДЕНОВАЯ
(Chrome-nickel steel) — специальная сталь с различным содержанием хрома, никеля и молибдена. Идет на изготовление брони, подвергаясь специальным процессам цементации и закалки. См. Броня.

СТАЛЬНЫЕ СУДА
(Steel ships) — суда, строящиеся из мягкой стали Сименс-Мартена. В настоящее время являются наиболее распространенными судами. Предшественниками С. С., уже почти вымершими, являются железные суда, строившиеся из железа, обладающего по сравнению со сталью более низкими механическими качествами.

СТАМИК
(сев.) — отдельный камень или каменистая подводная мель, на которой задерживается плавающий лед и образует нагромождения в виде тороса или стамух.

СТАМОЙ ЛЕД
(арх.) — лед, стоящий круглый год, не тающий.

СТАМУХИ
(Stamukhi) — ледяные горы, остановившиеся на подводной каменистой мели.

СТАН
(бел.) — временное летнее рыбацкое селение.

"СТАНДАРТ"
(Standard) — наиболее употребительная единица меры для лесных материалов, встречающаяся в различных измерениях. Насколько такие меры бывают различны, можно видеть из ниже приведенных "С", применяемых в различных странах.

Наименование стандартов

Количество досок

Толщина

Ширина

Длина фут.

Куб. фут.

дм.

Ленинградский

120
11/2
11
12
165
Христианинский
120
11/4
9
11
103
Лондонский или Ирландский
120
3
9
12
270
Квебекский
100
21/2
11
12
292
Драменский
120
21/2
61/2
12
122
Дронтгеймский
пиленых досок
198
"
квадратных брусьев
180
"
круглого леса
144
Выборгский
пиленых досок
180
"
квадратных брусьев
164
"
круглого леса
130
Гетеборгский

180

Приведенные выше меры "С", встречающиеся в Великобритании и почти во всех североевропейских странах, имеют местное значение, за исключением Ленинградского. В европейской международной лесной торговле принят Ленинградский "С" (иногда называемый в иностранных справочниках Петербургским). Средний вес Ленинградского "С" около 2,8 т, а Гетеборгского – около 3,14 т.

СТАНДЕРС

(Standard, davit socket, stand) – пустотелая высокая литая стойка, в которую вставляется шлюпбалка или трапбалка, не проходящие сквозь палубу. С. заменяет башмак и обойму у шлюпбалки и применяется в тех случаях, когда шлюпки хранятся на рострах. Прежде термин С. обозначал брус, идущий по борту параллельно футоксам и скрепленный с ними; он служил для подкрепления набора в местах вырезов для портов. С. называют также подкрепляющую стойку у битенгов.

СТАНДЕРС-ИНДЕГЕТ

— см. Водорез.

СТАНИНА

(Mount) — чугунная или стальная рама, на которой монтируются отдельные части какой-либо машины или станка. С. является связующим звеном отдельных деталей машины; от прочности, устойчивости и жесткости С. зависит правильность работы машины. См. также Колонны.

СТАНИОЛЬ

(Tin-foil) — тончайшие листы олова или сплавы олова со свинцом, толщиной 0,1–0,008 мм (фольга), употребляемые для предохранения летучих веществ от испарения, для защиты веществ от доступа воздуха, для изготовления электрических конденсаторов в электротехнике. С. широко применяется в настоящее время для устройства изоляции охлаждения помещений, для чего С. накладывается слоями с воздушной прослойкой.

СТАНКИ

(Bench, machine) — машины-орудия для металлической обработки металла, дерева и волокнистых веществ. В более узком смысле — машины для обработки металла и дерева резанием. См. Токарный станок, Револьверный станок, Станок строгальный, Станок сверлильный.

СТАНОВИТЬСЯ НА ЯКОРЬ

(To drop, to let go the anchor, to cast anchor) — производить необходимые действия, связанные с постановкой на якорь.

СТАНОВИЩЕ, СТАНОВЫЕ

(сев.) — 1. Селение рыбаков или промышленников. 2. Гавань или место для якорной стоянки.

СТАНОВОЙ ТОРОС, ПОЛЯНА

(арх.) — ровный, сплошной, как бы в виде ледяного поля лед, плавающий по морю на большом пространстве.

СТАНОК

— см. Орудийный станок. Пушечный станок, Зарядный станок, Вытяжной станок.

СТАНОК СВЕРЛИЛЬНЫЙ

(Boring machine) — станок, приспособленный для сверления отверстий. Рабочей частью сверлильного станка является сверлильный шпиндель, в котором укрепляется сверло. Шпиндель получает вращение от главного привода станка и поступательное движение подачи от приводимого в движение вручную или автоматически механизма подачи. Изделие укрепляется на рабочем столе.

СТАНОК СТРОГАЛЬНЫЙ

(Planer) — металлообрабатывающий станок для обработки плоских и линейчатых поверхностей резцом. Предмет совершает прямолинейное рабочее движение, проходя под неподвижным резцом, который при окончании рабочего хода несколько сдвигается на сторону (движение подачи) для снятия следующей стружки. Такие станки иногда называют продольно-строгальными в отличие от поперечно-строгальных, или шепингов, где движется резец.

СТАНЦИЯ

(Station) – 1. Место, предназначенное для пребывания корабля или эскадры. 2. Группа таможенных складов под надзором одного инспектора.

СТАНЦИИ ЛЛОЙДА

– станции, соединенные телеграфом с всемирной телеграфной сетью, содержащиеся английским обществом Ллойд. С. Л. принимают с проходящих мимо судов телеграммы, а также передают телеграммы на суда. О всех проходящих мимо судах С. Л. сообщают сведения в бюро Ллойда, которое публикует их в газете Ллойда бесплатно. В лондонских указывающих, в каких местах имеются С. Л.

СТАПЕЛЬ

(Building slip, building berth) – прибрежное сооружение на верфи, на котором строятся суда. С. бывают открытые, когда судно строится под открытым небом, и закрытые, когда над С. воздвигается деревянное или каменное здание. Такое здание над С. называют эллингом. С. представляет собою обычно бетонированный помост с уклоном к воде, сооружаемый на свайном основании. С. располагается либо перпендикулярно к урезу воды, либо под некоторым углом в сторону течения воды в тех случаях, когда водоем является недостаточно широким для спуска в него построенных судов. С. имеют уклон в зависимости от величины судов от 1/14 до 1/20.

СТАПЕЛЬ-БЛОКИ

(Keel-blocks) – см. Блоки стапельные.

СТАПЕЛЬ БОКОВОЙ

– стапель, спуск судна с которого производится боком.

СТАПЕЛЬНЫЕ ПЛОЩАДКИ

– очень распространенный способ осушки судов на клетках, на которые суда наводятся во время приливной воды; такие площадки, защищенные от ледохода, располагаются обыкновенно в затонах. С. П. устраиваются также в составе современных слипов по обеим их сторонам для установки как строящихся судов, так и судов, поднимаемых из воды для ремонта.

СТАРЕНИЕ МЕТАЛЛОВ

– явление, заключающееся в том, что многие металлы, подвергшиеся холодной или горячей обработке, вследствие рекристаллизации и др. причин меняют свою структуру и свойства. В целях восстановления структуры и свойства изделий в работе металлические изделия после обработки часто подвергают отжигу. С. М. наблюдается также в изделиях и сооружениях, работающих при высоких температурах.

СТАРЕНИЕ РЕЗИНЫ

– порча (затвердевание, растрескивание резины) под действием воздуха, света и тепла.

СТАРИЦА

(речн.) – старое русло реки, иногда загложшее или занесенное песком или илом, а иногда образующее проток или озеро.

СТАРН-КНИЦА

(Knee of the stern-post) – кница, связывающая ахтерштевень с кильсоном у деревянных судов.

СТАРНПОСТ

(Stern-post, inner stern-post, propeller post, screw post, body post) – см. Ахтерштевень.

СТАРНСОН, СТАРН-КНИЦА

(Stern-son) – продолжение кильсона в корме у деревянных судов; скрепляет кильсон с фалстарнпостом.

СТАРН-ТИМБЕРСЫ

(Stern-timber) – брусья в корме деревянного судна, идущие выше транцев.

СТАРТ

(Start) – место, откуда начинаются яхтенные, шлюпочные и др. гонки.

СТАРТЕР

(Starter) – 1. Дежурный на аэродроме, на обязанности которого лежит регулировать порядок взлета и посадки самолетов. 2. Общий термин для приборов, служащих для пуска в ход двигателя без помощи заводной ручки.

СТАРШИЙ БОЦМАН

(Chief boatswain) – старший из боцманов корабля.

СТАРШИЙ ЛЕЙТЕНАНТ

– 1. Третье военное звание в ВМФ, получаемое командирами после трехлетней службы в звании лейтенанта. 2. Третий (по старшинству) обер-офицерский чин в дореволюционном флоте. С. Л. назначались обычно флагманскими специалистами, старшими офицерами на судах 1 и 2 ранга, старшими флаг-офицерами при флаг-капитане, командирами судов 3 и 4 ранга.

СТАРШИЙ НА РЕЙДЕ

(Senior officer) – старший из командиров кораблей, стоящих на рейде, где нет флагмана, или старший из флагманов, если на рейде находятся одновременно два и более равных по званию флагмана. См. Брейд-вымпел старшего на рейде.

СТАРШИЙ ОФИЦЕР

(Executive officer) – старший из офицеров после командира на кораблях царского флота. Обязанности старшего офицера в основных чертах сходны с обязанностями современного старшего помощника командира.

СТАРШИЙ ПОМОЩНИК КОМАНДИРА

– первый заместитель командира корабля. В бою оказывает командиру помощь в изучении и оценке обстановки. В повседневной жизни ведает вопросами боевой подготовки, корабельной организации и распорядком жизни и службы на корабле.

СТАРШИЙ УНТЕР-ОФИЦЕР

– см. Унтер-офицер.

СТАРШИНА

(Warrant-officer) – младший командир, являющийся прямым начальником, всего младшего начальствующего и рядового состава своего подразделения.

СТАСКИВАТЬ, СТАЩИТЬ

– стянуть, сдвинуть с места. Стащить судно с мели. Стащить судно на глубину, глубокое место.

СТАТИЧЕСКАЯ ОСТОЙЧИВОСТЬ

– см. Остойчивость судна.

СТАТОР

(Stator) – неподвижная часть электрической машины.

СТАТОР ПАРОВОЙ ТУРБИНЫ

(Stator) – неподвижная часть паровой турбины.

СТАТЬ

– см. Ставать.

"СТАТЬ НА ЯШКУ"

– шуточное выражение, означающее встать на якорь.

СТАТЬЯ

(Rate, rating) – степень матросского звания в дореволюционном флоте. Все матросы и рядовые специалисты, а равно и унтер-офицеры разделялись на две статьи: вторая – младшая и первая – старшая. Так, напр., матросы разделялись на матросов 1-й статьи и матросов 2-й статьи; унтер-офицеры-специалисты разделялись не на старших и младших, как это было в сухопутных частях, а на унтер-офицеров 1-й статьи и унтер-офицеров 2-й статьи, напр. машинный унтер-офицер 1-й статьи, машинный унтер-офицер 2-й статьи и т. д.

СТАЦИОНАРНЫЕ СУДА

– см. Технические суда.

СТАЦИОНАРНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ДВИГАТЕЛЬ

– двигатель с неподвижными цилиндрами и с вращающимся коленчатым валом.

СТАЦИОНАРНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ

– двигатель берегового типа.

СТАЦИОНЕР

(Guard ship) – судно, постоянно находящееся на стоянке (на станции) в каком-нибудь иностранном порту.

СТВОЛ

– см. Орудие артиллерийское.

СТВОЛ УЧЕБНЫЙ

– орудие мелкого калибра, жестко скрепляемое с телом орудия крупного или среднего калибра (вставлением его внутрь или закреплением сверху). Служит для производства учебных, т. наз. ствольных, стрельб.

СТВОР

(Two objects in one line of sight, leading line) – вертикальная плоскость через три точки местности, из которых одна – точка стояния наблюдателя. Линия, проходящая через такие 3 точки, наз. створной. При съемке для нанесения точек и контуров и проверки правильности их расположения пользуются С. Во время плавания в виду берегов С. широко применяются для ориентировки и входа на рейд и якорные места. С. маячных огней служат для той же цели ночью. Различают С.: направляющие, по которым судно идет, чтобы избежать опасности; поворотные, указывающие место поворота или изменения курса, задние, когда судно видит створ не с носу, а с кормы. Идти по створу – постоянно иметь два предмета на местности перед глазами на одной линии (заслоненными один другим); всякое отклонение со створа обнаружится появлением заднего предмета из-за переднего.

СТВОРНЫЕ ЗНАКИ

– береговые знаки, определяющие направление на море путем совмещения двух створных знаков.

СТВОРНЫЕ СТОЛБЫ

– те же перевальные столбы (см.) с той же окраской; ставятся они соответственно на тех же берегах, в 30–40 м один за другим, причем задний столб должен быть выше переднего примерно на 2 м; устанавливаются они так, чтобы проходящая через них прямая линия шла по фарватеру. Фонари здесь различные: на переднем столбе – обыкновенный перевальный фонарь, а на заднем – фонарь с одним круглым стеклом, дающий луч света только по фарватеру. С. С. устанавливаются там, где нужно точно показать речной фарватер.

СТЕГ (СТЯГ)

(слав.) – флаг.

СТЕГАТЬ

– тянуть снасть, выбирать.

СТЕКЛИНЬ

(Seizing, lashing) – линь, спущенный из шести нитей лучшей пеньки, по две в пряди.

СТЕКЛО ВОДОМЕРНОЕ

(Gauge-glass) – прибор, служащий для указания уровня воды в котле. Крепится непосредственно к котлу или к особой пустотелой колонке, имеющей сообщение с паровым и с водяным пространством котла. Каждый котел обычно снабжается двумя С. В.

СТЕКЛО КЛИНГЕРА ВОДОМЕРНОЕ

– состоит из толстого плоского стекла, отшлифованного спереди и бороздчатого сзади. Это стекло вставляется в оправку, имеющую канал, соединенный помощью трубок с паровым и водяным пространством котла. Вода в стекле кажется окрашенной в темный цвет.

СТЕКЛА ФРЕНЕЛЯ

– см. Френелевские стекла.

СТЕКЛЯДЬ

– голландская нитка, употребляемая для завязывания зарядных картузов и затягивания ракетных гильз.

СТЕКЛЯННЫЙ ЛЮК

– люк, закрытый остекленной решеткой (расой).

СТЕЛЛАЖИ

(Scaffolding, stage) – подкладки, полки, подмости, леса. В корабельных помещениях для боевых припасов – специально устроенные полки для хранения снарядов, зарядов и патронов. Часть С. делается с ячейками в виде сот (Сотовые С).

СТЕЛЮГА

(Hanging stage) – временный помост (настил), устраиваемый на палубе судна для перематывания юферсов у нижних вант или для других целей. Делается из имеющихся под руками досок и брусьев.

СТЕМ

(Stem) – форштевень на деревянных судах.

СТЕМСОН

(Stemson) – продолжение кильсона в нос у деревянных судов, скрепляет кильсон с фалстемом.

СТЕНКА

– для возможности подхода судна вплотную к портовой территории в целях удобной, быстрой и безопасной передачи грузов между судном и берегом последний обделывается вертикальной стенкой, подошва которой закладывается на глубине, отвечающей осадке судна; термин С. является синонимом термина набережная.

СТЕНКА БЕРЕГОВАЯ

– см. Береговая стенка.

СТЕНЧЕСЫ

(Stanchions) (стар.) – стойки.

СТЕНЬ

(Top) – сокращение слова "стенъга"; прибавляется к названию деталей, принадлежащих стенъге, напр.: стенъ-шкентель, стенъ-вынтреп-блок и т. д.

СТЕНЬ-ВАНТЫ

(Topmast-shrouds) – ванты, с помощью которых стенъга удерживается с боков.

СТЕНЬ-ВЫНТРЕП

(Top-rove) – снасть, с помощью которой поднимается и спускается стенъга.

СТЕНЬ-ВЫНТРЕП-БЛОК

(Top-block) – блок, закладываемый в обух эзельгофта для проводки стенъ-вынтрета. Отличается от других блоков тем, что у него так находится не в плоскости шкива, а смещен в сторону щеки, которой блок касается стенъги. Это делается для того, чтобы стенъ-вынтрет шел по шкиву и не терся о щеку блока.

СТЕНЬ-ВЫНТРЕП-ТАЛИ

(Top-tackle) – тали, закладываемые в стенъ-вынтрет, чтобы облегчить подъем стенъги.

СТЕНЫ-ЛОСЬ-ШТАГ

(Topmast spring stay) – штаг, по которому ходит фока-стаксель.

СТЕНЫ-ФОРДУНЫ

(Topmast backstay) – снасти стоячего такелажа, удерживающие стеньгу сзади. С.-Ф. принимают название тех стеньг, которым они принадлежат: фор-стеня-фордуны, грот-стеня-фордуны, крьюс-стеня-фордуны.

СТЕНЫ-ШКЕНТЕЛЬ

– см. Шкентель.

СТЕНЫ-ШТАГИ

(Topmast stay) – снасти стоячего такелажа, удерживающие стеньги спереди (в диаметральной плоскости). В зависимости от того, какой стеньге принадлежит штаг, последний получает дополнительное наименование: фор-стеня-штаг, грот-стеня-штаг, крьюс-стеня-штаг.

СТЕНЬГА

(Top-mast) – рангоутное дерево, служащее продолжением мачты и идущее вверх от нее. В зависимости от принадлежности к той или другой мачте, стеньгам присваиваются дополнительные наименования: на фок-мачте – фор-стеняга, на грот-мачте – грот-стеняга и на бизань-мачте – крьюс-стеняга. См. также Брам-стеняга, Бом-брам-стеняга и Трюм-стеняга.

СТЕПЕНЬ БАЛАНСИРОВКИ РУЛЯ

– отношение площади балансирующей части (расположенной к носу судна от оси вращения) к площади, лежащей в корму от оси вращения, выраженное в процентах. На современных кораблях степень балансировки равна 20–30 %.

СТЕПЕНЬ НАСЫЩЕНИЯ

– относительная влажность, равная отношению веса пара, содержащегося в 1 м³ воздуха, к весу 1 м³ насыщенного пара той же температуры, выраженному в процентах. В метеорологии степень насыщения выражают обычно отношением упругости водяного пара, содержащегося в воздухе, к упругости насыщающего пара при данной температуре.

СТЕПЕНЬ РАСШИРЕНИЯ

– отношение объема газа в цилиндре двигателя внутреннего сгорания в конце расширения к его объему сгорания. В двигателях, работающих по циклу Отто, С. Р. равна степени сжатия.

СТЕПЕНЬ СЖАТИЯ

– отношение полного объема цилиндра к объему камеры сжатия. С. С. показывает, во сколько раз уменьшился объем горючей смеси или воздуха при сжатии.

СТЕПС

(Mast-step, step of a mast) – 1. Деревянное или железное гнездо, в которое вставляется мачта своим шпором. 2. Стакан в палубе, в который вставляется баллер шпиля. Иначе называется гнездо.

СТЕРЕОТРУБА

– бинокулярный оптический прибор с сильно выраженной стереоскопичностью; имеет увеличение 10х и переменную базу, которая может достигать 75 см. Две половины С. устроены аналогичным образом и скреплены в нижней окулярной части шарниром, позволяющим раздвигать объективы при неизменном расстоянии окуляров. Окуляры снабжены диоптрийными шкалами и приспособлением для установки по глазам. С. может иметь медленное вращение вдоль горизонтальной оси при помощи барабана, связанного червяком с осью С., и быстрое, если отвести сцепление червяка с шестеренками. Кроме того, С. имеет возможность вращаться вокруг горизонтальной оси для придания ее оптической оси угла местности, который может быть отсчитан по специальной шкале. С. применяется для более детального, сравнительно с биноклем, изучения местности и для цели наблюдения.

СТЕРЕОСКОП

(Stereoscope) – оптический прибор, помощью которого два плоскостных изображения одного и того же объекта комбинируются таким образом, что наблюдатель получает впечатление рельефного предмета. Применяется для рассматривания изображений, снятых стереоскопическим фотоаппаратом.

СТЕРТ

– см. Штерт.

СТЕТОСКОП

(Stethoscope) – аппарат, состоящий из мундштука и наушников, соединяемых с переговорными (ой) трубами (ой). Служит для более легкого улавливания передаваемых звуков и уменьшения возможности попадания в переговорные трубы посторонних шумов. См. также Переговорные трубы.

СТЕФЕНСОН

– см. Золотниковый привод.

СТИВИДОР, СТИВАДОР

(Stevedore) – лицо, заведующее погрузкой и выгрузкой грузов на суда в зарубежных портах. В советских портах – прораб.

СТИВИДОРНЫЕ РАБОТЫ

– работы, связанные с погрузкой, укладкой и выгрузкой грузов на суда. Успешное выполнение этих операций требует больших и специальных знаний. Надлежащее размещение и укладка грузов имеют первостепенное значение для безопасности и мореходности судна, а также и для обеспечения доставки грузов в порты назначения в исправном виде и хорошем состоянии.

СТИЛЬ НОВЫЙ

(New style) – см. Календарь.

СТИЛЬ СТАРЫЙ

(Old style) – см. Календарь.

СТИРБОРД, ШТЮРБОРД

(стар.) – правый борт, правый галс.

СТИРКА

(мор.) – маленькая швабра, сделанная из каболок.

СТИХАТЬ

– затихать, утихать, притихать, становится тише. Ветер стихает – становится менее сильным. Волнение стихает – становится тише, волна становится меньше.

СТОЕЧНЫЕ СУДА

– суда-матки в промысловом флоте.

СТОЖАРЫ, или ПЛЕЯДЫ

– тесная группа звезд в созвездии Тельца. Состоит из семи звезд, видимых невооруженным глазом (при остром зрении можно рассмотреть даже десять), и более 2000 телескопических. Иногда С. называют также созвездие Большой и Малой Медведицы вместе с Полярной звездой, являющейся Стожаром, вокруг которого вращаются остальные звезды.

СТОИЧНАЯ

(касп.) – судно, постоянно стоящее на месте.

СТОЙКА

(Stanchion) – 1. Всякий небольшой вертикальный брус. 2. Деревянный или металлический (трубчатый) стержень хорошо обтекаемой формы, служащий для соединения и поддержания крыльев самолета. Несет значительную нагрузку в полете.

СТОЙКИ ЛЕЕРНЫЕ

(Rail stanchions) – круглые кованые стойки, служащие для проведения по борту леера из проволочного троса, железных прутьев круглого сечения или трубок. См. Леерное устройство.

СТОЙКИ ПЕРЕБОРОК

– вертикальные или горизонтальные балки, подкрепляющие переборку и располагаемые с одной ее стороны. С. П. выполняются обычно из угольников и швеллеров или из составных клепаных или сварных профилей. Вверху и внизу концы С. П. крепятся к палубе и к настилке двойного дна посредством книц.

СТОЙКИ ТЕНТОВЫЕ

(Awning stanchions) – круглые металлические или деревянные стойки, служащие для постановки тентов на верхней палубе кораблей. См. Тентовое устройство.

СТОЙЛА, КЛЕТЫ

– особые ящики, в которых производят погрузку на суда ценных лошадей (племенных, скаковых или цирковых). Рекомендуется применение С. при перевозке всяких лошадей.

СТОК

(арх.) – восток, восточный ветер.

СТОЛБОВИДНЫЕ ВЕХИ

(Spar buoys) – буи в английских водах, имеющие над водой шест или бревно.

СТОЛБЫ ОКОЛО СОЛНЦА И ЛУНЫ

– оптическое явление, наблюдаемое в атмосфере в виде отвесных радужных, иногда белых полос, видимых над диском Солнца или Луны, а иногда и под ними.

СТОИ

– см. Помпа Стона.

"СТОП"

(Stop, avast) – команда, останавливающая какое-либо действие. С. выбирать – остановить выбор той снасти, к которой относится команда; так, напр., С. фока-галс (контрабрас) – прекратить выбор фока-галса (контрабраса). С. машина – прекратить действие машины, застопорить ее. С. травить – прекратить травление той снасти, к которой относится команда. С. тали – прекратить выбор или травление талей. С. шпиль – прекратить действие шпиля, застопорить его.

СТОП-АНКЕР

(Stream anchor, kedje anchor) – самый большой (тяжелый) из судовых верпов.

СТОПИН

(Quick match) – нить, пропитанная горючим составом. Применялся для воспламенения зарядов.

СТОПЛАТ

(Tabling of a sail) – нашивка на задней стороне марселя, служащая для предохранения паруса от трения о стеньгу и кромку марса.

СТОПОР, СТОПЕР

(Stopper) – 1. Снасть, один конец которой закреплен за что-либо неподвижное, а другой обделан свитнем. С. закрепляется обычно штыком, или в затяжку очком, или же просто продвигается и задерживается кнопом. Применяется при тягах троса для удержания его на месте, когда он выбран втугую. Чтобы застопорить снасть, берут С. вокруг нее стопорным узлом и далее обносят по снасти; если снасть толста, а С. тонок, то его кладут по спуску между прядями, а если и снасть, и С. одинаковы или С. толще, то против спуска. Пеньковый трос вообще легко стопорится, т. к. спуск у него крутой и С. легко забирает.

Стопора пенькового троса.

У стальных тросов спуск пологий и трос так гладок, что пеньковый С. будет скользить; поэтому при работах с ними обычно употребляются стопора Булливана. 2. Деталь, служащая для закрепления каких-либо частей механизма в определенном положении по отношению одна к другой.

СТОПОР БРАУНА

– постоянный стопор якорной цепи, устроенный подобно стопору Легофа (см.) и устанавливаемый у палубных клюзов над цепными ящиками. Употребляется при работах с якорными цепями, напр. во время натаскивания цепи, обнесения цепи на шпиль, и после отдачи якоря, пока не положены на канат переносные стопора, после чего С. Б. поднимается.

СТОПОР БУЛЛИВАНА

– механический стопор, служащий для застопоривания проволочных тросов. С. Б. состоит из двух колодок, одна из которых прочно соединена с рамой стопора, а другая приставная, могущая прижиматься посредством особого механизма к неподвижной колодке. Проволочный трос закладывается между обеими колодками и зажимается подвижной колодкой.

Стопор Булливана.

Для увеличения держащей силы С. Б. поверхности колодок, обращенные одна к другой, делают в виде змейки.

СТОПОР ЗАДНИЙ

— см. Стопора якорных цепей.

СТОПОР ЗАЖИМНОЙ ПАЛУБНЫЙ, ПОДПАЛУБНЫЙ СТОПОР, ПАЛУБНАЯ МАШИНКА

(Deck stopper) — постоянный стопор якорной цепи, устанавливаемый под палубными клюзами и имеющий вид согнутого в дугу толстого стального рычага, один конец которого вращается на болте, а за другой закладывают тали. Выбирая тали, прижимают канат стопором к кромке клюза и тем задерживают якорную цепь. На некоторых судах С. З. П. зажимается особым маховиком.

СТОПОР ЛЕГОФА

(Lehoff's chain stopper) — устанавливается перед клюзом по пути прохождения якорной цепи. Он состоит из чугунной неподвижной колодки с желобом, по которому идет якорная цепь, и из подвижной колодки, которая может опускаться и подниматься посредством рычага, снабженного кулачком в виде эксцентрика.

Стопор Легофа.

Если рычаг поднят, то подвижная колодка поднимется и якорная цепь свободно пройдет по желобу; если же рычаг опустить, то подвижная колодка опустится, звено цепи упрется в крайнюю неподвижную колодку и якорная цепь задержится. С. Л. пользуются при различных работах и действиях с якорной цепью. См. Стопор Брауна.

СТОПОР ПЕРЕДНИЙ

— см. Стопора якорных цепей.

СТОПОР ПЕРЕНОСНЫЙ ТРОСОВЫЙ

— стопор якорной цепи, выделяющийся из проволочного троса в виде короткого шкентеля с гаком на одном конце и с кнопом на другом. Гак закладывается за обух, а под шейку кнопки берется затяжной петлей найтовный конец, который берут сперва несколькими шлагами назад вокруг якорной цепи и затем свободную часть конца берут по канату вперед.

СТОПОР ПЕРЕНОСНЫЙ ЦЕПНОЙ

— стопор якорной цепи, состоящий из короткого куска цепи, заложеного скобой в обух на палубе, а на другом конце имеющий складной гак, которым он и удерживает якорную цепь.

Стопор переносный цепной.

СТОПОР ПОДПАЛУБНЫЙ

— см. Стопор зажимной палубный.

Стопор подпалубный"

СТОПОР ПРОВОЛОЧНОГО ТРОСА

— шкентель с двумя огонами на концах или с одним огоном на одном конце и с гаком на другом.

Стопор тросовый.

"СТОПОРА ПОЛОЖИТЬ"

(Stopper the cable) — 1. Команда, подаваемая при подъеме и уборке шлюпки. По этой команде находящиеся на шлюпке у блоков гребцы кладут стопора, исполнение чего указывают подниманием фуражки. 2. Команда, подающаяся с разрешения

командира корабля, когда корабль (при постановке на якорь) пришел на якорную цепь и якорь забрал. На якорную цепь кладут стопора, и, когда это выполнено, помощник командира корабля (командир, назначенный по расписанию для руководства работами у якорей) докладывает: "Положены стопора".

СТОПОРА РУЛЕВЫЕ

— специальные устройства, позволяющие закрепить руль в одном положении в случае поломки или неисправности рулевых приводов. С. Р. устраиваются либо в виде закладных болтов, либо в виде фрикционных тормозов (тормоза трения).

"СТОПОРА СНЯТЬ"

(Take the stoppers off) — команда, подаваемая при спуске шлюпок; по этой команде находящиеся на шлюпке у блоков люди снимают стопора, исполнение чего указывают приподниманием фуражки.

СТОПОРА ЯКОРНЫХ ЦЕПЕЙ, КАНАТНЫЕ СТОПОРА

(Chain-cable stopper) — приспособления, служащие для удержания якорной цепи, когда отдан якорь, и при различных работах с ним. С. Я. бывают: переносные и постоянные, а постоянные — Легофа, Брауна и зажимной палубный стопор (палубная машинка). Переносные стопора употребляются главным образом для удержания якорной цепи при работах с канатом. Все С. Я., находящиеся впереди битенга, называются передними, а позади его — задними.

СТОПОРИТЬ

(To stopper, to clamp, to stop) — застопорить; останавливать тягу снасти, завернуть, закрепить снасть. Остановить вообще какое-либо действие.

СТОПОРКА

(Stop, knittle, knipper) — бензель, кладущийся шкимушкой, причем шлаг обносят восьмеркой вокруг обоих тросов и каждый шлаг туго обтягивается. Дальше стопорку крывают, т. е. перевязывают поперек, обтягивая крыж как можно туго.

Стопорка.

СТОПОРНЫЙ УЗЕЛ

— см. Кноп.

СТОРОЖЕВЫЕ КАТЕРА

— см. Катера сторожевые.

СТОРОЖЕВЫЕ КОРАБЛИ

(Patrol vessels) — военные корабли, имеющие специальное назначение вести борьбу с подводными лодками и имеющие для этой цели специальное вооружение и оборудование. На них возлагается задача по охранению больших кораблей на походе от подводных лодок и борьба с последними в пределах базы и на подступах к ней, а также сторожевая и дозорная служба.

СТОЧНАЯ СИСТЕМА

— судовая система, имеющая назначением удалять воду с открытых и промежуточных палуб и отводить грязную воду из ванн и умывальников за борт или в специальные систерны грязной воды (сточные систерны).

СТОЧНЫЕ СИСТЕРНЫ (ЦИСТЕРНЫ)

– систерны для стока грязной воды, устанавливаемые на кораблях и используемые в тех случаях, когда в целях борьбы с загрязнением портовых вод запрещается отводить грязную воду за борт; С. С. опоражниваются специальной помпой в тех местах, где это разрешается.

СТОЧНЫЕ ТРУБЫ

– трубы, идущие от ванн, умывальников, W. С. и гальюнов. Заборные отверстия С. С. снабжаются невозвратными клапанами (штормовые клапаны), которые служат для воспрепятствования обратному движению воды при штормах. Если выводное отверстие С. Т. приходится выше ватерлинии, то во избежание неряшливого вида от потеков по борту это отверстие закрывают тонким железным кожухом, который продолжается по борту до ватерлинии, а на нижнем конце ставят кожаный обвес. Сточные отверстия не должны располагаться вблизи приемных кингстонов заборной воды.

СТОЯНИЕ ПЛАНЕТЫ

– такое положение планеты, когда она остается некоторое время на одном и том же меридиане, хотя бы и подвигаясь при этом к экватору или в обратную сторону от него.

СТОЯНИЕ ПРИЛИВА

– некоторый промежуток времени, в течение которого вода, достигнув своей наибольшей высоты, остается на высоком уровне.

СТОЯНКА

– см. Ярусная сеть.

СТОЯНОЧНЫЕ СУДА

– см. Технические суда.

СТОЯТЬ

С. для отдачи якоря – находиться на местах по расписанию. С. на бакштове (о шлюпке) – стоять за кормой судна и быть привязанным к нему снастью, называемой бакштовом. С. на вахте (To be on watch or on duty) – находиться при исполнении вахтенной службы. С. на дреке – бросить дрек и удерживаться на нем, как на якоря. С. на посту, на часах – будучи в карауле, нести обязанности часового. С. на шкентеле (о шлюпке) – быть привязанной к шкентелю своим носовым фалинем или к концу, поданному с бака и пропущенному в коуш шкентеля. Корабль стоит на бочке – привязан к бочке. Парус не стоит – его не наполняет ветром. Туман стоит густой.

СТОЯЧАЯ ШКАТОРИНА

– передняя шкаторина у косых парусов.

СТОЯЧИЕ ВОЛНЫ

(Standing waves) – колебательное движение частиц среды, при котором в каждой точке величина амплитуды остается постоянной. С. В. возникают при наложении двух волн одинаковой длины, распространяющихся навстречу друг к другу. Точки с наибольшей амплитудой называются пучностями С. В. Точки, в которых амплитуда равна нулю (колебаний нет), называются узлами С. В.

СТОЯЧИЕ ВОЛНЫ, СЕЙШИ

– колебание в водном бассейне всей массы воды без распространения профиля волн по поверхности. Образующиеся одна или несколько волн не перемещаются поступательно, а поднимаются и спускаются на том же месте, причем вершина волны чередуется с подошвою.

СТОЯЧИЙ ТАКЕЛАЖ

(Standing rigging) – см. Такелаж.

СТРАВИТЬ

– ослабить, выпустить. С. пар – выпустить пар в атмосферу. С. снасть – выпустить до отказа. В переносном смысле "стравить" означает соврать, израсходовать. "Стравил последнюю монету" – израсходовал. "Не трави" – не ври.

СТРАТОСФЕРА

– слой атмосферы, расположенный выше 11 км, сильно разреженный, с очень низкой атмосферой; нижний слой атмосферы называется тропосферой. В С. отсутствуют вертикальные токи и образование облаков. Изучение С. имеет практическое значение для авиации, т. к. сильно разреженный воздух С. оказывает ничтожное сопротивление движению летящих тел и допускает осуществление громадных скоростей.

СТРАХОВАНИЕ

(Insurance) – см. Морское страхование.

СТРАХОВАТЕЛЬ

(Underwriter) – лицо, в пользу которого выписан полис.

СТРАХОВАТЬ

(To insure) – отдавать имущество на страх, на ответ, ручательство. См. Морское страхование.

СТРАХОВОЙ ИНТЕРЕС

(Insurable interest) – такой интерес имеется у всякого лица, материально заинтересованного в данной морской перевозке, т. е. когда при благополучном завершении перевозки оно имеет известную выгоду и, наоборот, если при повреждении или полной потере застрахованного объекта оно несет убыток. Согласно законодательству большинства стран страхование может быть заключено исключительно лицом, имеющим страховой интерес в данном объекте.

СТРАХОВЩИК

(Underwriter, insurer, assurator) – лицо, которое подписывается под документом о страховании, выражая этим самым свою готовность принять ответственность за перечисленные риски по страхованному грузу или судну.

СТЕЖ, СТРЕЖА

(бел.) – фарватер, стрежень реки.

СТРЕЖЕНЬ РЕКИ

(речн.) – линия, проходящая по наибольшим глубинам и по струе течения наибольшей скорости. С. Р. обычно совпадает с меженным фарватером, но далеко не везде и не всегда совпадает с серединой реки.

СТРЕЖНЕВАТЕЕ

(волж.) – когда идущее судно по какому-либо случаю уклонится от фарватера в сторону, то говорят, что надо держаться стрежневатее (стрежнее), чтобы не сесть на мель.

СТРЕЛА ПОДЪЕМНАЯ или ГРУЗОВАЯ

(Boom, derrick) – приспособление для подъема тяжестей на судне, для погрузки и выгрузки товаров, запасов, угля, боевых припасов, для подъема и спуска шлюпок и т. п. С. в большинстве случаев представляют собою деревянные брусья круглого сечения, снабженные железными оковками по концам и по середине. Иногда С. делаются пустотелыми клепаными или сварными из стальных листов или же из труб. К мачте С. крепится своим шпором помощью вертлюжного штыря, установленного в двойном башмаке. Благодаря такому устройству С. может изменять свой наклон и поворачиваться в стороны.

Стрела грузовая.

Стрела временная.

Нок С. крепится к мачте цепным топенантом, помощью которого нок удерживается на требуемой высоте; часто вместо цепного топенанта встречается простейшего вида топенант, состоящий из проволочного шкентеля соответствующей толщины и талей. При шпоре, середине и при ноке стрелы укрепляются блоки, через которые проходит проволочный трос или, что малоупотребительно в настоящее время, мелкозвеньевая цепь – грузовой шкентель. Этот трос на одном конце имеет гак, а другим концом наматывается на вал лебедки. Действуя лебедкой, заставляют конец с гаком подниматься или опускаться. См. также Грузоподъемность стрелы.

</FONTaaaa

СТРЕЛА ГРУЗОВАЯ ДЛИННАЯ

– грузовая стрела, у которой расстояние от ее искового бугеля (при горизонтальном положении стрелы) до блока на топе мачты, через который проходит топенант, больше расстояния от этого блока до верхней палубы.

СТРЕЛА ТЕМПЕРЛЕЯ

(Temperley's transporter) – грузовое устройство, часто применяемое для погрузок угля, руды и других грузов. Использовалось раньше обязательно в комбинации с грузовой стрелой. В настоящее время – береговое или плавучее сооружение, входящее в систему оборудования портов со специальным назначением.

Стрела Темперлея.

СТРЕЛА, СТРЕЛКА ПРОГИБА

– величина прогиба балки при определенной нагрузке.

СТРЕЛЕЦ

(Archer Sagittarius) – южное зодиакальное созвездие. Содержит много звездных скоплений и туманностей. В знак Стрельца Солнце вступает 23 ноября.

СТРЕЛКА

– 1. Очень узкая и длинная надводная коса. 2. Острый угол яра, образующийся обычно в месте слияния двух рек. 3. В парусном мастерстве так называется наибольшее расстояние между хордою и кривою у паруса.

СТРЕЛКА МАГНИТНОГО КОМПАСА

(Magnetic needle) – см. Магнитная стрелка.

СТРЕЛЫ

(Booms, sheers) – 1. Укосины, входящие в состав устройства кранов. 2. Два или три бруса, соединенные вершинами и поставленные с небольшим наклоном. Такие стрелы служат для подъема тяжестей. 3. Брусья в спусковом устройстве, являющиеся задержниками корабля на стапеле. Удаляются в процессе самого спуска по команде "Стрелы вон". См. Стрела подъемная, или грузовая.

СТРЕМЛЕНИЕ

(волж.) – главная струя течения на фарватере.

СТРЕНДЬ, СТRENDA, СТRENГА

(Strand of a rope) – веревки, тросы, из которых скручиваются тросы кабельной работы (кабельного спуска, кабельные тросы). С. свиваются из прядей, пряди из каболок, а каболки прядутся из пеньки.

СТРИК, ВИНДРИК

(стар.) – курс корабля; линия ветра или румба.

СТРИНГЕР

(Stringer) – продольная, непрерывная связь в виде листов, поставленных по возможности перпендикулярно к обшивке.

СТРИНГЕР БОРТОВОЙ

(Side stringer) – стрингер, обычно интеркостельный, идущий вдоль судна по борту и связывающий бортовые ветви шпангоутов. См. Интеркостель.

СТРИНГЕР ДНИЩЕВОЙ

(Bilge stringer) – стрингер, идущий по днищу судна. На судах с двойным дном С. Д. идут по каждой стороне непрерывного вертикального киля, по возможности нормально к наружной обшивке судна. Каждый стрингер состоит из листа и двух угольников – одного сверху, другого внизу, которыми он крепится соответственно к наружной обшивке и к настилу двойного дна. Некоторые С. Д. делаются водонепроницаемыми, а остальные с вырезами.

СТРИНГЕР ПАЛУБНЫЙ

(Deck stringer, deck stringer plate) – крайний лист палубного настила, идущий параллельно обводу борта. Служит для обеспечения продольной прочности судна.

СТРИНГЕР СКУЛОВОЙ

(Side stringer) – стрингер, устанавливаемый на скулах судна.

СТРИНГЕР ТРЮМНЫЙ

(Hold stringer) – стрингер, идущий по трюмным бимсам на старых судах, на которых применялись трюмные бимсы.

СТРИНГЕР У САМОЛЕТА

– продольная непрерывная связь, проходящая через всю конструкцию для придания ей прочности и жесткости.

СТРИПСЫ

– вид лесного груза, каким является багетка; размеры: ширина 1–3 дм. (25–76 мм), толщина 0,5–3 дм. (12,7–76 мм), длина 5–11 фут. (1,5–3,4 м) и 12–36 фут. (3,7–11 м). Последние размеры встречаются довольно редко. Товар этот связывается в пачки. Вес каждой пачки не более 100 англ. фунтов (45,4 кг).

СТРИЦА

(галерн.) – фал, гардель.

СТРОВОСКОП

(Stroboscope) – прибор, при помощи которого можно непосредственно наблюдать быстро повторяющиеся движения, напр. быстро вращающиеся части машин. Принцип С. заключается в том, что быстро движущийся предмет освещается или рассматривается в течение весьма короткого времени. Обычно это вращающийся круг с отверстиями, через которые освещается или рассматривается предмет. В последнее время в качестве С. применяют неоновые лампы, периодически зажигающиеся.

СТРОГИЙ АРЕСТ

– форма дисциплинарного наказания. Арестованные строгим арестом содержатся в светлом карцере на хлебе и на воде, горячую пищу получают через день; спят на койках без постельных принадлежностей.

СТРОЕВАЯ ДИАГРАММА

– диаграмма, изображающая распределение площадей шпангоутов или ватерлиний по длине или по углублению судна.

СТРОЕВОЙ ЛЕС

(Timber for shipbuilding) – лес красной (рудовой) и белой сосны, употребляемый для выделки мачт и рангоутных деревьев.

СТРОЕНИЕ ВЕТРА

– Строение воздушных потоков, как и потоков воды, может быть двояким. При ламинарном строении воздушные струи перемещаются отдельными струями, которые между собой не пересекаются. Такое С. В. наблюдается крайне редко у очень слабых ветров и притом в течение небольших промежутков времени. В громадном большинстве случаев в воздушных потоках возникают многочисленные большего или меньшего размера вихри, которые увлекаются потоком в его направлении, распадаются и вновь возникают. Очевидно, что при таком т. наз. турбулентном строении потока пути образующих его струй и отдельных частиц становятся весьма сложными, вследствие чего как направление, так и скорость струй внутри того же потока постоянно изменяются. Действительно, наблюдения показывают, что в громадном большинстве случаев ветер дует как бы отдельными толчками, которые отделяются друг от друга промежутками меньшей силы или даже полного безветрия, причем непрерывно изменяется в большей или меньшей степени и направление ветра.

СТРОЙ

(Order, formation) – установленное с известной целью взаимное расположение кораблей одного тактического соединения относительно друг друга и направления движения при совместном маневрировании. В зависимости от задач различаются С. походные и боевые. По степени сложности: а) простые, при которых все корабли располагаются на одной прямой линии, и б) сложные, когда корабли располагаются в несколько линий или на одной ломаной линии. Для установления порядка расположения в С. каждому кораблю присваивается номер, начиная от головного или правофлангового. Этот номер называется тактическим.

СТРОЙ ВОЗДУШНЫЙ

– взаимное размещение в полете самолетов в составе звеньев и отрядов на строго определенных дистанциях, интервалах и превышениях или принижениях.

СТРОЙ ДВОЙНОГО ФРОНТА

– сложный строй, в котором корабли располагаются в двух параллельных линиях, каждая в строе фронта, причем соответствующие корабли второй линии идут в кильватер кораблям первой линии. При С. Д. Ф. корабли второй линии могут также удерживать свои места против середины промежутков между кораблями первой линии. Такое построение называется расположением в шахматном порядке.

СТРОЙ ДВУХ КИЛЬВАТЕРНЫХ КОЛОНН

– сложный строй, в котором корабли располагаются в двух параллельных линиях, каждая в строю кильватера, причем корабли второй колонны равняются по соответствующим кораблям первой колонны. Если же во второй колонне идут эскадренные миноносцы или другие мелкие корабли, то они держат нормальные для них дистанции (если для них не было особого сигнала о расстоянии между кораблями). При строю двух кильватерных колонн корабли второй линии могут удерживать свои места против середины промежутков между кораблями первой линии. Такое построение называется расположением в шахматном порядке.

СТРОЙ КИЛЬВАТЕРА

(Single line ahead) – строй, при котором каждый корабль идет в кильватерной струе впереди идущего.

СТРОЙ КИЛЬВАТЕРА ВОЗДУШНЫЙ

– воздушный строй, в котором самолеты эшелонированы в глубину на разных высотах.

СТРОЙ КЛИНА

– сложный строй, в котором корабли располагаются по сторонам угла, в вершине которого находится корабль-уравнитель.

СТРОЙ КЛИНА ВОЗДУШНЫЙ

– наиболее удобный и распространенный походный строй самолета. В этом строю каждый последующий самолет правого пеленга летит выше впереди идущего, а левого пеленга – ниже впереди идущего. Строй клина называется строем журавля.

СТРОЙ ОБРАТНЫЙ

– строй, при котором корабли расположены в обратном порядке тактических номеров.

СТРОЙ ПЕЛЕНГА

(Line of bearing) – строй, при котором угол строя есть любой заданный угол между 0° и 180° .

СТРОЙ ПЕЛЕНГА В ВОЗДУХЕ

– отличается от принятого в морском флоте тем, что каждый последующий самолет, соблюдая точно интервал и линию пеленга, обычно летит с превышением или с принижением относительно впереди идущего самолета.

СТРОЙ ПРОСТОЙ

– строй, в котором все корабли располагаются на одной прямой линии.

СТРОЙ ПРЯМОЙ

– строй, при котором корабли расположены по порядку тактических номеров.

СТРОЙ РАЗОМКНУТЫЙ

– строй, при котором расстояния между кораблями более нормальных, определенных правилами. С. Р. в воздушном флоте, когда самолеты находятся на увеличенных против установленных уставом расстояниях.

СТРОЙ СЛОЖНЫЙ

– строй, в котором корабли располагаются в несколько линий или на одной ломаной линии. Каждый сложный строй состоит из двух или нескольких простых строев, и элементы строя для каждой линии остаются те же. Для С. С. вводится еще одно

расстояние между колоннами, которое считается между одинаковыми точками кораблей-уравнителей двух соседних колонн: при строе кильватера – по линии, перпендикулярной к курсу, при строе фронта – по линии курса. Подобно простым строям, они могут быть сомкнутыми и разомкнутыми. При одном и том же числе кораблей С. С. будут компактнее простых и более удобны в отношении зрительной связи, но маневрирование сложнее. С. С. мало применимы как боевые и являются главным образом походными строями. К числу наиболее употребительных сложных строев относятся строй двух кильватерных колонн, строй двойного фронта и строй клина.

СТРОЙ СОМКНУТЫЙ

(Close formation) – строй, когда расстояние между кораблями менее нормального, определенного правилами. С. С. в воздушном флоте – когда самолеты находятся на определенных уставом расстояниях.

СТРОЙ УСТУПА

(Bow and quarter line) – строй, при котором корабли идут, несколько (на две-три ширины корабля) отступая в сторону от линии кильватера (в перпендикулярном к ней направлении).

СТРОЙ ФРОНТА

(Line abreast) – строй, в котором корабли расположены по линии, перпендикулярной диаметральной плоскости корабля-уравнителя, т. е. при котором угол строя равен 90° .

СТРОЙ ФРОНТА ВОЗДУШНЫЙ

– строй, в котором самолеты идут в одну линию на одной горизонтальной высоте. См. Строй фронта.

СТРОП

(Strop, sling, strap) – простейшее приспособление для погрузки различных грузов. Представляет собой чаще всего тросовое кольцо – кусок проволочного или пенькового троса, концы которого сплеснены или связаны вместе. В зависимости от материала, из которого выделяются С., они носят названия пеньковых, манильских, проволочных, цепных и пр. С., сделанный из одной пряжи, называется кренгельс-стропом. Гибкий С., применяющийся для погрузки верпа или для закладывания за кабельтов, изготавливается из шкимушгара, а также из шкимушек, спущенных из каболок новой ворсы. Такой С. носит название каболочного С.

Строп.

При погрузке бочек пользуются т. наз. бочечным С.; он состоит из двух кусков цепи или проволочного троса, соединенных между собой кольцом и имеющих на концах плоские и широкие крюки, называемые храпами. Вообще же разновидностей бочечных С. встречается большое количество.

Строп без сплесней.

Стропы, применяющиеся для остропливания блоков, в зависимости от обделки носят названия: ординарный, или простой, двойной, со свитнем, с двумя лапками.

Строп каболочный.

Кроме того, С. в зависимости от обделки и назначения принимают различные названия: с коушами, с гаком, с двумя свитнями, с огоном, со свитнем и лапками, шлюпочный и т. д.

Стропы бочечные,

"СТРОП"

(Sling) – груз, поднимающийся стрелой или краном в один прием.

СТРОП ПАРУСИНОВЫЙ

– см. Парусиновые стропы.

СТРОПКА

(Becket) – небольшой тонкий конец, имеющий на одном из своих концов очко, а на другом – клевантик (клеветин) или кляпы. Такие стропки служат для подвешивания снастей. Кроме того, С. называется небольшой тонкий конец, сплесненный в кольцо.

СТРОПКИ у парусов

– стропки у марселей и нижних парусов для бык-горденей. У остальных парусов С. не делаются.

СТРОСТИТЬ

(стар.) – см. Сплеснивать.

СТРОФОМЕТР ХИРСОНА

– прибор, показывающий на мостике данные о работе главных машин. В настоящее время не применяется.

СТРУГ

(Strook) – плоскодонное гребное и парусное судно, приспособленное для перевозки грузов по рекам. С назывались также в старое время суда, служившие для поездок знатных лиц ("плывут, выплывают три снарядные стружечка"). Строили такие С. с чердаками, т. е. с небольшими каютами для проживания путешественников. В 1722 г. Петр I совершил на С. путешествие из Москвы в Нижний Новгород, а затем в Астрахань. Этот С. был 18-весельным и назывался москворецким.

СТРУЖЕК

– лодка, челн.

СТРУЙНЫЙ НАСОС

– насос, использующий для перемещения жидкости, пара или газа энергию струи пара или жидкости. Пар или жидкость, вытекающие из сопла с большой скоростью, увлекают через кольцевое сечение вокруг сопла перемещаемое вещество и подают его в расположенный далее трубопровод. При расширении трубопровода и уменьшении скорости перемещаемого вещества его давление повышается. С. Н., работающие паром, наз. пароструйными насосами, а работающие водой – водоструйными насосами. С. Н., отсасывающие вещество и создающие разрежение (вакуум), наз. эжекторами, а нагнетающие вещество под давлением – инжекторами.

СТРУНА

– ступенька у деревянного или металлического трапа.

СТРУНЫ

спускового устройства – стальные связи, устанавливаемые между обоими полосьями, чтобы связать их и препятствовать им во время спуска судна удаляться один от другого.

СТРУЯ

(Wake of a ship, dead water) – полоса на воде, остающаяся за кормой идущего судна.

СТРЫНГ

(String) – см. Клямс.

СТУПЕНИ ДАВЛЕНИЯ в паровых турбинах

– ряд подвижных изолированных один от другого специальными диафрагмами дисков с лопатками, в которых струя пара, получив за счет снижения давления в соплах, встроенных в диафрагмы, надлежащую скорость, производит работу на венце подвижных лопаток, затем путем дальнейшего снижения давления в соплах следующей диафрагмы восстанавливает величину скорости и производит работу на следующем подвижном венце (в следующей С. Д.) и т. д. до понижения давления пара до противодействия атмосферы или конденсатора. Турбины со С. Д. являются как бы соединением нескольких одноступенчатых турбин с общим валом. С. Д. применяются тогда, когда перепад давлений настолько велик, что не может быть экономично использован в одном диске. С. Д. служат для уменьшения рабочего числа оборотов машины, не понижая ее коэффициента полезного действия.

СТУПЕНИ СКОРОСТИ в паровых турбинах

– ряды подвижных лопаток колеса турбины, на которых струя пара по выходе из сопла с большой скоростью, сохраняя в последующем постоянное давление и произведя работу на первом венце, обладает еще достаточной скоростью, чтобы производить работу на втором венце, затем на третьем, уменьшая скорость до практически допустимого предела. Для направления пара от венца к венцу между ними устанавливаются направляющие аппараты (направляющие лопатки); при венцах, вращающихся в разные стороны, направляющих лопаток не требуется. Больше трех С. С. практически не применяют, т. к. мощность, отдаваемая последними венцами, очень незначительна, а длины лопаток и механические потери сильно возрастают. Применение С. С. позволяет уменьшить число последующих ступеней и, следовательно, размеры и стоимость турбины.

СТУПИЦА, МУФТА

– часть гребного винта, имеющая в середине коническое отверстие для посадки на конце гребного вала. С. имеет либо форму шара, усеченного двумя плоскостями к оси винта, либо форму усеченного конуса. См. Винт гребной.

СТЫК

(Butt) – место соединения на короткой стороне двух листов (или досок) обшивки, настила и т. п., а также профильной стали и т. д.

СТЭН

– единица силы в МТС-системе: сила, сообщающая массе в 1 т ускорение 1 м/сек². Один С. равен приблизительно силе в 102 кг или 108 дин.

СТЭНМЕТР

– единица работы в МТС-системе, равная работе силы в 1 стэн при перемещении тела на 1 м в направлении действия силы. 1 ст = 1 килоджоулю = 1010 эргов = 102 кгм.

СТЭР

– кубический метр.

СТЮАРД

(Steward) – буфетчик на судне. В настоящее время в советском флоте это слово не имеет применения.

СТЯЖОК

(волж.) – деревянный брус круглого сечения длиной около 3,75 м и диаметром примерно в 11 см.

СУБЛИМАЦИЯ, ВОЗГОНКА

(Sublimation) – переход из парообразного и газообразного состояния прямо в твердое (минуя жидкое состояние).

СУБСТИТУТ

(Substitute) – в договор цертепартии нередко вносится оговорка, предоставляющая право перевозчику заменить указанное в договоре судно тождественным.

СУВОДЬ

(речн.) – водоворот за крутыми рынками; встречается обыкновенно весной.

СУВОЙ, СУЛОЙ, ВОРОНУХА, ТОЛКУНЦЫ

(арх.) – 1. Волнение, толчея в море от столкновения двух встречных течений – при начале прилива, или, по местному выражению, "когда полая вода пойдет на. малую", или же когда обе воды встретились (полая с убылью). 2. С. называют жители Мезенского края фарватер р. Печоры.

СУДА АРКТИЧЕСКОГО ПЛАВАНИЯ

– морские суда, предназначенные для плавания в ледовых условиях северных морей.

СУДА БОЛЬШОГО КАБОТАЖА

– морские суда, плавающие между отечественными портами, расположенными в разных морях.

СУДА ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ

(Inland vessels) – гражданские суда, плавающие по внутренним водным путям. К этим судам относятся: речные, озерные, каналные и системные.

СУДА ВОЕННЫЕ

(Warships, men of war, ships of war, fighting ships). Боевые задачи в силу разнообразия обстановки в бою могут потребовать применения самых разнообразных способов и средств для нанесения противнику удара. Поэтому к каждому кораблю предъявляются прежде всего требования известной универсальности в отношении его устройства, морских качеств и вооружения. В то же время, учитывая необходимость максимального боевого воздействия на противника, когда требуется напрячь все усилия в избранном направлении для достижения боевого успеха, чрезвычайно важно обеспечить данный корабль тем или иным боевым средством в максимальном размере. Удовлетворить этому требованию возможно лишь при специализации кораблей, т. е. тогда, когда корабль строится специально для выполнения им определенной и основной задачи при помощи определенного, присущего ему по преимуществу оружия, напр. торпедный катер – для атаки больших кораблей в плохую видимость при помощи торпед или тральщик – для отыскивания и уничтожения минных заграждений при помощи тралов. Таким образом, два противоречивых требования – универсальности и специализации кораблей – вызывают создание кораблей специальных классов с определенным основным назначением, не исключая, однако, дополнительного использования их для других целей. Внутри каждого класса в зависимости от технического осуществления, расположения и количества оружия, средств защиты и устройства корабли разделяются на типы. Все существующие в настоящее время классы надводных кораблей можно разбить на следующие четыре группы:

1. Корабли с преимущественно артиллерийским вооружением (линейные корабли, броненосцы береговой обороны, линейные крейсера, крейсера, легкие крейсера, канонерские лодки, мониторы).

2. Корабли с преимущественно торпедным вооружением (лидеры, эскадренные миноносцы, миноносцы, торпедные катера).
3. Корабли узкоспециального боевого назначения (минные заградители, сетевые заградители, тральщики, сторожевые корабли, сторожевые катера, авианосцы, гидроавианосцы и авиатранспорты).
4. Корабли и суда вспомогательного назначения (учебные корабли, шитовые буксиры, транспорты, плавучие мастерские, специальные суда, плавучие базы, плавучие госпитали, гидрографические суда, лоцмейстерские суда, буксиры, ледоколы и пр.). Подводные корабли разделяются на следующие классы: подводные лодки дальнего действия, подводные лодки прибрежного действия, эскадренные подводные лодки. На всех классах подводных лодок при постройке торпедное вооружение в той или иной степени может быть заменено минным. Такие подводные лодки с преобладающим минным вооружением называются подводными заградителями.

СУДА ВСПОМОГАТЕЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ

(Auxiliary vessels) – различного рода суда, предназначенные для непосредственного обслуживания боевого флота, а также его баз и для выполнения ряда задач, имеющих вспомогательный характер на театре военных действий. К судам вспомогательного назначения относятся: учебные корабли, шитовые буксиры, транспорты, плавучие мастерские, спасательные суда, плавучие базы, плавучие госпитали, гидрографические и лоцмейстерские суда, буксиры, ледоколы и пр.

СУДА ГАРЯНСКИЕ

– деревянные суда для перевозки товаров, к числу которых относятся: щепной, гончарный, смола, вар и пр. В большинстве такие суда однорейсовые. Отправка этих товаров бывает и в баржах.

СУДА ГРАЖДАНСКИЕ

(Merchant vessels) – суда, имеющие своим назначением обслуживать как водный транспорт, так и другие отрасли народного хозяйства. Гражданские суда могут быть различаемы между собой по следующим признакам: 1) по роду их специального назначения, по условиям эксплуатации (транспортные суда, промысловые суда, технические суда, или суда технического флота, служебные суда, спортивные суда); 2) по месту плавания судов (морские суда, рейдовые суда, суда внутреннего плавания); 3) по роду основного материала, из которого построены суда (деревянные суда, стальные суда, железобетонные суда, композитные суда, алюминиевые суда); 4) по разным признакам, связанным с движением судов (суда самоходные, суда несамоходные).

СУДА ДАЛЬНОГО ПЛАВАНИЯ

– см. Судоводительские звания.

СУДА ДЕРЕВЯННЫЕ

(Wooden ships) – суда, корпуса которых построены из дерева; в настоящее время дерево в качестве судостроительного материала применяется главным образом для постройки речных судов, морских промысловых судов, каботажных парусных грузовых судов (ограниченных размеров), а также для постройки разных мелких судов, как речных, так и морских, включая и спортивные суда.

СУДА ДИКОГО ПЛАВАНИЯ

– см. Трампы.

СУДА ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ГЕНЕРАЛЬНЫХ ГРУЗОВ

(General cargo vessels) – сухогрузные суда, служащие для перевозки различных штучных грузов.

СУДА КАБОТАЖНОГО ПЛАВАНИЯ

(Coasting vessels, coasters) – морские суда, называемые также судами прибрежного плавания, разделяющиеся на два вида: суда большого каботажа и суда малого каботажа.

СУДА КОЛОДЕЗНОГО ТИПА

– см. Колодезные суда.

СУДА ЛИНЕЙНОГО ПЛАВАНИЯ

(Liners) – см. Лайнеры.

СУДА-ЛОВУШКИ

(Q-boats, Q-ships, mystery-ships) – специальные суда, приспособленные для действий против подводных лодок. В мировую войну 1914–1918 гг. С.-Л. представлялись с виду самыми обыкновенными парусными или паровыми торговыми судами со всеми характерными особенностями, но имели скрытое артиллерийское и торпедное вооружение, достаточное для уничтожения подводных лодок. Это вооружение или скрывалось за откидными бортами, или устанавливалось в трюме (торпедное). Кроме того, нередко орудия устанавливались внутри специально устраиваемых рубок и с раскидными стенками и т. п. Чтобы придать С.-Л. вид торгового судна, иногда прибегали к расстановке на палубах фальшивых грузов. Команда расписывалась по обязанностям в специальные "панические партии", на обязанности которых лежала инсценировка паники, чтобы рассеять подозрение у командира лодки и заманить ее поближе к кораблю. С помощью таких кораблей-ловушек англичанам удалось утопить 12 подводных лодок немцев. С.-Л. иногда называют в нашей литературе кью-шипам (Q-ship).

СУДА МАЛОГО КАБОТАЖА

(Home trade vessels) – морские суда, плавающие вдоль берегов Балтийского, Белого, Черного, Японского, Каспийского и Азовского морей.

СУДА МАЛОГО ПЛАВАНИЯ

– см. Судоводительские звания.

СУДА МЕСТНОГО СООБЩЕНИЯ

– пассажирские суда, оборудуемые для кратковременного пребывания на них пассажиров преимущественно местами для сидения, а также имеющие бытовые удобства, отвечающие назначению этих судов в каждом частном случае. К этому виду судов могут быть отнесены курортные суда, катера, речные трамваи, паромы.

СУДА-МИШЕНИ

(Target-ships) – специально оборудованные суда, обычно управляемые по радио; служат в качестве мишеней для производства по ним практических стрельб кораблей флота.

СУДА НЕСАМОХОДНЫЕ

– суда, для движения которых используются источники энергии, находящиеся вне пределов самих судов и не требующие трансформации этой энергии в механическую работу на самих судах; к этим судам относятся: буксируемые, парусные, роторные.

СУДА ОБОРОТНЫЕ

– суда барочного типа, строящиеся вверх днищем с последующим переворачиванием; способ этот в последнее время мало практикуется; иногда он применяется для ремонта днища гусан.

СУДА ОСОБОГО НАЗНАЧЕНИЯ

— суда, выполняющие поставленные им особые задачи.

СУДА ОТДЫХА

— см. Плавающие санатории.

СУДА-ПЕРЕПРАВЫ, ПАРОМЫ

(Ferries, ferry-boats) — специальные транспортные суда, служащие для перевозки автогужевых повозок, железнодорожных вагонов и поездных составов через озера и реки, морские проливы (как, напр., между Швецией и Данией) и даже через море (Застниц-Трелеборг на Балтике). См. Судовые переправы.

СУДА РЕЧНЫЕ

— по нормам Регистра СССР речные стальные паротеплоходные суда подразделяются на: паровые суда рейдовые и озерные; паровые суда речного нормального типа; паровые суда речного облегченного типа. Товаропассажирские Р. С. строятся почти исключительно самоходными; лишь на второстепенных бассейнах еще сохранились пассажирские баржи. Для размещения пассажиров на палубе делаются легкие деревянные постройки в один, два, даже три этажа. Специально пассажирских речных пароходов почти не бывает. Все пароходы берут грузы и пассажиров. В зависимости от того, преобладают ли грузовые или пассажирские операции, паротеплоходы называются товаропассажирскими или пассажирскими. Размеры паротеплоходов весьма различны и зависят от свойства рек. Буксирные суда являются на реках наиболее распространенным типом судов, они бывают преимущественно колесные и реже винтовые. Осадка буксиров делается возможно малой, чтобы на поворотах буксир мог сходиться с фарватера. Характеристикой тяговой силы буксиров является обычно мощность их машин. Туерные суда — буксиры, передвигающиеся путем подтягивания по цепи или стальном тросу, проложенному по дну реки. Типы непаровых судов, особенно деревянных, строящихся до сего времени кустарно, чрезвычайно разнообразны. Поэтому их приходится классифицировать по разным признакам.

Суда сухогрузные.

По району работы эти суда делятся на: речные — плоскодонные, умеренной крепости, недостаточной для плавания на озерах; системные, приспособленные к размерам судов данной системы, плоскодонные; озерные, повышенной крепости, с килевым образованием корпуса для плавания в условиях значительной озерной волны; рейдовые — для плавания в устьевых участках больших рек, близкие по типу к озерным.

Сухогрузный стальной барказ.

По роду груза непаровые суда делятся на: наливные, принимающие жидкие грузы наливом в корпус; сухогрузные — для грузов, боящихся подмочки; эти суда строятся с закрытой палубой; открытые, полупалубные или беспалубные, предназначенные для грузов, не боящихся подмочки; рыбницы — промысловые суда для производства лова; суда специальных назначений, напр. шаланды, железнодорожные перевозки и т. д. По размерам различают суда маломерные, длиной менее 40 м, средние от 40 до 80 м и большемерные — свыше 80 м длиной. По материалу, из которого непаровые суда строятся, они бывают: деревянные, стальные, композитные (деревянная обшивка и стальной или железобетонный внутренний набор), железобетонные. По наружным формам суда разделяются на: суда баржевого типа, с прямостенными бортами и острыми образованиями носа и кормы и с сильно выраженным подворотом у носа и кормы; длина носообразования не менее 1,1 ширины судна; берлины — баржи с более тупым образованием носа и кормы, длина носообразования менее ширины судна; суда с ложкообразным образованием носа и кормы; иногда бывают с транцем; суда килевые и полукилевые. По устройству палуб непаровые суда делятся на: палубные, у которых площадь люков не превышает $1/4(L \times B)$; полупалубные, у которых площадь люков изменяется от $1/4(L \times B)$ до $1/2(L \times B)$, и беспалубные, у которых площадь люков более $1/2(L \times B)$, где: L — длина, B — ширина судна, измеренные по верхней палубе. Правила Регистра СССР устанавливают в зависимости от типа и совершенства постройки три класса (основных) несамоходных деревянных речных судов: А — суда

баржевой постройки; В – суда полулодочной постройки; В – суда барочной постройки. К классу А относятся баржи, берлины, барказы. К классу В – полулодки; той же системы – тихвинки, межеумки, соминки, третники, фонтанки и т. д. К классу В – гусяны, беляны; есть еще множество других типов судов барочной конструкции, напр. коломенки, унжаки, каюки, мариинки, люкшманы и т. д. Из стальных непаровых судов следует упомянуть сухогрузные палубные стальные баржи. Нос и корма острые, длина 50–60 м; отношение $L:V$ колеблется от 5 до 8, отношение $H:L$ – от $1/25$ до $1/30$ где H – высота борта. Сухогрузные стальные барказы со сложной верхней надстройкой; иногда приспособляются для перевозки в междудонных отделениях нефти наливом. Наливные стальные баржи, длина 40–145 м, отношение $L:V$ – от 6 до 8, отношение $H:L$ – от $1/25$ до $1/40$; весь корпус разделен на непроницаемые отсеки для перевозки нефтепродуктов.

Стальная наливная баржа.

СУДА САМОХОДНЫЕ

– суда, для движения которых используются источники энергии, либо находящиеся на самих судах, либо расположенные вне пределов судов, но с преобразованием этой энергии в механическую работу на самих судах. Эти суда могут быть разделены на два рода: суда с живыми двигателями и суда с механическими двигателями.

СУДА С БАШЕННОЙ ПАЛУБОЙ

– см. Башенно-палубные суда.

СУДА С ЖИВЫМИ ДВИГАТЕЛЯМИ

– суда, для работы которых используется мускульная энергия. К этим судам могут быть отнесены: гребные суда, приводимые в движение мускульной энергией людей при помощи весел, и коноводные суда, применявшиеся в давнее время и утратившие свое значение в настоящее время.

СУДА С КОЛОДЕЗНОЙ ПАЛУБОЙ

– см. Колодезные суда.

СУДА С ЛЕГКОЙ ВЕРХНЕЙ ПАЛУБОЙ

– см. Легкопалубные суда.

СУДА С МЕХАНИЧЕСКИМИ ДВИГАТЕЛЯМИ

– суда, для работы которых используется преимущественно энергия, заключающаяся либо в твердом топливе (уголь, дрова, торф), либо в жидком топливе (нефть, керосин, бензин и пр.).

СУДА С НАВЕСНОЙ ПАЛУБОЙ

– см. Навесно-палубные суда.

СУДА С НАИБОЛЬШИМИ РАЗМЕРАМИ ЧАСТЕЙ КОРПУСА

(Vessels of full scantlings) – грузовые суда, классифицируемые высшим классом Ллойда, с минимальным надводным бортом (с наибольшей осадкой), имеющие наибольшие размеры прочных связей и не допускающие облегчения набора (полнонаборные суда); выше верхней палубы они могут иметь полубак, среднюю надстройку и полуют.

СУДА СМЕШАННОЙ СИСТЕМЫ ПОСТРОЙКИ

– См. Композитные суда.

СУДА СО СПЛОШНЫМИ НАДСТРОЙКАМИ

(Complete superstructure vessels) – суда с увеличенным надводным бортом (с уменьшенной осадкой); особенностью судов этого типа является облегченная конструкция корпуса (суда с облегченным набором) по сравнению с полнонаборными судами при одних и тех же геометрических размерах.

СУДА С ПРИПОДНЯТОЙ ПАЛУБОЙ В КОРМОВОЙ ЧАСТИ

(Raised quarterdeck vessels) – однопалубные суда, у которых палуба в кормовой части приподнята на высоту порядка 11/2 м, чтобы этим увеличить вместимость кормового трюма, уменьшенную по сравнению с носовыми трюмами наличием туннеля гребного вала. Таким образом получается возможность удифференцировать судно на ровный киль. Подъем палубы имеет смысл только на небольших судах.

СУДА С САМОРАЗРАВНИВАНИЕМ ГРУЗА

(Self-trimming vessels) – суда башенного типа, в которых продольные комингсы люков переходят, постепенно уширяясь, в борта судна. Образующиеся таким образом попарные верхние стенки грузовых трюмов позволяют заполнять трюмы сыпучим грузом, не прибегая к его штивке (разравниванию) во время погрузки. Этот тип судов применяется преимущественно для зерновозов.

СУДА С ТЕНТОВОЙ ПАЛУБОЙ

(Shade deck vessels) – представляют собой пассажирские суда с легкой верхней палубой, под которой в бортах сделаны большие по длине судна отверстия, превращающие эту палубу в прогулочную для пассажиров; пространство под этой палубой не включается в регистровый тоннаж.

СУДА С УВЕЛИЧЕННЫМ НАДВОДНЫМ БОРТОМ

– см. Суда со сплошными надстройками.

СУДА С УДЛИНЕННЫМ ПОЛУБАКОМ или ПОЛУЮТОМ

– суда, у которых удлиненная средняя надстройка соединяется с полубаком или полуютом.

СУДА С ЧАСТИЧНОЙ ЛЕГКОЙ ВЕРХНЕЙ ПАЛУБОЙ

– см. Легкопалубные суда.

СУДА С ЯЩИЧНОЙ ПАЛУБОЙ

– см. Ящичные суда.

СУДА ТЕХНИЧЕСКОГО ФЛОТА

– см. Технические суда.

СУДА ТРАНЗИТНОГО СООБЩЕНИЯ

– пассажирские суда, оборудованные спальными местами и всеми бытовыми удобствами, необходимыми для длительного пребывания пассажиров на судах. С. Т. С. разделяются по скорости их хода на экспрессы, или лайнеры – суда наибольших скоростей, – и скорые суда, обеспечивающие срочность сообщения.

СУДА ТРЕХОСТРОВНОГО ТИПА

– полнонаборные суда, снабженные тремя короткими надстройками (полубаком, средней надстройкой, полуютом), не превышающими по своей длине половины всей длины судна. К трехостровному типу принадлежит большое количество морских транспортных судов.

СУДА ТРЕХПАЛУБНОГО ТИПА

– в прежнее время так назывались полнонаборные суда, имевшие по сравнению с легкопалубными и шельтердечными судами все три палубы приблизительно одинаковой прочности. Этот тип судов в настоящее время не применяется, как нерациональный с точки зрения использования материала, и заменен судами со сплошными надстройками облегченного набора.

СУДА ШЕЛЬТЕРДЕЧНОГО ТИПА

– см. Навесно-палубные суда.

СУДНО

(Vessel, ship) – судном в общем значении этого слова называется сооружение, способное плавать по воде и перемещаться по ней, неся на себе сверх собственного веса все грузы, предназначенные для этого сооружения по роду его службы. Для обозначения указанного выше понятия на русском языке наравне со словом судно употребляется также слово корабль, которое применяется преимущественно в военном флоте в отношении боевых судов. На иностранных языках часто употребляют также различные термины; в частности, на английском языке, кроме термина Vessel (в дословном переводе – посуда), отвечающего русскому слову судно, употребляется также термин Ship, отвечающий русскому слову корабль. Оба указанных термина в настоящее время применяются с одинаковым значением так же, как приведенные русские термины; в историческом разрезе слово Vessel (судно) имело более общее значение, а слово Ship (корабль) относилось к названию вполне определенных типов парусных судов. Все существующие суда разбиваются на два основных класса: военные суда (War ships) и гражданские суда (Merchant ships).

"СУДНО СВОБОДНО ОТ СБОРОВ ЗА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ КРАНОВ"

(Ship free of all crange) – условие в консоаментах, по которому расход за использование крана для перемещения тяжелых грузов судном не оплачивается.

СУДОВА

(волж.) – судовая пора, судоплавание, навигация, сообщение водою.

СУДОВАЯ БАТАРЕЯ

(стар.) – см. Батарея.

СУДОВАЯ КОМАНДА

(Ship's company) – личный состав, обслуживающий судно.

СУДОВАЯ РОЛЬ, или КОМАНДНЫЙ СПИСОК

(Crew list or muster roll) – список, содержащий фамилии лиц, составляющих экипаж судна, занимаемые ими должности, получаемые оклады и время поступления на судно. Является одним из судовых документов.

СУДОВАЯ СЛУЖБА

(Attendance on board) – деятельность личного состава (экипажа) судна по его обслуживанию, управлению и эксплуатации.

СУДОВЛАДЕЛЕЦ, СУДОХОЗЯИН

(Owner of a ship) – владелец судна.

СУДОВОДИТЕЛЬСКИЕ ЗВАНИЯ

— судоводительские звания в морском торговом флоте Союза ССР разделяются на 6 степеней: капитан дальнего плавания с высшим дипломом; капитан дальнего плавания; штурман дальнего плавания; капитан малого плавания; штурман малого плавания и судоводитель маломерного судна.

Малым плаванием признается плавание: а) в Белом море и примыкающих водах Северного Ледовитого океана в границах — меридиан мыса Тонкий (61° восточной долготы) на востоке, меридиан мыса Нордкап на западе и параллель 72° северной широты; б) в Балтийском море при плавании через проливы — линия, соединяющая Скаген и Линдеснес, и при плавании через Кильский канал — устье р. Эмс; в) в Черном и Азовском морях — до Стамбула; г) во всем Каспийском море; д) в морях Тихого океана: в водах Японского и Охотского морей в границах до параллели Мозампо — Нагасаки на юге и до параллели мыса Елизаветы на Сахалине — на севере, а также плавание от порта Петропавловск вдоль берегов Камчатки как с восточной, так и с западной стороны и от побережья Камчатки до Командорских островов. Всякое плавание за пределами указанных границ считается дальним.

Капитану дальнего плавания с высшим дипломом и капитану дальнего плавания предоставляется право командования всяким судном. Штурман дальнего плавания может командовать всякими судами в малом плавании, а также грузовыми до 2500 и пассажирскими до 1500 регистровых тонн в дальнем плавании и занимать должность помощника капитана на всех судах. Капитан малого плавания может командовать судами в малом плавании, за исключением пассажирских судов 3000 регистровых тонн, и быть младшим помощником капитана на судах дальнего плавания. Штурману малого плавания предоставляется командование судами до 300 регистровых тонн в малом плавании и право занятия должности младшего помощника капитана на всех судах. Судоводитель маломерного судна может командовать судами до 200 регистровых тонн в малом плавании и занимать с особого разрешения портовой администрации должность третьего помощника капитана на судах малого плавания.

СУДОВОДНЫЕ ДОРОГИ

— см. Фарватер.

СУДОВОЙ

(Naval) — принадлежащий судну.

СУДОВОЙ ЖУРНАЛ

(Log-book) — см. Журнал вахтенный, Журнал шханечный.

СУДОВОЙ НОМЕР КАРТЫ

(Consecutive) — номер, присваиваемый каждой карте на судне для организации порядка хранения карт; проставляется на самой карте и в каталоге. Присвоением картам судовых номеров достигается две цели: а) карты будут всегда размещены в порядке, указанном каталогом, а в случае нарушения этого порядка таковой может быть легко восстановлен; б) любая карта может быть быстро извлечена из данной коллекции, а также быстро водворена на место по ее судовому номеру.

СУДОВОЙ НОМЕР ШЛЮПКИ

Каждой шлюпке корабля (судна) присваивается свой, т. наз. судовой (порядковый), номер; шлюпкам, расположенным на правом борту корабля, даются нечетные номера, а расположенным на левом борту — четные.

СУДОВОЙ ПРОМЕР

— см. Промер.

СУДОВОЙ СПИСОК

— список, который велся во всех советских портах под наблюдением начальников портов. В этот список заносилось каждое вновь построенное или приобретенное за

границей судно в 20 или более регистровых тонн валовой вместимости. С 1935 г. С. С. отменен.

СУДОВОЙ ХОД РЕК

— речные фарватеры.

СУДОВЫЕ БРОКЕРЫ или МАКЛЕРЫ

(Ship brokers) — лица, которые за комиссионное вознаграждение обслуживают в портах суда арматоров, не имеющих своих собственных агентур. Маклер обеспечивает судну место у причала, снабжает провиантом, командой, аквизирует грузы, заключает фрахтовые договоры, собирает фрахтовые суммы, выдает грузы, ликвидирует претензии и споры по потере или по повреждению груза и т. д.

СУДОВЫЕ ПЕРЕПРАВЫ

— особо приспособленные суда, перевозящие пассажиров, автогужевые повозки, отдельные железнодорожные вагоны и иногда целые поездные составы. Служат для установления транзитного сообщения в пунктах пересечения железнодорожных и автогужевых путей с водными бассейнами, каналами, речными рукавами и протоками. См. Суда переправы.

СУДОВЫЕ СРЕДСТВА

Выражение "судовыми средствами" применяется по отношению к тем или иным работам, преимущественно ремонтного порядка. Если говорят "работа выполнена судовыми средствами", то это означает, что работа выполнена силами и средствами данного судна (корабля) без какой-либо помощи извне. Если же работа выполнена силами и средствами порта, завода и пр., то в этих случаях применяют выражения: "портовыми средствами", "заводскими средствами" и т. д.

СУДОВЫЕ УСТРОЙСТВА

— совокупность устройств, аппаратов и механизмов для обслуживания различных потребностей судна во время хода и на стоянке. Устройства, служащие для перемещения жидкостей и газов, выделяются особо в судовые системы (см.). Механизмы, обслуживающие судовые устройства, называются палубными вспомогательными механизмами в отличие от трюмных вспомогательных механизмов, обслуживающих главные судовые механизмы, котлы и системы. К судовым устройствам относятся: якорные, швартовные, буксирные, рулевые, грузоподъемные, мусорные, шлюпочные, бытовые устройства (камбузное, хлебопекарное, прачечные, бани, души и т. д.), леерное, тентовое.

СУДОПОДЪЕМ

— подъем судов, затонувших на морях, реках и озерах.

СУДОПОДЪЕМНИК

— устройство для вертикального подъема судов с нижнего бьефа в верхний бьеф, применяемое вместо шлюзования судов. С. состоит из камеры с воротами, заполненной водой, в которую вводится судно, причем камера вместе с судном посредством механического или гидравлического подъемника поднимается до уровня верхнего бьефа. Открывая ворота камеры и канала верхнего бьефа, судно выводят из С.

СУДОПОДЪЕМНЫЕ РАБОТЫ

— работы по подъему затонувших судов.

СУДОРЕМОНТ

– совокупность работ, имеющих своей целью поддержание судна в рабочем состоянии. Различают следующие виды ремонта: малый, или текущий, капитальный, аварийный и превентивный (предупредительный).

СУДОРЕМОНТНАЯ ПЛАТФОРМА

– платформа в виде брусчатого ростверка, на которой устанавливается судно во время прилива и ремонтируется в течение отливного периода. Установка на платформе применяется в портах с приливами и отливами для судов небольшого тоннажа, обыкновенно парусных или небольших пароходов.

СУДОСТРОЕНИЕ

(Shipbuilding) – отрасль промышленности, занимающаяся постройкой судов. С. делится на морское и речное; по виду материалов, из которых строятся суда, и по типу судов – на стальное, деревянное и железобетонное С; промысловое С, мелкое С. (постройка катеров, шлюпок и пр.).

СУДОСТРОИТЕЛЬ

(Shipbuilder) – инженер-специалист по постройке судов. См. Корабельный инженер.

СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ МАСТЕРСКАЯ

– мастерская, являющаяся основой для постройки корпуса судна; всегда помещается вблизи стапелей, а в некоторых случаях даже примыкает к ним, что значительно ускоряет передачу частей корпуса из мастерской на стапель. В С. М. производятся работы по разметке и обрезке листов и фигурной стали, по строжке их, а также по проколке и просверливанию заклепочных отверстий, по холодной и горячей гибке материала и частично по сборке. Для производства упомянутых работ в мастерской устанавливаются различные станки и печи с соответствующим крановым оборудованием мастерской у станков; кроме того, в пролетах мастерской поверху ходят мостовые краны с тележкой, помощью которых можно передать изделие с одного места в другое. С. М. в настоящее время на больших заводах носит название корпусного цеха.

СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД

(Shipbuilding-yard) – промышленное предприятие, производящее постройку судов. В отличие от верфи судостроительные заводы строят не только корпус, но и всю механическую часть судна.

СУДОХОДНАЯ РЕКА

– река, по которой возможно передвижение судов.

СУДОХОДСТВО

(Navigation) – использование водных путей для перевозки пассажиров и грузов. Различают судоходство речное и морское.

СУДРА

(арх.) – метель, вьюга в тундре. Будет С., небо судрится.

СУДРИТЬСЯ

(арх.) – пасмурнеть, заволакиваться тучами.

СУДРОГЛА

(арх.) – чистое место в море среди сплошных льдов.

СУКА, ДРЕЙТОВ

(речн.) – якорная цепь, присоединенная к скобе у пятки якоря; служит для подъема якоря на паротеплоходах с бушпритным вооружением и на баржах. Толщина такой цепи обычно равна половине толщины якорного каната (шеймы).

СУКУНБОРОК

(сев.) – часть снасти для ловли акул – веревка длиной от 15 до 25 м, толщиной 5 см, к концу которой прикрепляется груз весом 4 кг и цепь длиной в 4 м, снабженная железным крюком на конце.

СУЛОЙ

(Overfall) – На отдельных участках моря, где существуют резкие изменения глубины, приливное течение принимает вид небольших быстрин (см.) и в таком случае называется или просто С., или же приливный С. Такого рода приливные течения можно наблюдать в хорошую установившуюся погоду, напр., по краю подводного плато, на котором расположены Британские острова.

СУМЕРКИ

(Twilight) – время после захода Солнца или до восхода, когда светятся освещенные им высокие слои атмосферы, а само Солнце находится еще за горизонтом. Различают С. гражданские, когда снижение Солнца не более $6^{\circ}30'$, и астрономические, когда снижение Солнца не больше 18° . Продолжительность астрономических С. в различных местах земной поверхности не одинакова и равна промежутку времени, в который Солнце своим суточным движением проходит часть параллели, заключенной между горизонтом и альмукантаратом 18° снижения. На экваторе С. самые короткие (1 ч. 12 м.). В широтах, больших $48^{\circ}33'$, могут быть наблюдаемы непрерывные С., когда вечерние С. сливаются с утренними. Это явление возможно в тех случаях, когда снижение Солнца в полночь бывает меньше 18° .

СУНДУКИ

(арх.) – скалистый, террасообразный берег острова Кильдина со стороны мурманского берега.

СУНН

– ост-индская пенька, идущая на изготовление тросов; добывается из особого бобового растения.

СУПЕРГЕТЕРОДИН

(Super-heterodyne) – специальный многоламповый приемник с местным гетеродином, служащим для получения колебаний пониженной (промежуточной) частоты и дальнейшего усиления сигналов на этой промежуточной частоте; отличается большой чувствительностью и избирательностью.

СУПЕРДРЕДНОУТ

– сверхдредноут. См. Дредноут.

СУПЕРКАРГО

(Supercargo) – лицо, заведующее на судне приемом и выдачей грузов.

СУПЕРРЕГЕНЕРАТОР

(Superregenerator) – см. Сверхрегенератор.

СУРЕТОК

(бел.) – тесный, узкий пролив; проток.

СУРИК СВИНЦОВЫЙ и ЖЕЛЕЗНЫЙ

(Redlead, minium, iron minium) — см. Красные краски.

СУРМА

— местное название ветра на о. Байкал, сходного по характеру с борой.

СУРОВЧАК

(касп.) — северо-восточный ветер.

СУТКИ ЗВЕЗДНЫЕ

— промежуток времени между двумя последовательными верхними кульминациями точки весеннего равноденствия. Начало С. З. — момент верхней кульминации точки весеннего равноденствия. Сутки эти даты (числа) не имеют. Продолжительность С. З. постоянная, но т. к. начало С. З. приходится в течение года в различные часы дни и ночи, то употребление звездного времени в обиходе неудобно.

СУТКИ ИСТИННЫЕ (СОЛНЕЧНЫЕ)

— промежуток времени между двумя последовательными нижними кульминациями Солнца. Начало С. И. — момент нижней кульминации Солнца. С. И. длиннее звездных, но продолжительность их в течение года не одинакова, т. к. изменение прямого восхождения Солнца происходит неравномерно; отсюда неудобство употребления С. И. в обиходе (невозможно построить часы).

СУТКИ МОРСКИЕ

— 24-часовой промежуток времени, считавшийся на флоте от полудня до полудня, поскольку в полдень определялось место корабля в море по высоте Солнца.

СУТКИ СРЕДНИЕ

— промежуток времени между двумя последовательными нижними кульминациями среднего Солнца. Начало средних суток — момент нижней кульминации среднего Солнца.

СУТОЧНЫЙ НАРЯД

— часть экипажа корабля, назначенная на текущие сутки для несения службы корабельных нарядов.

СУТОЧНЫЙ ХОД ХРОНОМЕТРА

(Daily rate) — величина изменения поправки хронометра за одни сутки. Если при этом хронометр уходит вперед (когда положительная поправка его уменьшается, а отрицательная увеличивается), то ход его считается со знаком минус; в противном случае, т. е. когда хронометр отстает (когда положительная поправка его возрастает, а отрицательная убывает), ход его принимается со знаком плюс.

СУХАРИ

— см. Галета.

СУХАЯ ГНИЛЬ

— см. Пороки дерева.

СУХОГРУЗНЫЕ СУДА

– грузовые суда, предназначенные для перевозки сухих грузов, а также жидких грузов в таре. К сухогрузным судам относятся: суда для перевозки генеральных грузов, рефрижераторные суда, зерновозы, угольщики, рудовозы, лесовозы.

СУХОЙ ВЕС МЕХАНИЗМОВ

– вес механизмов без воды в холодильниках, трубах, рубашках цилиндров и пр.

СУХОЙ НАСЫЩЕННЫЙ ПАР

– пар, не содержащий воды и имеющий температуру, равную температуре кипения воды при данном давлении (температура насыщения).

СУХОЙ ПИРОКСИЛИН

– см. Пироксилин.

СУЧИТЬ

С. шкимушку (To twist) – свивать, скручивать. Якорную цепь сучит – означает, что якорная цепь настолько стремительно травится после отдачи якоря, что стопора не в состоянии ее удержать.

СУЧКИ

– см. Пороки дерева.

"СУШИ ВЕСЛА"

("Lay on the oars") – команда, подаваемая на шлюпках.

"Суши весла".

По этой команде гребцы вынимают лопасти весел из воды и выравнивают их параллельно воде, а самые весла устанавливают перпендикулярно диаметральной плоскости шлюпки.

СФЕРА НЕБЕСНАЯ

– вспомогательная сфера, являющаяся геометрическим изображением видимого нами небесного свода со всеми предполагаемыми на его поверхности светилами.

СФЕРАНТ

– прибор, определяющий элементы полярного треугольника путем непосредственного его построения на сфере. Следует заметить, что С. не вышел еще из периода испытаний и пока еще не может заменить собою секстана. Точность наблюдений С. недостаточная и не может удовлетворить моряка.

СФЕРИЧЕСКИЙ ТРЕУГОЛЬНИК

– часть шаровой поверхности, ограниченная тремя дугами больших кругов.

СХВАТИТЬ

(To sling) – обвязать.

СХВАТКА

(Stop, knittle) – стопорка.

СХВАТЫ

– см. Диаметральное крепление.

СХЛЯВАТЬ

(арх.) — о ветре в море: стихнуть.

СХОДИТЬ, СОЙТИ

— покинуть место, слезать, соскакивать. С. на берег — покинуть судно. С. с банки, с мели — одевать, соскочить.

СХОДНЯ

(Gangboard) — доска с набитыми поперек ее брусками (ступеньками). Составляет принадлежность военной шлюпки и служит для схода на берег. Хранится обычно под банками. С. больших размеров (обычно с перилами), сбитые из нескольких досок, употребляются в качестве моста для перехода с судна на пристань или на другое судно.

СЦЕПЛЯТЬСЯ, СЦЕПИТЬСЯ

(To run foul) — навалить на другое судно, зацепившись за него. Раньше корабли сцеплялись для абордажа.

СЧАЛ

(волж.) — несколько судов, связанных (счаленных) концами друг с другом.

СЧАЛИТЬ

(волж.) — связывать тросами (чалками) суда друг с другом.

СЧЕТ ИЗДЕРЖЕК

(Disbursement account) — счет агента судовладельцу на расходы по обслуживанию его судна во время пребывания в порту. Судовой агент обычно покрывает все таможенные и доковые сборы, закупает топливо, провиант и т. п. Счет агента до представления судовладельцу заверяется капитаном.

СЧЕТЧИК ВАЛЕССИ

Счетчик Валесси.

— см. Прибор Валесси.

СЧЕТЧИК механического лага

— прибор, регистрирующий пройденное судном расстояние.

Счетчик механического лага.

Счетчик лага электрический.

СЧЕТЧИКИ ЧИСЛА ОБОРОТОВ

(Revolution indicator) — приборы различной системы, указывающие числа оборотов машины за определенный промежуток времени.

СЧИСЛЕНИЕ ПИСЬМЕННОЕ

(Dead reckoning) — расчет по формулам счисления сделанных судном разностей широт и разностей долгот и нахождение широты и долготы пришедшего пункта. Если плавание между отшедшими и пришедшими пунктами совершено одним курсом, то счисление называется простым, если несколькими курсами — то составным.

СЧИСЛИМОЕ МЕСТО КОРАБЛЯ

— см. Место корабля счислимое.

СШИВОК

— соединение двух полотнищ паруса по утку.

СЪЕЗЖАТЬ, СЪЕХАТЬ

(To go ashore) — уезжать, отъезжать, выбывать, сходить. Съезжать с корабля. Съезжать на берег.

СЪЕМКА

(Surveying, survey) — работы по изображению на плоскости части земной поверхности со всеми находящимися на ней объектами как природными, так и сооруженными человеком. Целью С. является создание плана местности или карты. В зависимости от требуемой степени точности С. бывают инструментальные и глазомерные. Употребляемые при С. инструменты предназначаются или для измерения расстояния, или для измерения углов, или для измерения высот. В путешествиях часто пользуются маршрутными С., при которых расстояния отсчитываются шагами, углы измеряются буссолью, высоты — anerоидом; из расположенных на пути объектов наносятся контуры тех, которые имеют наибольшее значение.

СЪЕМКА С ЯКОРЯ

— маневр, состоящий из всех необходимых операций, производимых как на судне, так и с самим судном, при поднятии якоря.

СЫПУХА

(арх.) — осыпавшийся песчаный берег.

СЮРВАЙЕР

(Surveyor) — инспектор классификационного общества.

Т (Твердо)

— буквенное значение одного из флагов военно-морского и международного сводов сигналов. Флаг "Т" по международному своду сигналов обозначает: "Не пересекайте моего курса (не проходите у меня под носом)".

"Т" ("тревога")

— литер, окрашиваемый на тех водонепроницаемых дверях, люках и горловинах корабля, которые задраиваются лишь по тревогам.

Т ПОСАДОЧНОЕ

— сигнал, раскладываемый из специальных полотнищ на маневренной площадке в виде буквы "Т", показывающий самолетам направление ветра.

ТАБАНИТЬ

(To back astern with the oar) — грести в обратную сторону для дачи шлюпке заднего хода или для ее разворота. Речники вместо табанить иногда говорят таванить или баланить. В парусном флоте также говорили таванить. Встречается также и термин таланить. "Табань" (Back water) — команда на гребной шлюпке, по которой гребцы одновременно заносят лопасти весел на корму, опускают их в воду и начинают грести в обратную сторону, давая шлюпке задний ход. "Правая (левая) табань, левая (правая) на воду" (Back starboard, away port) — команда на гребной шлюпке для крутого ее поворота. По этой команде гребцы правого (левого) борта

начинают табанить, а гребцы левого (правого) борта грести нормально. "Правая табань, левая суши". "Табань обе" (Back all astern).

ТАБАЧИТЬ

(волж.) — идти лодкою, баркою на шестах ("шеститься").

ТАБАЧНЫЙ СУЧОК

— см. Пороки дерева.

ТАБЕЛЬ-КОМПЛЕКТАЦИИ

(стар). — штаты военного корабля.

ТАБЕЛЬНОЕ ИМУЩЕСТВО

(стар.) — различное имущество, отпускаявшееся на суда военного флота по особым табелям, устанавливавшим нормы снабжения этим имуществом.

ТАБЕРНАКЛЬ

(Tabernacle) — особый башмак с шарниром у опрокидывающихся (заваливающихся) мачт на небольших судах, баржах и речных яхтах. Иногда Т. используется с целью удлинить мачту.

"ТАБЛИЦА СООТВЕТСТВИЯ ХОДОВ И ОБОРОТОВ"

— составляется в результате обработки материала ходовых испытаний данного корабля. Вывешивается в штурманской рубке и вписывается на последней странице навигационного журнала. Позволяет определять скорость хода корабля по числу оборотов машин.

ТАБЛИЦЫ БАРДВУДА

(Burdwood tables) — озаглавленные "Sun's true bearing or azimuth tables", составлены для определения истинных азимутов Солнца в широтах от 30 до 64°, для склонений от 0° до 24° и для часовых углов в пределах видимой части суточного пути светила. По образцу таблиц Бардвуда составлены такие же таблицы Девиса для широт от 0° до 30° и таблицы М. Жданко для широт от 61° до 75°. Те и другие таблицы имеют одинаковые с первыми пределы для склонения светил, т. е. от 0° до 24°. Имеются еще специально предназначенные для определения истинных азимутов звезд таблицы Девиса, озаглавленные "Stars' azimuth tables", составленные им по тому же образцу.

ТАБЛИЦЫ ДЕВИСА

(Davis) — см. Таблицы Бардвуда.

ТАБЛИЦЫ ДЕВИАЦИИ

(Tables of deviation) — таблицы, составляемые на судах для каждого магнитного компаса в результате определения и вычисления девиации. В них указывается величина девиации в зависимости от курса корабля.

ТАБЛИЦЫ ЖДАНКО

— см. Таблицы Бардвуда.

ТАБЛИЦЫ МОРЕХОДНЫЕ

— сборник различных таблиц, которыми приходится пользоваться морякам при исчислении пути корабля и обработке астрономических наблюдений. "Мореходные таблицы" 1933 г. состоят из пяти разделов: 1. Общие математические таблицы. 2.

Астрономические таблицы. 3. Навигационные таблицы. 4. Девиационные таблицы. 5. Сравнительные и справочные таблицы. Всего в сборнике 54 таблицы.

ТАБЛИЦЫ НЕПОТОПЛЯЕМОСТИ КОРАБЛЯ

— состоят из трех таблиц. В первую входят все отделения и отсеки корабля под нижней (броневой) палубой, причем предполагается, что борт не поврежден и что все отделения или отсеки заполняются водой полностью; она показывает, какие изменения крена, дифферента и остойчивости корабля вызывает затопление каждого из отсеков. При одновременном затоплении нескольких отсеков изменение среднего углубления, крена и дифферента определяются суммированием значений этих изменений для каждого из затопленных отсеков.

Вторая таблица дает поправки, которые следует вносить в цифры, взятые из первой таблицы, для тех отделений, которые не будут заполнены полностью или же вследствие повреждений борта будут сообщаться с забортной водой.

Третья таблица составляется по форме первой, но с помещением результатов затоплений отсеков по группам. Группы составляются, учитывая наиболее возможные комбинации разрушения в районе действия подводного взрыва, включая и возможность разрушения переборок, разделяющих два смежных отделения.

Эти таблицы, идея которых разработана академиком А. Н. Крыловым, служат не только для того, чтобы при постройке корабля предусмотреть систему выравнивания крена и дифферента и обеспечить затопление для этого необходимых отделений, но и дают в руки руководителя подразделения живучести средства для изучения посадки и остойчивости корабля в случае пробоины, а также для возможных мер по выравниванию корабля и по улучшению его остойчивости.

ТАБЛИЦЫ СТРЕЛЬБЫ

— таблицы, заключающие в себе данные, необходимые для того, чтобы направить среднюю траекторию желаемым образом относительно цели; таблицы дают возможность судить об успехе, которого можно ожидать от стрельбы, и решать различные задачи, представляющиеся при стрельбе.

ТАБЛИЦЫ ТОУСОНА

(Towson) — таблицы для расчета плавания по дуге большого круга. Правила пользования ими указаны в самих таблицах.

ТАБЛИЦЫ ЭБСЕНА

(Ebsen) — таблицы, составленные для определения истинных азимутов светил. Помещенные в них истинные азимуты даны с точностью до $0,1^\circ$ для широт от 0° до 72° и склонений светил от 0° до 29° , одноименных и разноименных с широтой. Все истинные азимуты показаны в таблице от полуночной части меридиана наблюдателя.

ТАБАНИТЬ

— см. Табанить.

ТАВОТ, СОЛИДОЛ

— густая мазь, применяемая для смазки тех трущихся частей механизмов, где не удерживается жидкая смазка.

ТАВОТНИЦА

(Imbricating screw) — специального устройства масленка для тавота.

ТАВРОВАЯ СТАЛЬ

(Tee bar) — см. Сталь сортовая.

ТАВРОБИМСОВАЯ или ТАВРОБУЛЬБОВАЯ СТАЛЬ

(Tee bulb bar) – См. Сталь сортовая.

ТАГУН

(речн.) – дерево (с частью корня), прикрепляемое помощью деревянных нагелей к дощатому днищу барки: кокора.

ТАЙМУЛЬ

– небольшое ловецкое судно, встречающееся в южной части Каспийского моря.

ТАЙМ-ЧАРТЕР

(Time charter) – договор на аренду судна на определенный срок времени, обычно не свыше двенадцати месяцев.

ТАЙМШИТ

(Time sheet) – особый документ, имеющий большое юридическое значение. Составляется агентом при погрузке и выгрузке на основании условий чартера, коносамента, местных законов, портовых правил и обычаев. Основное содержание Т. – подсчет стальнойного времени. Этот подсчет, подписываемый капитаном впоследствии, при каких-либо претензиях в отношении стальных дней, демореджа и диспача, является важным доказательством.

ТАЙФУН

(Typhoon, cyclone) – см. Тропические циклоны.

ТАЙФУН-КАНАТ

Тайфун-канат.

– см. Тросы комбинированные.

ТАЙФУННЫЕ ГАВАНИ

– в руководстве для мореплавания (Stiling directions) приведен список портов у берегов Китая, называемых Т. Г., в любой из которых корабль может в безопасности стать на якорь во время тайфуна.

"ТАК ДЕРЖАТЬ"

(Steady or steady as you go; steer as you do; keep her so) – команда рулевому, по которой он обязан удерживать корабль на том курсе, на котором последний лежал в момент подачи команды.

ТАКЕЛАЖ

(Rigging) – все снасти на судне, служащие для укрепления рангоута и для управления им и парусами.

Такелаж и мачта современного боевого корабля.

ТАКЕЛАЖ БЕГУЧИЙ

(Running rigging) – снасти, которые служат для уборки и постановки парусов, для подъема и спуска частей рангоута, реев и пр. Словом, Т. Б. называют все подвижные снасти, при посредстве которых выполняются работы, связанные с тягой, выбором, травлением. Т. Б. выделывают из пенькового троса и не тируют (см.).

ТАКЕЛАЖ ПОДВЕСНОЙ

– такелаж, при помощи которого подвешивается корзина к оболочке аэростата или гондола к корпусу дирижабля.

ТАКЕЛАЖ ПРИВЯЗНОЙ

– такелаж, связывающий привязной аэростат с лебедкой.

ТАКЕЛАЖ ПРОВОЛОЧНЫЙ

(Wire rigging) – такелаж, выделанный из проволочных тросов.

ТАКЕЛАЖ СТОЯЧИЙ

(Standing rigging) – такелаж, который служит для поддержки и укрепления рангоута. Будучи раз заведенным, стоячий такелаж всегда остается неподвижным. Его делают из проволочного троса и цепей.

ТАКЕЛАЖ ЦЕПНОЙ

(Iron rigging) – такелаж, выделанный из такелажных цепей.

ТАКЕЛАЖИТЬ

(To rig) – оснастить, оснащать, навязывать веревки (снасти) к продевать их в надлежащие места.

ТАКЕЛАЖНАЯ

(Rigging-loft, rigging-honse) – мастерская, в которой изготавливается и обделывается такелаж.

ТАКЕЛАЖНЫЕ РАБОТЫ

(Knotting and splicing) – судовые работы, связанные с ремонтом подержанных или обделкой новых тросов; к ним относятся сплескивание, вязка узлов, штыков, остропливание блоков, плетение матов, выделка швабр, кранцев и т. п. На судостроительных заводах Т. Р. называют все работы, связанные с установкой такелажа на строящихся судах, а также работы по подъему тяжестей.

ТАКЕЛАЖНЫЙ ИНСТРУМЕНТ

– инструменты, употребляемые при такелажных работах: свайка, драек, мушкель, полумушкель, лопатка и машинка для слома.

ТАКЕЛЬ-БЛОК

– блок с двумя шкивами на разных осях.

ТАКЕЛЬГАРН

– 1. Смоленая голландская нитка, употребляющаяся на обшивку концов у артиллерийского такелажа. 2. Строп при таях.

ТАКТЫ ДВИГАТЕЛЯ ВНУТРЕННЕГО СГОРАНИЯ

– отдельные процессы, протекающие в цилиндре за один ход поршня и составляющие полный рабочий цикл двигателя внутреннего сгорания. Например, в четырехтактном двигателе рабочие процессы (всасывание, сжатие, рабочий ход и выхлоп), составляющие рабочий цикл, совершаются за 4 хода поршня, а в двухтактных двигателях за 2 хода. См. также Двигатели внутреннего сгорания.

ТАКСИМЕТР

(Taximeter) – прибор, служащий для пеленгования таких предметов, пеленги которых не могут быть почему-либо взяты главным компасом, напр. мешает край рубки, трубы, шлюпки и т. п. По Т. наблюдают курсовой угол на предмет и, зная курс по компасу, рассчитывают пеленг. Некоторые типы Т. позволяют ориентировать его картушку по курсу корабля, тогда пеленг получается непосредственно. Т. обыкновенно устанавливаются на крыльях мостиков или где-нибудь на борту судна и могут быть переставляемы с места на место.

ТАКТИКА

(Tactics) – см. Морская тактика.

ТАКТИЧЕСКАЯ ЕДИНИЦА

(Unit) – наименьшая войсковая часть, способная самостоятельно разрешать боевые задачи.

ТАКТИЧЕСКОЕ МАНЕВРИРОВАНИЕ

– см. Маневрирование.

ТАЛАНЬ

– см. Табань.

ТАЛИ

(Purchase, tackle) – грузоподъемное приспособление, состоящее из двух блоков (подвижного и неподвижного), соединенных между собой тросом; один конец последнего (коренной) укреплен неподвижно у одного из блоков, а за другой конец (ходовой конец, или лопарь) тянут для подъема груза. Т. бывают простые и механические. Простые Т. различаются между собой по наибольшему числу шкивов одного из блоков, напр. одношкивные, двухшкивные, трехшкивные. По своему назначению Т. разделяются на: шлюпочные, хваттали, бегун-тали, нок-тали, сей-тали и т. п. По величине – на гинцы, тали и гини. При подъеме тяжестей Т. теоретический выигрыш в силе зависит от числа шкивов в обоих блоках или от числа лопарей, на которых груз висит (не считая ходового).

Тали механические.

Сила Р, какую необходимо приложить к ходовому лопарю Т., чтобы поднять какой-либо груз W посредством Т., основанных между блоками, с числом шкивов n определяется по формуле

$$P = (W + 0,1Wn) / n$$

"ТАЛИ НАЖАТЬ"

– команда, подаваемая при спуске шлюпок. По этой команде стоящие на лопарях люди натягивают тали и приподнимают шлюпку для ослабления стопоров.

"ТАЛИ ТРАВИТЬ"

– команда, подаваемая при подъеме и спуске шлюпок. По этой команде стоящие на лопарях люди травят тали, перебирая лопаря руками, а сами остаются на месте.

ТАЛИ ШЛЮПОЧНЫЕ

(Boat falls) – тали, помощью которых на судах поднимаются и опускаются шлюпки.

ТАЛИШКИ

(Small tackle, burton) – маленькие тали.

ТАЛЛИМАН

(Tallyman) – присяжный счетчик, ведущий счет погрузаемому или выгружаемому грузу в иностранных портах. Работает по приглашению судо- или грузохозьев за плату по таксе.

ТАЛРЕП

(Laniard) – трос, основанный между двумя юферсами или двумя двухшквивными блоками. Служит для обтягивания стоячего такелажа и в частности – вант.

ТАЛРЕП ВИНТОВОЙ

(Iron screwlaniard, turn-buckle) – приспособление для обтягивания стоячего такелажа, штуртроса, лееров и т. п., а равно и для крепления различных предметов по-походному.

Талреп винтовой ординарный.

Талреп винтовой двойной.

Т. В. бывают ординарные и двойные. Тяга производится при помощи завертывания ключом бесконечного винта с затратой небольших усилий.

ТАЛЫ

– деревья по берегам реки, служащие естественными обозначениями очертания берегов, лоцманскими знаками. Такими Т. местные лоцманы руководствуются при проводке судов.

ТАЛЬ-ЛОПАРЬ, ТАЛЕЙ ЛОПАРЬ

(Tackle fall) – трос, проведенный в блок талей.

ТАЛЬНИК

(арх.) – незамерзающее зимою озеро.

ТАМБУР

(Companion) – пристройка у дверей тех или иных помещений корабля (напр. у кочегарки, где давление повышено) или над сходными люками.

ТАМОЖЕННАЯ ЗАКЛАДНАЯ

(Bond, customs) – установленное английской таможей обеспечение для пошлинных грузов, по которым пошлина не была оплачена. Такие грузы находятся "bonded" или "under bond" – в залоге. Закладные бывают: 1. Export bond – экспортная закладная, по которой груз забирается из таможенного склада для экспорта. 2. Removal bond – закладная для перевозки груза со склада на склад. Отдельно от этих двух стоит warehouse bond – складская закладная, выдаваемая владельцем склада, в котором хранятся не оплаченные пошлиной грузы.

ТАМОЖЕННОЕ СУДНО

(Guard vessel) – вооруженное судно в иностранных государствах, предназначенное для ведения борьбы с контрабандой.

ТАМОЖЕННОЕ ОБЛОЖЕНИЕ

– вид государственного косвенного налога на товар, взимаемого при переходе через таможенную границу.

ТАМОЖЕННЫЕ ПОШЛИНЫ

(Custom duties) – см. Таможенное обложение.

ТАМОЖЕННЫЙ ВАРРАНТ

(Warrant customs) — документ, уполномочивающий приписной залоговой склад на выпуск грузов в Англии.

ТАМОЖЕННЫЙ ДОСМОТР

(Examination customs) — включает все операции по подсчету товарных мест, вскрытию их и сличению содержимого с поданной ранее декларацией.

ТАМОЖЕННЫЙ КРЕЙСЕР

(Revenue cutter) — вооруженное судно в иностранных государствах, предназначенное для ведения борьбы с контрабандой.

ТАМОЖНЯ

(Custom house) — государственное учреждение, осуществляющее: а) досмотр всех проходящих через границу предметов; б) задержание тех из них, которые не удовлетворяют условиям, предусмотренным в законодательстве; в) взимание таможенных пошлин и иных таможенных сборов; г) временное хранение на таможнях грузов, проходящих через таможенную границу; д) взимание за нарушение таможенных постановлений соответствующих штрафов и т. п. В СССР в условиях монополии внешней торговли, помимо указанных функций, на Т. возлагается также контроль над соответствием ввоза и вывоза товаров выданным для этого лицензиям.

ТАНДЕМ, ТЕНДЕМ, ТЭНДЕМ

(Tandem) — 1. Расположение двух судов один в кильватер другому, причем заднее судно держится вплотную к своему переднему мателоту. Эта система применяется при совместном плавании во льду двух судов. При плавании по системе Т. необходимо более широкое судно ставить впереди и на его гакаборте устроить кранец из 3 бухт старых перлиней с принайтовленным к ним горизонтальным толстым бревном. Заднее судно должно, подойдя вплотную к корме переднего, упереться своим форштевнем в вышеописанный кранец и подать стальные буксиры накрест на переднее судно. 2. Тандемное расположение двигателей — расположение двух двигателей друг за другом на одном валу.

ТАНДЕМ, ПАРОВАЯ МАШИНА

(Tandem-engine) — см. Паровая машина.

ТАНК

(Tank) — систерна на судах для перевозки или хранения жидких грузов.

ТАНК ПОДВОДНЫЙ

— аппарат для производства водолазных работ на большой глубине и при быстром течении. Состоит из стального корпуса, рассчитанного на давление воды ок. 10–15 атм, таких размеров, что внутри могут поместиться два человека команды и различные приборы (телефоны, прожекторы, электромоторы и пр.); приводится в движение по дну электромоторами с гусеничным тракторным приводом. Энергия для моторов подается с судна-базы при помощи кабеля. Т. опускается в воду с особого лихтера посредством стрелы.

ТАНКЕР

(Tanker) — грузовое торговое судно специальной конструкции, предназначенное для перевозки жидких грузов наливом.

ТАНЦМЕЙСТЕР, НУТРОМЕР

— циркуль с отогнутыми наружу кончиками ножек, служащий для измерения внутренних размеров деталей (диаметров, отверстий, полостей и т. п.).

ТАПТА

— в парусном флоте XVIII в. так называлась вечерняя заря.

ТАРА

(Tare) — всякого рода упаковка, служащая для сохранения груза. В зависимости от рода груза применяется Т. того или иного вида: ящики, мешки, бочки, корзины, клетки, бутылки и т. д. Кроме того, под Т. понимают действительный вес упаковки в отличие от веса содержимого. Customary tare — обычный вес Т., устанавливаемый путем перевески небольшого процента всей Т. Estimated tare — приблизительный вес Т., т. е. упаковки, установленный путем сличения с обычной (customary) Т. Average tare — средний вес Т., определенный как среднее из взвешивания упаковки выборочных мест.

ТАРАН

(Ram) — выдающаяся вперед подводная часть форштевня, служащая для нанесения неприятельскому кораблю таранного удара. С древних времен применялся в качестве оружия нападения на море. На современных кораблях Т. нет.

ТАРАНИТЬ

(To ram) — пробивать корпус другого судна тараном или форштевнем.

ТАРАННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

— носовой отсек корабля, непосредственно прилегающий к форштевню.

ТАРАННЫЙ БАРКАЗ

— небольшие паровые суда специальной постройки, снабженные таранами, служившие в 1860-х годах для обучения командиров приемам таранного боя.

ТАРАСЫ

(камч.) — ледяные горы, кочки, когда река станет неровно, буграми.

ТАРЕЛЬ

(Breech moulding) — закругленная часть казны у старинных орудий.

ТАРИФ

(Tariff) — 1. Устанавливаемый таможей список взимаемых с товаров пошлин, сборов и т. п. 2. Установленная мореходным предприятием плата за перевозку единицы груза в зависимости от его рода и свойств.

ТАРТАНА

(Tartane) — тип небольших парусных судов, плавающих вдоль берегов Средиземного моря; имеют одну мачту и бушприт; на мачте поднимается большой латинский парус, а впереди большой кливер. При попутном ветре поднимают выше основного паруса еще небольшой четырехугольный парус, подобный прямому брифоку.

ТАРТЫШИ

(Crawlers) — отдельные обломки льда, протяжением от одного до нескольких метров с нагромождениями льда. Если у льдины значительно выступает подводная часть, то говорят "льдина с тараном или подлазом".

ТАХОГРАФ, ЗАПИСЫВАЮЩИЙ ТАХОМЕТР

(Tachograph) – прибор, записывающий число оборотов вала машины на регистрирующей ленте. При постоянном числе оборотов в минуту получается прямая линия; при изменении числа оборотов получается кривая, ординаты которой указывают число оборотов. См. Тахометр.

ТАХОМЕТР

(Tachometer) – прибор, служащий для показания числа оборотов вала машины в единицу времени или, иначе говоря, – скорости вращения вала. У нас применяются тахометры: Брусса и Шлот Фельда. См. Тахограф.

ТАШ, ТАШИ

(арх.) – большой одиночный камень на реке или на море.

ТВЕРДО

– см. "Т".

ТВЕРДОЕ ЖЕЛЕЗО

– см. Железо твердое.

ТВЕРДОСТЬ

– сопротивление тела проникновению извне. Т. металлов имеет в технике громадное значение, поэтому испытание твердости получило большое распространение на заводах. Для повышения Т. и связанной с ней износоустойчивости металлов последние подвергают термохимической обработке (цементации, нитрированию).

ТВИНВЕЙЕР

– спиральный транспортер особого устройства. Скорость перемещения груза Т. 0,5 м/сек.

ТВИНДЕК

(Tween-decks) – междупалубное пространство на судах, имеющих несколько палуб. На Черном море Т. называются кубриками.

ТВОРИЛО

(стар.) – люк, отверстие.

ТЕЙЛОРА, ФОРМУЛА ВОЛНОВОГО СОПРОТИВЛЕНИЯ

– $R_w = 12,5 (?D/L) V^4$

где R_w – величина сопротивления в англ. фунтах,

? – коэффициент общей полноты водоизмещения,

D – водоизмещение судна в англ. тоннах,

L – длина судна в футах,

V – скорость хода судна в узлах.

ТЕКЕН

(стар.) – чертеж, рисунок.

ТЕЛГАСА

(бел.) – см. Килгаса.

ТЕЛЕВИДЕНИЕ

дальновидение, телевизия, электрическая телескопия (Television) – видение на расстоянии движущихся изображений, лиц и предметов живой действительности в виде цельных световых образов. Передача изображения производится аппаратами, удаленными от пункта приема на любое расстояние, при помощи электрических методов связи по проводам или без них (по радио). Изображение объекта передается отдельными участками (точками) в последовательном порядке.

ТЕЛЕВИЗИЯ

(Television) – см. Телевидение.

ТЕЛЕВИЗОР

– часть приемного устройства телевидения, воспроизводящая переданное изображение.

ТЕЛЕГРАФ

(Telegraph) – устройство для передачи и приема сигналов по проволоке на значительные расстояния с большой скоростью условных знаков или буквы алфавита.

ТЕЛЕГРАФ КОТЕЛЬНЫЙ

– система приборов (обычно электрических), служащих для передачи приказаний из главной машины в кочегарки.

ТЕЛЕГРАФ МАШИННЫЙ

(Engine room telegraph) – прибор для передачи из командного пункта корабля в машинное отделение приказаний, касающихся действия главных машин. Т. М. разделяется на: механические и электрические. Первые в свою очередь разделяются на тросиковые, или обыкновенные, и валиковые. Комбинированные Т. М. позволяют не только передавать приказания в машину, но и получать ответы об их исполнении. Кроме того, комбинированные Т. М. показывают в каждый момент, с каким числом оборотов и в каком направлении работают машины.

ТЕЛЕГРАФНЫЙ

(Telegraphic) – название одного из флагов военно-морского свода сигналов. Значение этого флага как сигнала: 1. Заменяет первую недостающую букву, использованную в первом сочетании сигнала. 2. Поднятый торговым судном, обозначает: "Мне нужен лоцман". 3. Поднятый одновременно с сочетанием флагов на одном фале придает флагам буквенное значение.

ТЕЛЕГРАФНЫЙ КЛЮЧ

(Telegraph sending key) – прибор для замыкания и размыкания электрического тока в целях посылки сигналов.

ТЕЛЕГРАФНЫЙ РЕЕК

– реек на мачте, к которому подвешивается антенна.

ТЕЛЕЖКА ПАРАВАННАЯ, ТОРПЕДНАЯ

– специальные тележки, с помощью которых производят перемещения параванов, торпед по верхней палубе корабля.

ТЕЛЕЖКА ТРАКТОРНАЯ

– см. Тракторные тележки.

ТЕЛЕМЕХАНИКА

(Telemechanics) – управление механизмами на расстоянии посредством различных линий связи (радиотехнических, гидроакустических, световых и др.).

ТЕЛЕМОТОР

– устройство для передачи управления рулевой машиной от штурвала. Гидравлический Т. состоит из передающего цилиндра у штурвала и приемного цилиндра у рулевой машины, соединенных между собой посредством трубок. Вся система заполняется глицерином, находящимся под давлением около 5 кг/см². При движении поршня передаточного цилиндра, получаемого им от штурвала, поршень приемного цилиндра, связанный с золотником рулевой машины, приходит также в движение.

ТЕЛЕМОТОРНАЯ ПЕРЕДАЧА

– гидравлическая рулевая передача; применяется на больших кораблях, где применение валиковой проводки представляет затруднения.

ТЕЛЕСКОП

– оптический прибор, предназначенный для рассматривания или фотографирования небесных тел.

ТЕЛЕСКОПИЧЕСКИЙ ВАЛ

– вал, допускающий изменение его длины. Состоит из пустотелого вала и входящего в него сплошного вала, соединенных между собой на шпонке, допускающей осевое движение указанных валов друг относительно друга, но препятствующей их вращению один относительно другого.

ТЕЛЕФОН

(Telephone) – прибор, служащий для приема посредством преобразования колебаний электрического тока в звуковые (речь, музыка, пение), передаваемых с отправительной станции. Состоит из электромагнита, перед полюсами которого находится мембрана, могущая притягиваться полюсами электромагнита. Звуковые колебания вызывают изменение силы электрического тока, поступающего в обмотку электромагнита. Эти изменения посредством особого аппарата отправительной станции (микрофона) вызывают соответствующие колебания мембраны, воспроизводящие звуки, произносимые перед микрофоном отправительной станции.

ТЕЛЕФОН ГРОМКОГОВОРЯЩИЙ

– телефонный аппарат специального устройства, позволяющий отчетливо слышать принимаемую речь на расстоянии 1 м от рупора, не снимая с аппарата микротелефона. Если микротелефон снят, то такой телефонный аппарат превращается в обыкновенный, не громкоговорящий. Т. Г. устанавливается на боевых кораблях в ответственных местах.

ТЕЛЕФОННЫЙ АППАРАТ

(Telephone apparatus) – аппарат, в котором скомбинированы все необходимые для приема и передачи звуков части (телефон, микрофон, приборы вызова и пр.). Т. А. разделяются: а) по системе питания – аппараты местной батареи с индукторным вызовом и аппараты центральной батареи; б) по внешнему виду и конструкции – аппараты стенные, настольные и переносные; в) по характеру обслуживания – аппараты с ручным обслуживанием и автоматические.

ТЕЛЕЦ

(Taurus, the Bull) – северное зодиакальное созвездие. Главная звезда Альдебаран окружена звездным скоплением – Гиадами. Другое интересное скопление звезд в созвездии Тельца – Плеяды. В созвездии Тельца Солнце вступает 21 апреля.

"ТЕЛЬНЯШКА"

— бумажная вязаная рубашка с белыми и синими поперечными полосами одинаковой ширины. Носится военными моряками рядового и младшего начальствующего состава в качестве нательной рубашки. Официальное название — нательная рубашка.

ТЕМЛЯК

(волж.) — веревка, привязанная к ведру для доставания последним воды из-за борта.

ТЕМНАЯ ВОДА

(арх.) — мутная красная вода в устьях впадающих в Белое море рек, резко отличающаяся от морской прозрачной воды.

ТЕМПЕРАТУРА

(Temperature) — величина, характеризующая тепловое состояние тела. Субъективно определяется своеобразным ощущением нагретости тела; объективно определяется средней энергией движения отдельных частиц вещества. Измеряется при помощи специальных приборов — термометров, пирометров, термоскопов, термостолбиков, термоэлементов и т. д.

ТЕМПЕРАТУРНЫЕ ТРУБКИ

— вертикально установленные трубки в угольных ямах для измерения время от времени температуры угля посредством опускаемых в трубки термометров.

ТЕНДАЛЕТ, ТЕНДЕЛЕТ

(галерн.) — зонт или тент на корме галеры.

ТЕНДЕР

(Sea cutter) — 1. Небольшое спортивное одномачтовое парусное судно со стеньгой или без нее, с одним гротом, а иногда с гаф-топселем и фор-стакселем, которые крепятся к штевню посредством штагов. Кроме этого вооружения, Т. имеет еще кливер, а при наличии стеньги — и летучий грот-стаксель, причем последние основываются всегда у бушприта, и кливер к нему не крепится. На этом судне гафель заменяется иногда блиндром. 2. В парусном флоте — одномачтовый военный катер в 50–60 т водоизмещения, вооруженный 10–12 пушками небольшого калибра.

ТЕНЗОМЕТР

— прибор для измерения деформаций нагруженных механизмов и напряжений, возникающих в деталях. Чаще всего Т. представляет собою систему рычагов, которые острием опираются на поверхность деформированного тела; при удлинении тела рычаги передвигаются и, перемещая стрелку, указывают величину деформации.

ТЕНТ

(Awning) — парусина, растягиваемая над палубой судна для защиты от солнца или дождя. В зависимости от места, над которым растягивается тент, он получает дополнительное наименование: баковый Т. (Forecastle awning) — на носу судна, шканечный Т. (Quarterdeck awning) — на середине, ютовый Т. (Poop awning) — на корме. Т., устанавливаемые на шлюпках, именуется шлюпочными Т. (Boat awning). Т., поставленный на судне или на шлюпке для защиты от солнца, называют солнечным Т. (Sun awning), а для защиты от дождя — дождевым Т. (Rain awning).

ТЕНТОВАЯ ПАЛУБА

(Awning deck) — навесная палуба над верхней непрерывной палубой на морских торговых судах. Если эта палуба предназначена для пассажиров, то она называется

прогулочной палубой (променад-деком); если она служит для установки спасательных шлюпок, то ее называют шлюпочной палубой (ботдеком). На больших пассажирских судах бывает и променад-дек и ботдек, причем ботдек располагается выше променаддека.

ТЕНТОВОЕ УСТРОЙСТВО

— съемное устройство на судах для защиты верхней палубы от дождя и солнца. Состоит из устанавливаемой на стойках в диаметральной плоскости продольной деревянной балки, от которой к бортам идут поперечные деревянные бруски. Поперечные бруски одним концом поддерживаются на крючках к продольной балке, а другим концом крепятся к специальным тентовым стойкам, устанавливаемым у борта судна. В верхней части каждой тентовой стойки имеется обушок, сквозь который пропускается продольный леер с талрепами. Поверх продольной балки и поперечных брусков натягивается тент из парусины, кромки которого пришнуровываются к упомянутому выше лееру. Дождевые тенты устанавливаются с наклоном к бортам, для чего на каждой тентовой стойке делаются вторые обушки, расположенные ниже обушков, предназначенных для установки солнечного тента. На больших судах деревянные брусья часто заменяются тросами.

ТЕНТОВЫЕ ПОЛКИ или ПОЛЫ

(Curtains, sides) — полотнища тента, опускающиеся вертикально от тентового леера. Служат для защиты от косых лучей солнца или косо дождя.

ТЕНТОВЫЕ СТОЙКИ

(Awning stanchions) — см. Тентовое устройство.

ТЕНТОВЫЙ ЛЕЕР

— см. Леер.

ТЕОДОЛИТ

— геодезический инструмент для измерения углов при съемках местности и триангуляции. Отличается от астралябий трубой улучшенной конструкции. Т. высокой точности называются универсалами.

ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ ЧЕРТЕЖ СУДНА

(Sheer line) — изображение очертаний наружной поверхности судна в трех проекциях. Для этой цели выбирают в судне три основных взаимно перпендикулярные плоскости и на них изображают различные сечения поверхности судна так, как они проектируются на этих плоскостях. Этими плоскостями являются: 1) диаметральной плоскости судна, делящая его по длине на две равные и симметричные части; изображение судна на этой плоскости называется боковым разрезом или просто боком; 2) плоскость уровня воды называется грузовой ватерлинией; изображение судна на ней называется полуширотой, т. к. в силу симметрии судна относительно диаметральной плоскости достаточно вычертить только половину обводов судна; 3) плоскость поперечного сечения судна, перпендикулярная к диаметральной плоскости, называется мидель-шпангоутом; изображение судна на этой плоскости называется корпусом.

В результате рассечения поверхности судна плоскостями, параллельными трем основным плоскостям проекции, получаются три рода обводов судна: ватерлинии, шпангоуты и батоксы.

ТЕОРИЯ ДЕВИАЦИИ КОМПАСОВ

— отдел науки кораблевождения, изучающий влияние судового железа на компас и способы компенсации этого влияния.

ТЕОРИЯ КОРАБЛЯ

(Theoretical naval architecture) – наука, изучающая мореходные качества судна, т. е. плавучесть, остойчивость, непотопляемость, ходкость, поворотливость и поведение корабля на взволнованном море. См. также Кораблестроение.

ТЕПЛАЯ МАССА ВОЗДУХА (ТМ)

– всякая масса воздуха, температура нижнего слоя которой выше температуры той подстилающей поверхности, над которой она протекает или располагается. Теплые массы воздуха часто называют устойчивыми массами.

ТЕПЛОВОЙ БАЛАНС

– сопоставление количества тепла затраченного, полезно использованного и потерянного. Т. Б. часто составляется в процентах от затраченного тепла, тогда полезно использованное тепло численно равняется коэффициенту полезного действия. В Т. Б. парового котла затраченным теплом является тепло топлива, полезным теплом – тепло, затраченное на подогрев воды, ее испарение и подогрев пара. Эта часть тепла равна 70–85 % затраченного тепла. Основной потерей является тепло отходящих газов, составляющее 10–25 % затраченного тепла. Остальные потери происходят от неполного сгорания топлива и пр.

ТЕПЛОВОЙ ДВИГАТЕЛЬ

– двигатель, работающий на принципе преобразования тепловой энергии в механическую. К Т. Д. относятся все паровые двигатели и двигатели внутреннего сгорания.

ТЕПЛОВОЙ ПЕРЕПАД

– разность теплосодержания 1 кг пара при входе в паровую машину или турбину и при выходе из нее. Т. П. представляет собой количество тепла, превращенное машиной в механическую работу, плюс потеря тепла.

ТЕПЛОЕМКОСТЬ

(Heat capacity) – количество тепла, необходимое для нагревания данного тела на 1° С. Удельная теплоемкость (удельная теплота) – количество тепла в калориях, необходимое для нагревания 1 кг вещества тела или 1 мг (для газов; на 1° С. Т. к. теплоемкость всякого тела меняется с температурой, то обычно указывается, при какой температуре удельная теплоемкость имеет данное значение.

ТЕПЛОПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ ТОПЛИВА, ТЕПЛОТВОРНАЯ СПОСОБНОСТЬ

(Heating value). Высшая, или полная, Т. Т. – количество тепла в калориях на 1 кг или на 1 м³ (для газов), выделяемое при полном сгорании, т. е. при полном соединении горючих веществ топлива с кислородом. Низшая, или рабочая, Т. Т. равна высшей Т. Т. за вычетом теплоты парообразования, затраченной на испарение содержащейся в топливе воды.

ТЕПЛОТА

(Heat) – форма энергии тела, определяющаяся кинетической энергией движения его молекул.

ТЕПЛОХОД

(Motor ship) – судно, приводимое в движение посредством двигателей внутреннего сгорания. См. Суда самоходные.

ТЕПЛЫЕ ЛЮЧИНЫ

– лючины с изоляцией, служащие для закрывания люков рефрижераторных трюмов.

ТЕПЛЫЙ ЯЩИК

(Hot well, hotwater well) – система для хранения теплой воды (конденсата пара), откачиваемой воздушным насосом из холодильника машины. Т. Я. соединяется трубопроводом с питательными помпами, подающими воду в котлы. В верхней части Т. Я. устраивается открытая сверху труба для удаления воздуха из ящика.

ТЕРМИТНЫЕ БОМБЫ

– авиационные бомбы, снаряженные термитом. По своему действию могут быть пробивными, мгновенного действия и дистанционными. Последние имеют особенное значение для действий по лесам, полям и по населенным пунктам вообще, первые – по прочным постройкам, крепостным сооружениям и судам флота. По своему весу Т. Б. делятся на легкие (1–5 кг), средние (25 кг) и тяжелые (50–100 кг).

ТЕРМИТ

(Thermite) – смесь порошкообразного алюминия с окислами некоторых металлов, напр. железа, которая при сгорании выделяет огромное количество тепла при температуре до 3000° С. Применяется для сварки при ремонте сложных стальных изделий и для нагревания отливок. Иногда за границей применяется при борьбе со льдами.

ТЕРМИЧЕСКАЯ ОБРАБОТКА

– изменение механических свойств металлов путем соответственного температурного режима, иногда в соединении с действием химических реагентов. К термической обработке относятся закалка, отжиг, цементация, отпуск, нитрирование и т. д.

ТЕРМИЧЕСКИЙ КОЭФФИЦИЕНТ ПОЛЕЗНОГО ДЕЙСТВИЯ

(Thermal efficiency) – отношение количества тепла, превращенного при данном термическом процессе в полезную механическую работу, к полному количеству тепла, затраченному в процессе.

ТЕРМИЧЕСКОЕ ПОЛЕ

– картина распределения тепла во всей атмосфере.

ТЕРМИН

– единица количества теплоты в системе МТС. Количество теплоты, необходимое для нагревания 1 т воды от 14,5° до 15,5° С. Т. равна 1000 больших калорий (ккал).

ТЕРМОГРАММА

– см. Термограф.

ТЕРМОГРАФ

(Thermograph) – прибор для непрерывной автоматической записи изменений температуры на бумажной ленте. В Т. при изменении температуры изменяется форма тонкой металлической трубки, наполненной толуолом; это изменение передается записывающему прибору. Лента с записью Т. называется термограммой.

ТЕРМОДИНАМИКА

(Thermodynamics) – отдел теоретической физики, изучающий явления исключительно с точки зрения превращения энергии из одного вида в другой, не рассматривая их по существу. Т. к. тепловая энергия является самым распространенным видом энергии, то Т. является учением о превращениях большей частью тепловой энергии.

ТЕРМОИЗОЛЯЦИЯ

– покрывание поверхностей для уменьшения потери теплоты плохо проводящим тепло веществом (асбест, кизельгур и пр.).

ТЕРМОМЕТР

(Thermometer) – прибор для измерения температуры. Обычно основан на тепловом расширении некоторых жидкостей (чаще всего ртути или спирта).

ТЕРМОСКОП

(Thermoscope) – прибор для обнаружения незначительных изменений температуры.

ТЕРМОТАНК

(Thermotank) – аппарат, применяющийся на судах одновременно для вентиляции и для отопления или охлаждения помещений. Устройство и действие этого аппарата состоит в следующем: электрический вентилятор подает свежий воздух в помещение через трубчатый нагреватель или охладитель, в котором проходящий воздух либо нагревается паром, либо охлаждается холодным рассолом или водой. Таким образом посредством Т. осуществляется как воздушное отопление, так и воздушное охлаждение помещений.

ТЕРМОЭЛЕКТРОННЫЙ ТОК

(Thermoelectric current) – электрический ток, возникающий при испускании (эмиссии) электронов накаливаемыми телами в пустотных приборах (напр. в электронной лампе).

ТЕРМОЭЛЕМЕНТ

(Thermocouple) – прибор представляет собою систему двух разнородных (напр. медь – константан) спаянных одними концами проводов. К другим концам приключается гальванометр. При нагревании места спая в проводах возникает термоэлектродвижущая сила, появляется ток, обнаруживаемый гальванометром.

ТЕРПЕНТИН, ЖИВИЦА

(Turpentine) – смолистое вещество, выделяющееся при ранении растущего хвойного дерева. Употребляется в составе с другими веществами для вошения парусных ниток.

ТЕРПУГ

(Rasp) – стальная полоса с частыми насечками, имеющая рукоятку. Употребляется для спиливания и оглаживания неровностей металлических и др. предметов.

ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ ВОДЫ

(Territorial waters) – вся часть моря, на которую распространяется юрисдикция данного государства, называется территориальными водами, а сама граница воды – границей Т. В. По международному праву обычно юрисдикция государства распространяется на три морских мили от берега, однако в некоторых случаях в порядке договоров или односторонними актами установлены другие границы Т. В.

ТЕСАК

(Cutlass) – холодное оружие в виде короткого, но довольно толстого прямого клинка наподобие ножа с прямой же ручкой. Носился прежде через плечо на португезях рядовыми и унтер-офицерами морской артиллерии, унтер-офицерами флота и кадетами Морского корпуса. Позже был заменен палашом (см.).

ТЕТИВА

– боковая доска или боковина у трапа. К Т. крепятся ступеньки трапа.

ТЕХНИЧЕСКАЯ СИСТЕМА ЕДИНИЦ

— система единиц, в основе которой лежит метр как единица длины, килограмм как единица силы, секунда как единица времени. Единицей массы в этой системе является масса тела, вес которого равен 9,8 кг.

ТЕХНИЧЕСКИЕ СУДА, СУДА ТЕХНИЧЕСКОГО ФЛОТА

— гражданские суда, предназначенные для разрешения некоторых специальных заданий, имеющих случайную или отдаленную связь с непосредственной эксплуатацией как транспортных, так и промысловых судов либо вовсе не имеющих такой связи. К этому классу судов могут быть отнесены суда движущиеся и стояночные, или стационарные. Движущиеся суда, которые должны обладать в зависимости от назначения той или другой скоростью хода, подразделяются на: гидрографические, или описные, спасательные, пожарные, кабельные, учебные, лоцмейстерские, экспедиционные, плавучие санатории, суда отдыха и пр. Стояночными судами называются суда, находящиеся по условиям своего назначения на плаву в определенных местах длительное время с возможностью перемены места путем отбуксирования. К этому роду судов могут быть отнесены: плавучие пристани, или дебаркадеры, блокшивы, брандвахты, плавучие ремонтные средства, водолазные боты, дноуглубительные снаряды, драги, плавучие маяки и пр.

ТЕХНИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ

— условия и правила, которые должны быть соблюдены в производстве при изготовлении полуфабрикатов и изделий. В Т. У. обычно оговариваются: а) качество материала, б) способ обработки, в) точность обработки, г) условия монтажа и демонтажа, д) гарантийные расходы энергии, производительность и т. д.

ТЕХНИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ на постройку судна

— условия, даваемые заказчиком и являющиеся документом, прилагаемым к договору с заводом на постройку судна. В этих условиях оговариваются все требования, которым должно удовлетворять судно, указываются ограничения его главных размерений, назначение, скорость хода, расход топлива и других материалов, необходимое оборудование и снабжение.

ТЕХНИЧЕСКИЙ КОНТРОЛЬ

— система мероприятий, имеющая целью быстро и своевременно обнаружить отклонения от установленных технических условий и проверить правильность технологического процесса производства. Т. К. обнаруживает брак в производстве и устанавливает необходимые условия для правильного ведения технологического процесса.

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

— см. Свидетельство на годность к плаванию.

ТЕЧЕНИЕ МЫСА ГОРНА

— см. Горна мыса течение.

ТЕЧЕНИЕ ПРОЛИВА ДЕВИС

— см. Лабрадорское течение.

ТЕЧЕНИЯ ОКЕАНИЧЕСКИЕ

(Ocean currents) — передвижение частиц воды в океанах, часто на очень большие расстояния. Т. могут быть постоянного и периодического характера. Первые из года в год в среднем идут по тому же самому направлению, сохраняют в тех же местах свою среднюю скорость и массу, вторые изменяют эти свойства периодически (муссонные Т.). Случайные обстоятельства также могут вызвать довольно сильные, но кратковременные, или случайные, Т. Если температура воды Т. выше температуры

окружающей воды, то Т. называют теплым независимо от его температуры. Если же температура воды Т. ниже температуры окружающей воды, то оно называется холодным. Т. всегда захватывает некоторый слой воды в глубину, но есть Т., не заметные на поверхности, а существующие только на глубине. Первые называются поверхностными, а вторые – подводными, или глубинными. Наконец, могут быть Т., идущие близко у дна, тогда их называют придонными. По своему происхождению Т. бывают: дрейфовыми, сточными и компенсационными. Дрейфовые Т. возникают от трения ветра о водную поверхность. Т. называется сточным, когда оно является следствием повышения уровня воды в какой-либо части океана, вызывающего в различных местах изменения гидростатического давления. Под компенсационным Т. понимают движение воды, восполняющее убыль воды, происшедшую почему-либо в некоторой области океана вследствие оттока воды, испарения и пр. Вертикальные движения, постоянно происходящие в океане, носят название или конвекционных Т., или просто поднятий и опусканий воды.

ТЕЧЬ В СУДНЕ

(Leakage, leak) – сильная прибыль воды в трюмах судна; причины – подводная пробоина, трещины в наружной обшивке, ослабление заклепок, расхождение швов и т. п.

ТИГЕЛЬНАЯ СТАЛЬ

– сталь, выплавляемая в тиглях; обладает высокими качествами. Вытесняется электросталью.

ТИК

(Teak-wood, Indian oak) – тиковое (тэковое) дерево. Растет в Индии, Индокитае и Индонезии. Применяется в кораблестроении для изготовления таких частей, которые подвергаются усиленному износу или воспринимают большую нагрузку. Дерево – мягкое, не имеющее большой плотности, но прочное; легко обрабатывается, скоро просыхает, не коробится и не растрескивается. Обладает по сравнению с другими породами большой стойкостью как на воздухе, так и в воде. В данное время в СССР заменяется лиственницей.

ТИКОВАЯ ПАЛУБА

– палубная настилка, сделанная из тикового дерева.

ТИКОВАЯ ПОДКЛАДКА

(Teak-wood backing) – обшивка из тика под броней.

ТИЛЛЕР-ТРАНЕЦ

(Counter transom) – см. Транец.

ТИМБЕРА

– деревянные брусья четырехгранные, острокантные. Длина от 9 до 17 англ. фут. (2,73–5,18 м). Идут на экспорт.

ТИМБЕРОВАТЬ

(To repair, to make good or to renew any damages) – исправлять деревянное судно с целью сделать его годным для дальнейшего плавания. Термин парусного флота.

ТИМБЕРОВКА

(Repairing, repair) – капитальный ремонт надводной и подводной части корпуса деревянного судна. Для тимберовки судно вводится в док обычно на продолжительный срок.

ТИМБЕРСЫ

— обделанные штуки дерева.

ТИММЕРМАН

(Carpenter) (стар.) — старший корабельный плотник.

ТИМОНИ

— см. Аппарат Тимони.

ТИНА

(Mud, mire, ooze) — нитчатка, волокнистое водяное растение; Т. садится запутанными клочьями на дно озера и, смешиваясь с илом, образует вязкое топкое дно.

ТИЛЕПТСЫ

— подпоры под руслени.

ТИПЫ ВОЕННЫХ КОРАБЛЕЙ

— см. Суда военные.

ТИР

(Tar-oil) — особый состав, сваренный по различным рецептам из смолы, гарпиуса, сала и некоторых других материалов. Т. обычно покрывается рангоут и стоячий такелаж (тируется), чтобы предохранить его от сырости. Хороший Т. совершенно высыхает в 2–3 дня, почему его предпочитают смоле, которая сохнет весьма медленно.

ТИРАТРОН

— трехэлектродная лампа, содержащая в баллоне небольшое количество газа (обычно паров ртути). Применяется в качестве безынерционного реле в электрических системах.

ТИРОВАТЬ

(To tar, to pay) — мазать, покрывать тиром. Тирование, тировка (Tarring) — покрывание рангоута или стоячего такелажа тиром.

ТИСКИ

(Vise-clamp) — приспособление для зажима и удерживания предметов во время их механической обработки, состоящее из двух губ или щек, сближаемых помощью винта. Применяются стуловые Т. (Bench-vise) упрощенного типа с непараллельным движением щек и параллельные тиски — с параллельным движением щек.

ТИТАНОВЫЕ БЕЛИЛА

— см. Белые краски.

ТИФОН

— то же, что и Смерч (см.).

ТИХАЯ, СТОЯЧАЯ ВОДА

(Standing water, slack water) — явление при приливе, когда некоторое время нет течения.

ТИХВИНКА

– беспалубное деревянное грузовое судно длиной 20 м и грузоподъемностью до 100 т.

ТИХВОДЬ

(волж.) – часть русла реки, в которой нет течения или оно едва заметно.

ТИХО ДЕ БРАГЕ

– датский астроном, предложивший в XVII в. новую систему мира, по которой предполагалось, что все планеты обращаются вокруг Солнца, описывающего в то же время круговой путь около неподвижной Земли. Эта теория уступила место истинной теории Коперника, которая появилась раньше теории Т. Д. Б., но вначале имела слишком мало последователей.

ТКАНИ ТЕХНИЧЕСКИЕ

– ткани, применяющиеся для технических надобностей.

ТОВАР БАНОЧНЫЙ

(Canned goods) – консервированные продукты, упакованные в жестянках или в банках.

ТОВАРОПАССАЖИРСКИЕ СУДА

(Cargo and passenger ships) – суда, принимающие к перевозке более 12 человек сверх судового экипажа; главной задачей этих судов является перевозка грузов.

ТОВАРЫ

(Goods) – при морском страховании этот термин определяет всякие предметы, предназначенные для торговых целей, но не пассажирский багаж или провиант судна.

ТОВАРЫ ЗАЛОГОВЫЕ

(Bonded goods) – импортные товары за границей, сложенные в приписных к таможене складах впредь до оплаты пошлин или до реэкспорта.

"ТОВСЬ"

(Ready) – предварительная команда у орудия, означающая, что все готово для выстрела; по исполнительной команде (реву) разрешается произвести выстрел.

ТОЙ, ТОЙ-АНКЕР

(стар.) – запасный якорь на правом борту, употреблявшийся в парусном флоте в тех случаях, когда судно лишалось обоих станových якорей или когда требовалось отдать третий якорь; помещался несколько позади плехта. Принадлежал к судовым якорям малого размера.

ТОЙ-ТОУ

(стар.) – канат якоря, именуемого той.

ТОК ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ, ТОК ПРОВОДИМОСТИ

(Electric current) – сила Т. Э. – количество электричества, проходящее в единицу времени через проводник. Единицей измерения силы Т. Э. в международной системе является один ампер (один кулон в сек.). Сила Т. Э. не имеет ничего общего с механической силой.

ТОК ПЕРЕМЕННЫЙ

(Alternating current – A. C.) – электрический ток, направление и сила которого периодически меняются. При переменном токе с частотой в 50 Hz (герц) – ток в течение 1 секунды 50 раз меняется от нуля до максимальной величины в прямом и обратном направлении. Наибольшие (амплитудные) значения, которых достигает сила и напряжение Т. П., называются амплитудами тока и напряжения. Различают однофазные и многофазные Т. П. Широкое техническое применение имеет трехфазный ток.

ТОК ПОСТОЯННЫЙ

(Direct current – D. C.) – электрический ток, направление и сила которого все время остаются неизменными, напр. ток от гальванических элементов, аккумуляторов.

ТОКАРНЫЙ СТАНОК

(Lathe, turning lathe) – станок для обработки резанием металлов и дерева, характеризующийся вращательным рабочим движением обрабатываемого предмета и поступательным движением инструмента – резца. Т. С. применяется главным образом для обработки поверхностей тел вращения. Т. С. с автоматическим перемещением резцов называются самоточками. Для обточки громоздких изделий (маховых колес, кожухов турбин и т. п.), имеющих большие размеры по диаметру, применяют Т. С. с вертикальным валом и горизонтальным вращающимся патроном (карусельные станки). Для обточки таких же изделий на Т. С. с горизонтальной осью применяют лобовые или лоботокарные станки. К числу Т. С. относятся также револьверные станки (см.).

ТОЛ

– см. Тринитротолуол.

ТОЛКАЧ

(Rammer) – 1. Ручной прибойник. 2. Судно, предназначенное для движения каравана судов путем толкания взамен буксирования. 3. Всякое механическое устройство, предназначенное для сообщения движения предмету посредством толчка.

ТОЛСТИК

(бел.) – крутой и высокий берег, мыс.

ТОЛУОЛ

– органическое соединение, жидкий углеводород из группы бензола. Получается при перегонке каменного угля и синтетически из других соединений. Вместе с бензолом применяется для получения взрывчатых веществ, многих химических продуктов и т. д.

ТОЛЧЕЯ

(After-tossing) – неправильное волнение, являющееся результатом интерференции двух или нескольких систем волн. Характеризуется образованием высоких, но коротких, а потому крутых волн почти циклоидального характера. Такое явление наблюдается всегда при отражении волнения от берега, от стенки пристани или при встрече двух систем волнения, напр. около выдающегося в море мыса и в особенности – при встрече нескольких систем волн в центре циклона, т. е. к центру циклона ветер гонит волны с различных направлений, образуя там Т. Особенно сильная Т. наблюдается в средней области тропических циклонов, ураганов и тайфунов.

ТОЛЩИНА ВОЗДУШНОГО СТРОЯ

– расстояние по вертикали, занимаемое всем строем самолетов, считаемое по высоте от крайней верхней точки до крайней нижней точки.

ТОЛЩИНА МИННОГО ПОЛЯ

– разность углублений между минами, поставленными наиболее глубоко и наиболее мелко.

ТОМБА

– связь сплесненных между собой стропов, привязанных к буйрепу.

ТОМБУЙ

(Buoy, float) – металлический или деревянный поплавок, служащий для указания места отданного (положенного) якоря.

ТОМСОН

– см. Компас магнитный и Лоты механические.

ТОНКОЛЕДИЦА, ТОНКОЛЕДЬЕ

(арх.) – первый с осени, еще тонкий лед на реке, озере или у морского побережья.

ТОННА

(Ton) – единица веса. В эксплуатационной работе морских судов различаются: английская, или длинная, Т. (Gross ton, long ton) = 2240 англ. фунтам = 1016 кг = 62 пудам. Метрическая Т. (Metric ton) = 1000 кг = 2205 англ. фунтам = 61 пуду.

ТОННА МАЛАЯ, КОРОТКАЯ или СУДОВАЯ АНГЛИЙСКАЯ

(Net ton, short ton) – единица веса, равная 2000 англ. фунтам = 907 кг.

Употребляется в США и Канаде.

ТОННА ОБМЕРНАЯ, или ФРАХТОВАЯ

(Freight ton) – объемная единица, равная 40 куб. футам = 1,12 м³. В настоящее время малоупотребительна.

ТОННА ОБЪЕМНАЯ

– см. Тонна обмерная.

ТОННА РЕГИСТРОВАЯ

(Register ton) – является измерителем регистровой вместимости судов и равна 100 куб. футам, или 2,83 м³. Т. Р. иногда называется тонной Мурсома, предложившего принятые теперь повсюду способы обмера судов.

ТОННАЖ

(Tonnage) – для военных кораблей под словом Т. понимается водоизмещение корабля, выраженное в тоннах. Для торгового судна водоизмещение не является показательным, т. к. для эксплуатационных целей важно знать приспособленность судна к перевозке грузов, т. е. его грузоподъемность и грузоместимость. Таким образом, следует отличать следующие виды Т.: 1. Водоизмещение, или вес судна в тоннах. 2. Грузоподъемность-дедвейт, или полная грузоподъемность судна в тоннах. 3. Грузоподъемность полезная, или чистая – вес в тоннах грузов, которые могут быть перевезены в грузовых помещениях судна. 4. Грузоместимость судна – объем в кубометрах или кубофутах трюмов судна, приспособленных для перевозки грузов. 5. Регистровая валовая, или полная, вместимость судна – вместимость брутто-гросс-

тоннаж, брутто-регистрационный тоннаж, выраженный в регистрационных тоннах. Обычно этот Т. называется регистрационным Т. б. Регистрационная чистая вместимость судна – вместимость нетто, нетто-регистрационный тоннаж.

Для практических целей можно руководствоваться следующими приближенными соотношениями между различными элементами, определяющими те или иные виды Т.: $V_{\text{нетто}} = 2/3 V_{\text{брутто}} = 4/9 P_g = 8/27 D$, где: $V_{\text{нетто}}$ – чистая регистрационная вместимость, или вместимость нетто (Net register tonnage); $V_{\text{брутто}}$ – валовая, или полная, регистрационная вместимость, или вместимость брутто (Gross register tonnage – GRT); P_g – грузоподъемность-дедвейт (Deadweight); D – водоизмещение в полном грузу (Displacement).

ТОННАЖ ДЛЯ ПАНАМСКОГО КАНАЛА

(Panama canal tonnage) – регистрационный тоннаж для судов, следующих по Панамскому каналу; определяется обмером по способу, установленному администрацией этого канала. Такие суда выбирают особые сертификаты с указанием регистрационного тоннажа специально для Панамского канала. По этому тоннажу взимается сбор за проход через канал. Сертификат может быть выдан советским судам Регистром СССР.

ТОННЕЛЬ

– см. Туннель.

ТОННЕЛЬНЫЕ СУДА

(Tunnel vessels) – суда с расположением гребных винтов в тоннелях.

ТОННА-МИЛИ

– см. Измерители работы гражданского флота.

ТОНЯ

(Dragging-net) – 1. Ватага, рыбачий стан. 2. Пространство реки или вообще водоема, на котором производится лов рыбы неводом.

ТОП

(Head of a mast, mast-head) – верхний конец всякого вертикального рангоутного дерева, напр. мачты, стеньги и т. п.

ТОПЕНАНТ-БЛОК

(Lift-block) – толстоходный блок на ноке рея для топенанта.

ТОПЕНАНТ ГРУЗОВОЙ СТРЕЛЫ

– см. Стрела подъемная, или грузовая.

ТОПЕНАНТ-ТАЛИ

– тали, составляющие вместе с топенант-шкентелем простейшего вида топенант грузовой стрелы. Верхний блок Т.-Т. закладывается в коуш ходового конца топенант-шкентеля, а нижний блок крепится за обух на палубе вблизи мачты.

ТОПЕНАНТ-ШКЕНТЕЛЬ

– проволочный шкентель соответствующей толщины, составляющий вместе с топенант-талами простейшего вида топенант грузовой стрелы. Т.-Ш. проходит через блок на мачте; коренной конец его крепится скобой за верхний обух крайнего бугеля на ноке стрелы, а ходовой оканчивается коушем, за который закладывается верхний блок топенант-талей.

ТОПЕНАНТЫ

(Lifts) – снасти бегучего такелажа, служащие для поддержания ноков рей, гиков и выстрелов. При помощи Т. можно разворачивать рей в вертикальной плоскости или, как говорят на морском языке, топить рей. В зависимости от принадлежности к тому или иному рею Т. получают соответствующие приставки: фока-топенант, фор-марса-топенант, фор-брам-топенант, фор-бом-брам-топенант, фор-трюм-топенант, грота-топенант, грот-марса-топенант, грот-брам-топенант, грот-бом-брам-топенант, грот-трюм-топенант, бегин-топенант, крюйс-марса-топенант, крюйс-брам-топенант, крюйс-бом-брам-топенант, крюйс-трюм-топенант. Т. гика и выстрела соответственно именуются – гика-топенант и выстрел-топенант.

ТОПИТЬ рей

– поставить рей таким образом, чтобы одни из его ноков был выше другого, что делается при помощи топенантов, из которых один – выбирают, а другой – потравливают.

ТОПКА

(Furnace) – камера для сжигания топлива с целью использования теплоты горения для парообразования в паровых котлах. Т. паровых котлов имеют различные конструкции в зависимости от сорта сжигаемого топлива, конструкции котла и мощности котельного агрегата.

ТОПКА картушки

– алюминиевая чашечка конической формы, в центре которой вставлен белый сапфир или агат с углублением в нижней части. Т. продевается сквозь отверстие в центре картушки и привинчивается к последней двумя маленькими винтиками. Своей Т. картушка садится на острие шпильки.

ТОПЛИВО

(Fuel) – горючие вещества, употребляемые для получения тепловой энергии. Различают твердое, жидкое и газообразное Т. Различают также Т. естественное и искусственное.

ТОПЛИВНЫЙ НАСОС

(Fuel pump) – насос, подающий под давлением жидкое топливо к форсункам двигателей внутреннего горения или котлов.

ТОПЛЯК

(Wreck) – затонувшее или плавающее под поверхностью воды судно, а также отдельные его части и вообще дерево.

ТОПОВЫЕ ОГНИ

(Top-lights) – два огня белого цвета. Первый из них должно нести всякое паровое судно на фок-мачте. Этот огонь должен освещать непрерывным светом дугу горизонта в 20 румбов и должен быть установлен таким образом, чтобы он освещал по 10 румбов с каждой стороны судна, т. е. от направления прямо по носу до 2 румбов позади траверза каждого борта и такой силы, чтобы быть видимым с расстояния не менее 5 миль. Второй огонь, одинаковый с первым по конструкции и характеру, должны нести паровые суда, длина которых более 50 м (150 фут.). Оба Т. О. должны быть установлены в диаметральной плоскости судна так, чтобы один из них был выше другого по меньшей мере на 4,6 м (15 фут.) и чтобы нижний огонь был впереди верхнего огня и выше отличительных огней.

ТОПОВЫЕ ФИГУРЫ или ЗНАКИ

(Top-marks) – фигурные наделки на фарватерных буйках в английских водах: буи правой стороны имеют Т. Ф. в виде шеста с шаром и буи левой – в виде шеста с

клеткой. Буи, ограждающие внешнюю оконечность мели, лежащей посередине входа, имеют на вершине ромб (Diamond), а ограждающие внутреннюю оконечность – треугольник.

ТОПОЧНЫЕ ГАЗЫ

– газообразные продукты сгорания, образующиеся при горении топлива. Содержат главным образом углекислоту CO₂, сернистый газ SO₂, водяной пар, азот и кислород, т. к. горение всегда производится с избытком воздуха. При неполном сгорании содержат, кроме того, окись углерода CO и углеводороды.

ТОП-РЕП, ТОПРЕП, ТОП-РИК

– толстая короткая снасть, употреблявшаяся при подъеме орудий на судно при помощи грота-рея. Служила дополнительным креплением рея к топу мачты в помощь топенантам и перевей-топенантам. Теперь Т. называются снасти (шкентели-оттяжки) с металлическими, обшитыми кожей кольцами, в кольца пропускаются оба лопаря грота-брасов, чтобы они не задевали за шлюпбалки. Ходовые концы Т. проводятся в блоки у топа бизань-мачты и тянутся на юте через фут-блоки.

ТОПРИК

(Span) – трос или цепочка, соединяющая головные части двух шлюпбалок.

ТОПСЕЛЬ

(Flying topsail) – рейковый парус, поднимаемый под рейковым же парусом или над косым (гафельным). На больших судах с сухой бизань-мачтой ставится над бизанью; на малых судах с косым вооружением – над фоком и гротом. На последних Т. бывают двух родов: малые – треугольной формы – и большие – четырехугольной.

ТОПТИМБЕРСЫ

(Top-timbers, tops) – верхние части деревянных шпангоутов.

ТОРГОВЫЕ СУДА

(Merchant ships) – см. Транспортные суда.

ТОРГОВЫЙ ФЛОТ

(Mercantile marine, merchant shipping) – см. Коммерческий флот.

ТОРЕЛЬ

– см. Тарель.

ТОРЕЦ

– поперечный разрез дерева.

ТОРЗИОМЕТР

– прибор, служащий для измерения мощности двигателей и основанный на принципе измерения угла кручения валов. Т. бывают механические, оптические и электрические.

ТОРМОЗ

(Brake) – приспособление для уменьшения скорости или для полной остановки движения механизма или машины путем искусственного введения добавочного сопротивления движению. Наиболее распространены Т., в которых используется работа трения и в частности ленточные и колодочные Т. Эти Т. состоят из тормозного барабана (диска) и тормозной ленты или колодок. В ленточном Т. гибкая

стальная лента огибает барабан снаружи и при натягивании прижимается к барабану, вызывая трение. В колодочном Т. одна или несколько колодок, прикрепленных обычно к рычагу, прижимаются к барабану, вызывая трение. Для управления Т. снабжается приводами, соединяющими Т. с органом управления – рукояткой, педалью и т. п.

ТОРМОЗНАЯ КОЛОДКА

(Brake block) – см. Тормоз.

ТОРМОЗНАЯ ЛЕНТА

(Brake band) – см. Тормоз.

ТОРМОЗНОЙ БАРАБАН

(Brake drum) – см. Тормоз.

ТОРНАДО

(Tornado) – 1. Особенно сильные смерчи (см.), наблюдающиеся чаще всего в Северной Америке. Производят очень большие разрушения. 2. Местный ветер у западного берега Африки на протяжении к югу до р. Конго. Дует с марта по июнь и в октябре – ноябре. Обычно имеет характер сильного шквала, дующего от берега и сопровождаемого сильным дождем.

ТОРОК, ТОРОХ

(арх.) – порывы ветра в море, шквал.

ТОРОС

(Hummock) – кекур, стося, ломы, заломы, наломы, храпы – нагромождение льдин, в большинстве случаев смерзшихся вместе; располагается либо в виде отдельных нагромождений, либо грядами. Образуется в результате напора льдов. Т. могут достигать 14–15 м высоты. Лед различного вида Т. называется торосистым.

ТОРОСИНА

(арх.) – огромная льдина, носящаяся по океану.

ТОРПЕДА

(Torpedo) – стальной сигарообразный снаряд длиной от 5,5 до 8,6 м и диаметром от 45 до 60 см, снабженный для движения в воде соответствующим двигателем.

Торпеда.

Т. являются основным оружием подводных лодок, миноносцев и торпедных катеров и используются почти всеми остальными классами кораблей, а также и с самолетов (торпедоносцы). Т. идет в воде на некоторой глубине вследствие работы поршневого или турбинного двигателя или электромотора, вращающего гребные винты. Двигатели работают или сжатым воздухом, накачиваемым в Т., или – реже – от электрических аккумуляторов. Мощность двигателя достигает до 244 лс (у Т. в 60 см); у наиболее распространенной Т. в 53,3 см – 185 лс. Современная Т. 53,3 см проходит расстояние до 15000 м со скоростью 25 узлов и 5000 м со скоростью 40 узлов. Во все время пути Т. сохраняет постоянное направление и заданную глубину при помощи вертикальных и горизонтальных рулей, связанных с автоматическими приборами (гидростатический прибор и прибор Обри). При столкновении с кораблем заряд (160–420 кг тринитротолуола или другого взрывчатого вещества), расположенный в головной части Т., взрывается и производит разрушение борта корабля. Корпус Т. состоит из следующих главных частей: зарядного отделения, машинного отделения, резервуара сжатого воздуха, хвостовой части.

ТОРПЕДИСТЫ

(Torpedo artificer) – рядовые специалисты, обслуживающие торпедное вооружение корабля.

ТОРПЕДНАЯ АТАКА

(Torpedo attack) – см. Атака.

ТОРПЕДОМЕТАНИЕ

– бросание торпед со специальных самолетов, называемых торпедоносцами.

ТОРПЕДНЫЕ АППАРАТЫ

(Torpedo tubes) – аппараты, устанавливаемые на военных кораблях для стрельбы торпедами. Основная идея их устройства состоит в том, что торпеда, вложенная в аппарат, выталкивается оттуда по определенному направлению взрывом пороха или сжатым воздухом. При торпедном выстреле торпеде надо сообщить сравнительно небольшой импульс, необходимый только для полета торпеды от Т. А. до воды, т. к. дальнейшее движение торпеды в воде происходит под действием ее собственных механизмов. Системы Т. А. весьма разнообразны, однако все они могут быть сведены к двум основным типам: надводные и подводные Т. А. Надводные Т. А. в большинстве случаев трехтрубные, но бывают двухтрубные, четырехтрубные и даже пятитрубные. Современные надводные Т. А. надводных кораблей – в большинстве случаев наводящиеся, т. е. следящие за целью. При стрельбе из подводных Т. А. должно направление торпедам придается наводкой корпусом или посредством приборов Обри с угловой установкой. Т. А. современных подводных лодок бывают: внутренние трубчатые, наружные трубчатые и наружные решетчатые откидные. На торпедных катерах наиболее распространенными являются желобные Т. А., располагаемые в кормовой части катера параллельно диаметральной плоскости; при стрельбе торпеды выбрасываются из желобов толкачами различных систем.

ТОРПЕДНЫЕ КАТЕРА

(Coastal Motor Boats) – военные корабли, имеющие основным назначением производство торпедных атак. Т. К. являются специфическими торпедными кораблями, минимальные размеры, чрезвычайная быстроходность и малозаметность которых в значительной степени облегчают приближение Т. К. к противнику для производства атаки, затрудняя вместе с тем противнику отражение ее артиллерийским огнем. Современные Т. К., имея водоизмещение от 12 до 18 т, развивают скорость до 60 узлов и выше и несут на себе 1–2 торпеды.

Торпедный катер.

Благодаря большой скорости Т. К. могут в короткий срок сблизиться с атакованным кораблем до дистанции 5–10 каб., гарантирующей наибольшую вероятность попадания торпедой. Вследствие незначительных размеров Т. К. не могут действовать на волне свыше 4 баллов и имеют небольшой район действия – порядка 5 час. хода. Эти обстоятельства не позволяют использовать Т. К. на значительных расстояниях от мест их базирования и требуют устройства подвижных баз (корабли-базы для Т. К.). Т. К. по конструкции корпуса разделяются на реданные и килевые. Первые мало мореходны, вторые более мореходные, но скорость их хода значительно меньше. Вместо торпедного вооружения Т. К. могут принимать для постановки от 2 до 4 мин, глубинные (противолодочные) бомбы и дымаппаратуру. Как дополнительное вооружение Т. К. имеют несколько пулеметов, а катера большего размера – орудия.

ТОРПЕДНЫЙ КОРАБЛЬ

– корабль с преимущественно торпедным вооружением.

ТОРПЕДОНОСЕЦ

(Torpedo plane) – военный самолет, имеющий специальные приспособления для подвешивания торпед, предназначенных для действий по кораблям противника.

ТОРЦОВКА-КИСТЬ

— малярная кисть, изготовленная из пышной отбеленной щетины. Прикрепляется к деревянному прямоугольнику, снабженному с одной стороны рукояткой. Имеет форму щетки, почему иногда называется щеткой-торцовкой. Употребляется для отделки при окраске внутренних стен и потолков кают, когда желают придать поверхности ровнотернистый вид.

ТОРЦЫ

— см. Уторы.

ТОУ

(стар.) — канат; всякая толстая веревка.

ТОУВЕРК

(стар.) — снасти, такелаж.

ТОЧКА ВЕСЕННЕГО РАВНОДЕНСТВИЯ

— точка пересечения эклиптики с небесным экватором, которую Солнце проходит при переходе из южного полушария в северное, около 21 марта. С этого момента в северном полушарии земного шара начинается весна. Эту точку принято обозначать знаком Овна. От точки весеннего равноденствия ведется счет прямых восхождений небесных светил.

ТОЧКА ВСТРЕЧИ

— точка, в которой снаряд встречает цель (преграду).

ТОЧКА ВЫЛЕТА

— положение центра дульного среза орудия в момент вылета снаряда.

ТОЧКА ЗИМНЕГО СОЛНЦЕСТОЯНИЯ

— точка солнцестояния (см.), расположенная в южном полушарии. В эту точку Солнце приходит около 22 декабря, когда в северном полушарии начинается зима.

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

— см. Карты гномонические.

ТОЧКА ЛЕТНЕГО СОЛНЦЕСТОЯНИЯ

— точка солнцестояния (см.), расположенная в северном полушарии. В эту точку Солнце приходит около 22 июня, когда в северном полушарии начинается лето.

ТОЧКА N (ногда)

— точка пересечения на небесной сфере истинного горизонта с меридианом наблюдателя, ближайшая к северному полюсу.

ТОЧКА ОПРЕДЕЛЯЮЩАЯ

— точка на карте, получаемая при откладывании из счислимого места корабля по направлению вычисленного азимута светила разности высот наблюдаемой и вычисленной ($h - h_0$) со своим знаком. Прямая, перпендикулярная к линии азимута, проведенная через точку определяющую, называется линией Сомнера.

ТОЧКА ОСЕННЕГО РАВНОДЕНСТВИЯ

– точка пересечения эклиптики с небесным экватором, которую Солнце проходит при переходе из северного полушария в южное, около 23 сентября, когда в северном полушарии земного шара начинается осень. Эту точку принято обозначать знаком Весы \sim .

ТОЧКА ПАДЕНИЯ

– точка, в которой снаряд падает на землю (в воду).

ТОЧКА РАЗРЫВА

– точка, в которой происходит разрыв снаряда.

ТОЧКА РАСХОДИМОСТИ

(Divergence) – точка в центре антициклона, из которой расходятся линии точек от антициклона.

ТОЧКА РОСЫ

(Dew point) – температура, при которой упругость водяного пара в атмосфере становится насыщающей. При температуре ниже точки росы часть водяного пара должна выделиться из воздуха в капельно-жидком (роса, туман, облака) или твердом состоянии (иней, ледяные иглы, снег).

ТОЧКА S (зюйда)

– точка пересечения на небесной сфере истинного горизонта с меридианом наблюдателя, ближайшая к южному полюсу.

ТОЧКА СБРАСЫВАНИЯ

– точка, в которой находился воздушный аппарат в момент сбрасывания бомбы.

ТОЧКИ O и W (оста и веста)

– точки, удаленные по горизонту на 90° от N и S. Точки O и W лежат на небесной сфере в точках пересечения истинного горизонта наблюдателя с небесным экватором.

ТОЧКИ РАВНОДЕНСТВИЙ

– точки пересечения эклиптики с небесным экватором. Такое название дано им на том основании, что во время пребывания Солнца в каждой из них склонение его равно 0° и вследствие этого оно описывает в эти дни видимым своим суточным движением экватор, который делится горизонтом всякого наблюдателя на две равные части; отсюда, как следствие, вытекает заключение, что в эти дни на всем земном шаре день равен ночи.

ТОЧКИ СОЛНЦЕСТОЯНИЙ

– точки эклиптики, наиболее удаленные от экватора и расположенные на концах диаметра, перпендикулярного к равноденственной линии. Вблизи их дуга эклиптики располагается почти параллельно экватору, вследствие чего движение Солнца вблизи точек солнцестояний почти не сопровождается изменением склонения.

ТОЧКА СХОДИМОСТИ

(Convergence) – точка в центре циклона, в которой сходятся линии токов этого циклона.

ТОЩИЕ УГЛИ

(Hard ash coal) – полуантрацитовые угли, представляющие переход к антрацитам, содержат меньше 17 % летучих веществ; дают кокс неспекающийся, порошкообразный

или слабо слипшийся; теплотворная способность (см. Теплопроизводительность топлива) до 7900 калорий; трудновоспламеняемы и горят коротким пламенем почти без дыма.

ТРАВЕРЗ

(Breast, beam, the line upon the beam) — направление, перпендикулярное к курсу судна или к его диаметральной плоскости. Быть на Т. какого-нибудь предмета означает, что наблюдатель с судна видит данный предмет в направлении, перпендикулярном курсу судна. Выражения: близ траверза, на правом (левом) траверзе (On the starboard (port) beam), впереди траверза (Before the beam), правый траверз, левый траверз, вижу на правом (левом) траверзе, держать на траверзе, держаться на траверзе (Abreast), не доходя траверза, пройдя траверз.

ТРАВЕРЗА

— поперечина, к которой крепятся какие-нибудь детали машины или сооружения.

ТРАВЕРЗНАЯ БРОНЯ

(Athwart-ship armour) — см. Броневые траверзы.

ТРАВЕРС

(буны) — искусственное сооружение в виде дамбы, идущее от берега по направлению к стрежню реки. Служит для защиты берега от течения, образующегося при высоком уровне воды, или для использования этого течения в целях изменения русла или берега реки.

ТРАВИТЬ

(To pay out, to pay away, to ease off, to ease away) — ослаблять, выпускать, Т. пар — выпускать пар в атмосферу. Т. понемножку (to ease handsomely). Т. снасть (буксир, швартов, тали, шкоты и т. д.) — ослаблять, выпускать снасть. Т. через кнехт, утку, кофель-нагель — перепускать снасть осторожно, понемногу, задерживая. Т. якорь-цепь — выпускать якорную цепь из клюза за борт.

"ТРАВИТЬ"

— на морском жаргоне имеет два смысла: 1) говорить неправду, рассказывать небывицы; 2) тошнить во время морской болезни.

"ТРАВИТЬ ДО ЖВАКА-ГАЛСА"

— говорят про сильно укачавшихся людей, которых во время морской болезни непрерывно тошнит.

ТРАЕКТОРИЯ

(Trajectory) — путь движения точки или тела, напр. траектория полета снаряда.

ТРАЕКТОРИЯ СНАРЯДА

(Trajectory) — кривая, описываемая центром тяжести снаряда при его полете в воздухе после выстрела, или линия полета снаряда. Точка траектории, наиболее возвышенная над горизонтом, называется вершиной траектории. Последняя разделяет траекторию на две ветви: восходящую и нисходящую.

ТРАКТОРНЫЕ ТЕЛЕЖКИ

— аккумуляторные тракторные тележки подъемной силой в 2–3 т, обслуживающие горизонтальное перемещение грузов в складах порта.

ТРАЛЕНИЕ

(Mine-sweeping) – вылавливание отдельных мин для уничтожения или разрежения минного заграждения. Т. заключается в буксировке на определенной глубине крепкого металлического троса или трала, захватывающего трос, на котором мина держится на якоре (минреп) и увлекающего мину за собой.

ТРАЛЕНИЕ ГИДРОГРАФИЧЕСКОЕ

– наиболее надежный способ исследования с помощью специальных приборов (гидрографических тралов) участков моря, рейдов, створных фарватеров и фарватеров, ограждаемых вехами, а также речных фарватеров. Т. Г. является как бы сплошным промером водных участков на строго определенную глубину.

ТРАЛИТЬ

(To sweep mines) – производить траление мин.

ТРАЛОВАЯ СЕТЬ

– сеть, употребляемая в траловом рыбном промысле, состоит из крыльев, сквэра, мотни и мешка (кутка) с горлом. Она вяжется из десяти отдельных частей, сшиваемых в верхнюю и нижнюю половины, которые в свою очередь соединяются в одну сеть. Нижняя половина имеет больший вырез, чем верхняя, из-за отсутствия сквэра, в соответствии с чем нижние крылья делаются длиннее верхних. Горло вшивается внутрь сети в начале мешка. Всплунутая тралом рыба оказывается накрытой сверху сквэром, с боков крыльями и увлекается через горло в мешок. Для защиты волочащегося по дну мешка служат фартуки, пришиваемые к нижней половине мешка. Кроме того, вдоль нижней подборы укрепляют бобинцы (на каменистых грунтах) или грунтропы (на мягких грунтах). Бобинцы представляют собой деревянные проваренные в смоле катушки, насаженные на отрезки металлического троса и соединенные между собой шеклами (скобами). Грунтропы изготавливаются из обрезков металлических тросов, обернутых обрывками старых сетей. По швам, соединяющим обе половины кутка, проходит трос, носящий название топенанта. От мотни он поднимается без привязи по нижней половине сети и крепится к шеклам бобинцев или грунтропов. К этим же шеклам крепятся тросы, называемые котропами, привязываемые другими концами перед выметом трала к дужкам распорных досок. Котропы служат для подтягивания центральной части сети к борту, после того как во время выборки трала распорные доски подойдут к дугам. Крылья сети крепятся к двум скобам, установленным на задней кромке траловых досок. Треугольные кружки досок (или заменяющие их цепочки) служат для крепления ваеров, намотанных другими концами на барабаны траловой лебедки. Наиболее употребительные траловые сети делаются длиной (по верхней подборе) в 28,0; 33,5; 39,0 м (92, 110 и 128 фут.).

ТРАЛОВЫЕ ЛЕБЕДКИ

– лебедки, устанавливаемые на траулерах для производства во время рыболовного промысла следующих операций: выбора и вытравливания главными барабанами ваеров, для выбора турачками котропов, лопарей талей, джильсона и месенджера. Для выполнения этих функций барабаны Т. Л. должны работать вместе или порознь, для чего у Т. Л. устраиваются специальные муфты, соединяющие барабаны с рабочим валом, и отдельные тормоза для каждого барабана. Лебедки строятся двух типов: с одной и двумя скоростями вращения барабанов.

ТРАЛЫ

(Sweeps) – приспособления, служащие для обнаружения и уничтожения мин. По своему тактическому назначению все применяемые Т. разделяются на: тралы-искатели, тралы-разрядители и тралы-уничтожители. См. также Охранители.

ТРАЛЫ ГИДРОГРАФИЧЕСКИЕ

– специальные приборы, служащие для производства гидрографического траления (см.). У нас применяются Т. Г.: трал Шестранда, трал Р. Меллера (финляндский трал), трал Шульца и др.

ТРАЛЫ ПРОТИВОЛОДОЧНЫЕ

— специальные тралы, употребляемые как средство, препятствующее проникновению подводных лодок в определенные районы.

ТРАЛЬЩИК

(Mine-sweeper) — военный корабль, предназначенный для обнаружения и уничтожения мин тралами и имеющий для этого специальное оборудование. Существуют следующие типы Т.: 1) быстроходные Т., предназначенные для следования совместно с флотом или его отдельными соединениями и для траления в районах, удаленных от мест их базирования; иногда их называют эскадренными; 2) базовые Т., предназначенные для траления в районе базы и не нуждающиеся в большой скорости хода; 3) мелкосидящие Т., выполняющие работы по тралению мин, поставленных на небольшое углубление.

ТРАЛЬЩИКИ КАТЕРНЫЕ

— паровые или моторные катера, приспособленные для производства тральных работ (траления).

ТРАМПЫ, БРОДЯЧИЕ СУДА, СУДА ДИКОГО ПЛАВАНИЯ

(Tramp) — транспортные суда, занимающиеся перевозкой грузов по любым направлениям в зависимости от потребностей перевозки. В условиях плановой организации нашего транспорта хотя Т. и применяются, но этот тип судов у нас изживается, а также выходит из употребления и в капиталистических странах.

ТРАНЕЦ, или ТРАНЦЕВАЯ ДОСКА

(Transom) — доска, образующая кормовой срез у гребных шлюпок: барказов, полубарказов, катеров, гичек и ялов. Верхняя часть Т. называется гакобортом. См. Транцы.

ТРАНЗИТ

(Transit) — движение товаров или пассажиров из одной страны в другую через третью страну. Промежуточная страна называется транзитной. Иногда Т. совершается через несколько промежуточных стран. Бывают также случаи, когда товары идут из одной области какой-либо страны в другие области той же страны транзитом через чужое государство.

ТРАНЗИТОМ

(In transit) — импортируемые товары, следуемые через страну из одного порта в другой для реэкспорта, а также перегружаемые в порту товары с одного судна на другое.

ТРАНЗИТНЫЕ АМБАРЫ

(Transshipment sheds) — склады при таможне для хранения транзитных грузов.

ТРАНСАТЛАНТИК

(Atlantic liner) — см. Ляйнеры, суда линейного плавания.

ТРАНСАТЛАНТИЧЕСКИЙ

— 1. Заатлантический, находящийся по ту сторону Атлантического океана. 2. Проходящий с одного берега Атлантического океана на противоположный. Трансатлантический пароход — пароход, совершающий срочные рейсы между портами Европы и восточным берегом Америки.

ТРАНСМИССИЯ

(Transmission) – ременная или канатная передача (валы, шкивы, подшипники и пр.), предназначенная для передачи вращательного движения двигателя к отдельным рабочим машинам.

ТРАНСОМ-КНИЦЫ

(Transom knees) – см. Кница.

ТРАНСПОРТЕРЫ

– перегрузочное устройство различных систем для штучных и навалочных грузов. Переносят отдельные места со скоростями от 0,5 до 1,5 м/сек по горизонтальному и наклонному направлениям с уклоном до 30°; производительность определяется в пределах от 20 до 60 т/ч.

ТРАНСПОРТЕРНЫЕ ВИНТЫ И СПИРАЛИ

– перегрузочные устройства для массовых грузов, характеризующиеся простой конструкцией и применяемые иногда для перемещения зерна в элеваторах.

ТРАНСПОРТИР

(Protractor) – чертежный инструмент, служащий для построения при прокладке курса и пеленга на карте заданных углов и для измерения имеемых углов. Т. состоит из металлического, рогового или целлулоидного полукруга, разделенного на градусы, через 1° или через 1/2°, с линейкой по диаметру 0° – 180°. Посередине, на внутреннем срезе линейки, нанесен штрих, отмечающий собой центр делений дуги Т. Имея в виду современную компасную картушку, разбитую на 360°, деления на Т. выделки Завода мореходных инструментов наносятся на внешней и внутренней кромке его дуги. Надписи делений отличаются на 180° и идут: 1) по внешнему срезу дуги от 0° до 90° и от 270° до 360°; 2) по внутреннему срезу дуги от 180° до 270° и от 90° до 180°.

ТРАНСПОРТНЫЕ СУДА

(Transport ships) – суда для перевозки пассажиров и разного рода грузов. Эти суда называют обычно коммерческими (Merchant ships), или торговыми, судами (раньше называли купеческими судами), причем эта терминология привилась исключительно к судам, занимающимся морской торговлей. Термин коммерческие суда, как не отвечающий социалистическим условиям организации водного транспорта, в СССР выходит из употребления. Т. С. по условиям организации их эксплуатации делятся на две категории: 1) суда линейного плавания и 2) бродячие суда, суда дикого плавания, или трампы. По назначению Т. С. бывают следующих родов: пассажирские, грузовые, грузопассажирские, суда переправы, или паромы.

ТРАНСПОРТЫ

(Ammunition ships, transport ships, store ships, troop ships) – суда, служащие для несения транспортной службы при флоте, т. е. выполняющие задачи снабжения боевых кораблей топливом, боеприпасами, водой, продовольствием и т. п., а равно и предназначенные для перевозки войск. По роду перевозимых грузов они разделяются на: артиллерийские (боевые припасы), минные (торпедное и минное снабжение), угольные, нефтяные, водоналивные (пресная вода) и войсковые (перевозка войск).

ТРАНСФОРМАТОР

(Transformer) – электромагнитный прибор для повышения или понижения напряжения переменного тока при той же частоте. Состоит из сердечника, сделанного из листового железа, и двух обмоток (толстой и тонкой), окружающих сердечник. Иногда применяется только одна обмотка (автотрансформатор). Т. бывают однофазные и многофазные. Для целей измерений применяют измерительные Т.

ТРАНЦЫ

(Transoms) – на деревянных (военных и гражданских) судах нижняя часть срезанной плоскости кормы набирается в виде горизонтальных брусьев (транцев). Брус, помещаемый своей верхней гранью на высоте косяков нижней палубы, называется вин-транец; располагаемый же на высоте этой палубы – дек-транец, а между ними филин-транец. Ниже дек-транца помещаются несколько дополнительных брусьев (транцев); число их обуславливается образованием кормы: при полной корме их бывает больше, при острой – меньше. На металлических судах транцевыми листами (Transoms, transom-floors, transom-plates) называют поперечные флоры в наборе подзора у ахтерштевня (транцевые флоры).

ТРАП

(Ladder) – 1. Лестница на судне. 2. Водяной запор сточного трубопровода в виде U-образного отрезка трубы, располагаемого вертикально; вода, находящаяся всегда в трапе, препятствует проникновению дурных запахов из трубопровода.

ТРАП ВОДОЛАЗНЫЙ

– см. Водолазный аппарат.

ТРАП ЗАБОРТНЫЙ

(Gangway ladder) – трап особого устройства, устанавливаемый на бортах судна при его стоянке на якоре, для входа на судно и схода с него.

Трап забортный.

В зависимости от того, на каком борту установлен, получает наименование правого или левого.

ТРАПБАЛКА

(Davit) – балка, имеющая вид невысокой поворотной шлюпбалки, снабженная таями. Служит для поддержания нижней площадки забортного трапа. Помощью Т. трап по миновании надобности поднимается, укладывается на палубу и крепится по походному.

ТРАСАНТ

(Drawee) – векселедатель; лицо, выдающее тратту, переводящее свой платеж на другое лицо.

ТРАСАТ

(Drawer) – векселеполучатель; лицо, получающее предложение уплатить определенную сумму по переводному векселю.

ТРАТТА

– переводный вексель.

ТРАУЛЕРЫ

(Trawlers) – наиболее распространенный тип морских рыболовных судов. Размеры Т. могут быть различными в зависимости от продолжительности рейса, причем в каждой стране выработались свои более или менее определенные типы судов для различных районов плавания. В то время как для прибрежного промысла обычно применяют суда длиной 30–35 м с продолжительностью плавания 4–10 суток, наиболее крупные Т. имеют в длину до 65 м и остаются в море 4–6 месяцев. Наиболее распространенными типами Т. дальнего плавания являются суда длиной 42–47 м, предназначенные главным образом для промысла у берегов Исландии и в Баренцевом море. Советские Т. состоят по преимуществу из паровых траулеров длиной около 50 м и дизельных траулеров длиной в 42 м. По способу хранения улова делятся на ледничные и

рефрижераторные, в которых рыба сохраняется в охлажденном виде, посольные, в которых практикуется посол рыбы в трюмах.

По своему конструктивному типу Т. относится к однопалубным судам с непрерывной или повышенной в корме палубой (квартердеком). Квартердек образует жилую часть палубы, отделенную от рабочей части, загрязненной во время промысла рыбными отбросами. Т. обычно строятся с нормальным баком. Рубка у Т. составляет обычно одно целое с машинно-котельной шахтой.

Т. снабжается иногда одним парусом на грот-мачте (бизань) и одним или двумя парусами на фок-мачте. Паруса делаются небольших размеров и имеют вспомогательное значение. Они уменьшают размахи бортовой качки и позволяют привести судно к ветру при застопоренной машине.

ТРАУЛЕРЫ-ДРИФТЕРЫ

— рыболовные суда комбинированного типа, снабженные как дрейфтерным, так и траловым промысловым оборудованием. Во время хода сельди они промысляют дрейфтерными сетями, а в остальное время пользуются тральными сетями. По внешнему виду Т.-Д. английского типа отличаются от дрейфтеров лишь наличием траловой лебедки, дуги и другого оборудования для промыслов, а также несколько большими размерами. К этому типу судов принадлежат построенные в Англии Т.-Д. Дальгосрыбтреста. Суда эти имеют следующие элементы: длину 32 м, ширину 6,40 м и осадку при выходе на промысел носом 2,22 м и кормой 4,08 м; водоизмещение их при средней осадке 3,44 м составляет 400 т; мощность машины 350 лс. Скорость ок. 9 узлов.

ТРАФАРЕТНЫЕ КИСТИ

— см. Ручник.

ТРЕВОГА

(General quarters, alarm) — сигнал для вызова личного состава на места по боевому расписанию. На кораблях ВМФ тревога играет лишь в следующих случаях: а) для боевых надобностей и для производства стрельбы; б) при авариях, т. е. при фактических пожарах, затоплениях и других подобных случаях.

ТРЕКАТЬ, ТРИОКАТЬ, ТРЮКАТЬ

(To sling out) — тянуть что-нибудь вяло, с припевами, со счетом. "Не трекай", бери ходом, навались — не дергай, а тяни.

ТРЕНД

— см. Якорь адмиралтейский.

ТРЕНИЕ

— сопротивление движению, возникающее при перемещении соприкасающихся тел одно относительно другого. Различают Т. скольжения (Т. 1-го рода), появляющееся в результате скольжения одного тела по другому, и Т. качения (Т. 2-го рода), появляющееся в результате качения одного тела по поверхности другого. Т. качения значительно меньше Т. скольжения, чем объясняется применение шарико- и роликоподшипников. Для уменьшения Т. скольжения применяются различного рода смазки.

ТРЕНОГИЕ МАЧТЫ

— см. Мачты боевые.

ТРЕНЦЕВАНИЕ

(Worming, whipping, keckling, snaking, marling) — особый вид такелажной работы, заключающийся в следующем: туго растянутый и смазанный смолой трос обвивают по

спуску шкимушгаром, линем или тонким тросом, носящими название трень, с целью заполнения ими углублений (борозд) между прядями тренцуемого троса.

Тренцевание.

После этого трень прогоняют по спуску драйком (см. драек) для того, чтобы она легла ровень и заполнила совершенно промежутки между прядями. Для прочного укрепления треней на трос кладутся через равные промежутки марки со змейкой, а концы треней пробиваются в трос.

Тренцуют трос для того, чтобы выравнять его поверхность и тем самым воспрепятствовать скоплению воды в углублениях.

ТРЕНДЫ

— тонкие веревки, обвитые около штагов.

ТРЕНЬ, ТРЕСИНГ

(Worming) — см. Тренцевание.

ТРЕПАЛО

— инструмент, употребляемый при тканье матов. Представляет собой доску крепкого дерева длиной около 2 м с ручкой. Одна из кромок Т. заострена.

Трепало.

ТРЕПАЧ

(Tewing beater or tool) — деревянный нож, которым треплют пеньку.

ТРЕТНИЕ БРУСЬЯ

— два или три наложенные один на другой бруса, установленные на копани и врезанные в них. Служат в качестве боковых кильсонов. Т. Б. устанавливаются на деревянных судах баржевой конструкции.

ТРЕУГОЛЬНИК ПОЛОЖЕНИЯ

— см. Астрономический треугольник.

ТРЕХДЕЧНЫЙ КОРАБЛЬ

(Three-decked ship, three-decker) — корабль с тремя палубами.

ТРЕХМАЧТОВОЕ СУДНО

(Three-masted vessel) — судно, имеющее три мачты.

ТРЕХПРЯДНЫЙ ТРОС

— трос, спущенный из трех прядей.

ТРЕХФАЗНАЯ МАШИНА

— электрическая машина переменного тока (генератор или двигатель), у которой обмотка статора (якоря) состоит из трех отдельных обмоток, смещенных друг относительно друга на $1/3$ периода; концы обмоток соединяются звездой или треугольником.

ТРЕХФАЗНЫЙ ТОК

— переменный ток, получающийся от сочетания трех самостоятельных однофазных токов, сдвинутых по фазе один относительно другого на $1/3$ периода.

ТРЕХФЛАЖНАЯ СИГНАЛЬНАЯ КНИГА

— сигнальный свод, в котором сигналы изображаются сигнальными сочетаниями из трех флагов.

ТРЕХЭЛЕКТРОННАЯ ЛАМПА, ТРИОД

(Triode) — электронная лампа с тремя электродами: анодом, катодом и сеткой.

ТРЕШКОУТ

— небольшое деревянное речное грузовое беспалубное судно длиной около 17 м, грузоподъемностью около 40 т.

ТРЕЩИНА

(Crack) — узкая полоса воды в сплошном льду, образовавшаяся под влиянием ветра, приливо-отливных явлений, температурных изменений и других причин.

ТРИАНГУЛЯЦИЯ

(Triangulation) — наиболее точный прием определения взаимного расположения точек на земной поверхности. При Т. выбираются на открытых и возвышенных местах опорные пункты и закрепляются постройкой специальных знаков. Стороны между знаками образуют сеть (тригонометрическую сеть). В цепи треугольников измеряют непосредственно одну из сторон одного из треугольников (базис) и все углы во всей сети, а затем путем вычислений находят остальные стороны всех треугольников. Одновременно определяют взаимное превышение опорных точек.

ТРИГАНТИР

(галерн.) — брус, устанавливаемый поперек ахтерштевня и служивший основой для кормовых креплений.

"ТРИДАНТ"

— см. Лаги механические.

ТРИМО

(стар.) — от англ. trim; хорошо снаряженное и приведенное в порядок судно.

ТРИНИТРОКРЕЗОЛ

— взрывчатое вещество, получаемое нитрованием метакрезола и схожее с тринитрофенолом. Применяется в сплавленном виде для снаряжения бризантных бомб.

ТРИНИТРОТОЛУОЛ, ТРОТИЛ

— взрывчатое вещество, получаемое нитрованием толуола. Малочувствителен к тепловым и механическим воздействиям и к детонации. Применяется для снаряжения снарядов морской артиллерии, мин, торпед и т. п.

ТРИНИТРОФЕНОЛ

— пикриновая кислота. См. также Мелинит.

ТРИНКЕТ, ТРУНКЕТ

(галерн.) — передняя меньшая мачта на галере. Тринкетовая райна (рей), тринкетовый парус и пр.

ТРИОКАТЬ

(стар.) – см. Трепать.

ТРИПЛАН

(Triplane) – самолет с тремя несущими поверхностями, расположенными одна над другой.

ТРИРЕМА

(Tireme) – военный корабль древних времен с тремя рядами весел.

ТРИСЕЛЬ

(Trysail) – косо́й четырёхугольный парус, ставящийся на мачте. Верхняя его шкаторина пришнуровывается к гафелю, а к передней привязываются сегарсы, ходящие по мачте или трисель-мачте. Иногда к передней шкаторине вместо сегарсов привязываются раксы, которые ходят по погону, прикрепленному к мачте.

ТРИСЕЛЬ-ГИТОВЫ

– снасть бегучего такелажа триселя. Гитовы триселя называются: гитов, подтягивающий заднюю шкаторину триселя к гафелю, верхним; гитов, проведенный под усы гафеля, коренным; гитов, притягивающий парус к мачте, нижним.

ТРИСЕЛЬ-МАЧТА

(Trysail mast, snow mast) – тонкое древко, устанавливаемое сзади нижней части мачты, по которой ходят сегарсы триселя. Применяется на судах, на которых составные мачты не допускают возможности надевания сегарсов.

ТРИСЫ

(стар.) – брасы блинда-рея.

ТРОЙНИК

– 1. Большая лопарская лодка на троих (сев.) 2. Арматура трубопровода, служащая для устройства разветвления на отдельные отрезки.

ТРОЛИТ

– пластическая масса, близкая к целлулоиду, но менее огнеопасная. Применяется в технике слабых токов в качестве изоляционного материала.

ТРОМБ

– смерч (см.).

ТРОМБАК, ТРОМБАКА

(касп.) – парусное судно греческого типа.

ТРОНКОВЫЙ ПОРШЕНЬ

– поршень двигателя в виде стакана, непосредственно соединенного шатуном. В тронковых машинах отсутствует крейцкопф, а поршень не имеет штока.

ТРОПИК КОЗЕРОГА

(Tropic of Capricorn) – см. Тропики.

ТРОПИК РАКА

(Tropic of Cancer) – см. Тропики.

ТРОПИКИ

(Tropics) – параллели, отстоящие на $23^{\circ},5$ к северу и к югу от экватора. Северный тропик называется тропик Рака, южный – тропик Козерога. Страны, расположенные между тропиками, называются тропическими. Между этими параллелями происходит годовое движение Солнца. В дни солнцестояний Солнце описывает своим суточным движением эти круги.

ТРОПИЧЕСКИЕ ЦИКЛОНЫ

(Tropical cyclones, revolving storms) – циклоны, зарождающиеся и перемещающиеся в тропических широтах и по многим признакам весьма сходные с циклонами умеренных широт. От последних они отличаются гораздо большими величинами барического градиента и, следовательно, гораздо большими скоростями ветра, достигающего в них, как правило, силы урагана. Т. Ц. встречаются в тропических широтах всех трех океанов, кроме тропических широт южной Атлантики. Т. Ц. представляют большую навигационную опасность как вследствие громадной силы ветра, так и вследствие сильной толчеи (см.) в их центральном районе. Для расхождения с ними суда должны твердо соблюдать специальные правила (см.). Местное название Т. Ц. в Вест-Индии – ураган, в Китайском море – тайфун, в Индийском океане – циклон.

ТРОПОСФЕРА

– нижний слой атмосферы, в котором наблюдаются восходящие и нисходящие течения воздуха, а также довольно правильное понижение температуры по мере возрастания высоты (на $5-7^{\circ}$ на каждый км). Над Т. начинается стратосфера, где убывание температуры прекращается. Граница между этими двумя слоями атмосферы лежит в средних широтах на высоте 11 км.

ТРОС

(Rope) – общее название всякой веревки, применяемой на судах флота. В зависимости от материала Т. бывают: пеньковые – из волокон конопли, называемых пенькой; травяные – из волокон трав и деревьев, растущих в тропических странах; проволочные – из железной или стальной оцинкованной проволоки; кожаные – свитые из тонких сыромятных ремешков (употреблялись в старое время). Толщина тросов измеряется по окружности в мм, см или в дм.

ТРОС БЕЛЫЙ, ТРОС БЕЛЕННЫЙ

(White rope, untarred rope) – несмоленный. Употребляется для вооружения шлюпок и там, где не хотят пачкать вещи смолой. См. также Трос пеньковый.

ТРОС БОРОДОЧНЫЙ

– трос, спущенный из бородки. Т. Б. употребляются там, где не требуется особой крепости и где не имеет значения толщина троса. Из Т. Б. делаются, в частности, бельевые леера и коечные шкентросы. См. Трос пеньковый.

</FONTaaaa

ТРОС КАБЕЛЬНОЙ РАБОТЫ, КАБЕЛЬНОГО СПУСКА

(Cable-laid rope) – см. Трос пеньковый.

ТРОС КОЖАНЫЙ

(Hide rope) – см. Трос.

ТРОС КОКОСОВЫЙ

– выделяется из волокон, окружающих твердую оболочку кокосовых орехов. Т. К., как и манильский трос, чрезвычайно легок и не тонет в воде. Главные его достоинства – исключительная эластичность, в связи с чем он особенно пригоден для буксировки. Крепость Т. К. в 4 раза меньше крепости смоленого троса, но вес его вдвое меньше.

ТРОС МАНИЛЬСКИЙ

(Manilla rope) — травяной трос, выделанный из волокон бананового дерева (см. Абака). Трос, каболки и пряди его вьются так же, как и у обыкновенного пенькового. Т. М. изготавливается всегда тросовой работы. По крепости Т. М. не уступает пеньковому, более легок, мягок, гибок и не тонет в воде. Благодаря этим качествам он употребляется для буксиров, швартовов и для леерного сообщения.

ТРОС МОЧАЛЬНЫЙ

— изготавливается из липового лыка. Т. М. применяют главным образом на лесосплавных караванах, на плотках и белянах.

ТРОС ОБРАТНОГО СПУСКА

— см. Трос пеньковый.

ТРОС ПЕНЬКОВЫЙ

(Nemp rope) — выделяется из волокон конопли, называемых пенькой. Из пеньки прядут вручную слева вверх направо каболки. Если трос надо получить смоленый, то каболки смолят в горячей смоле. Из каболок спускают (вьют) справа вверх налево пряди. Чтобы получить трос, берут три или четыре пряди и их свивают слева направо (по солнцу).

Тросы тросовой работы. 1 — пеньковый, 2 — проволочный.

Тросы кабельной работы. 1 — пеньковый 2 — проволочный.

Если трос спускают из четырех прядей, то внутри его имеется пятая слабо свитая прядь — сердечник, вокруг которого и спускают пряди. Сердечник служит для ровности свивания троса и для заполнения пустоты между прядями, в которой могла легко скапливаться влага. Спущенный таким образом трос называется тросом прямого спуска, или тросовой работы (тросового спуска). Чтобы получить более толстый трос, берут большее число каболок для спуска прядей. Иногда трос спускают не из пряди, а из готовых тонких тросов тросовой работы. Такие тросы называются стрендями и спускаются справа налево (против солнца). Тросы, спущенные из стрендей, называются тросами кабельной работы (кабельного спуска). В некоторых случаях каболки, пряди и сам трос спускают в обратную сторону, начиная вить каболки справа налево; такой трос называется тросом обратного спуска и употребляется редко. Кроме того, на судах употребляются тросы плетеные, состоящие из одной слабо свитой пряди, покрытой оплеткой. Плетеные тросы мало тянутся и не скручиваются и употребляются на сигнальные фалы и лаглины. Из пеньковой вычески, называемой бородкой, спускают тросы, называемые бородочными, которые не применяются для сильной тяги, т. к. имеют небольшую прочность.

Тросы, спущенные полого, называются ликтросами.

Таким образом, по спуску различаются тросы прямого и обратного спуска, причем все тросы могут быть смолеными и несмолеными (белыми). По числу прядей стрендей тросы разделяются на трех- и четырехпрядные и трехстрендные. По толщине тросы менее одного дм. называются линиями; от одного и до 4 дм. тросы особых названий не имеют и называются "трос такой-то толщины". Тросы кабельной работы от 4 до 6 дм. (100–152 мм) называются перлинями; от 6 до 13 дм. (152–330 мм) — кабельтовыми и от 13 дм. и выше — канатами. Тросы тросовой работы называются просто "трос такой-то толщины". По качеству пеньки тросы называются обыкновенными и бородочными.

Разрывная крепость смоленого трехпрядного троса тросовой работы в тоннах = $c^2/3$, где c — окружность троса в дм., или равна $0,5c^2$, когда c дано в мм.

Рабочую крепость троса, или то натяжение, при котором можно совершенно безопасно работать с тросом, принято считать в $1/6$ разрывной, т. е. рабочая крепость в тоннах = $c^2/10$, когда c дано в дм., и равна $0,08c^2$, когда c дано в мм. Если же трос часто выбирается на лебедке очень большим ходом или же подвержен различным переменным натяжениям, то его рабочая крепость принимается равной $0,1$ разрывной.

Трос кабельной работы на 1/4 слабее троса тросовой работы. Белый (несмоленный трос) на 1/4 крепче смоленного.

ТРОС ПЛЕТЕНЬИ

— см. Трос пеньковый.

ТРОС ПРОВОЛОЧНЫЙ

(Wire rope) — применяемый в настоящее время почти исключительно в виде стального троса, состоит из оцинкованных проволок, выделанных из тигельной или марганцевой стали и заменяющих в Т. П. каболки пеньковых тросов. Из проволок свиваются пряди, а из прядей вокруг пенькового сердечника — тросы. Проволочные тросы бывают гибкие (мягкие) и негибкие (жесткие). Гибкие тросы выделяются из большого числа тонких проволок, свитых в каждой пряди вокруг пеньковых сердечников.

Тросы проволочные. Разрез мягкого (слева) и жесткого (справа) проволочного троса.

Гибкий, обыкновенного спуска шестипрядный трос употребляется для буксиров и перлиней, тентовых и стоечных лееров, штаг-корнака, перевей-топенантов, топ-репов, постоянных стопоров, шкентелей и вообще для такелажа, подвергающегося изгибу. Гибкий, особой выделки трос в восемь прядей идет для брасов и топенантов, вант, шлюпочного рангоута, мелких стропов, лееров к откидным стойкам, для блоковых стропов и для бегучего такелажа. Гибкий, кабельной работы стальной трос служит для штуртросов, кат- и фиш-талей, шкентелей для подъема шлюпок, шкентелей для румпель-талей, подъемных горденей. Негибкий трос, более крепкий, состоит из меньшего числа, но более толстых проволок; его пряди не имеют своих особых сердечников, а спускаются вокруг одного общего сердечника. Негибкий шестипрядный трос в корабельном обиходе самый крепкий, употребляется для вант и штагов, всякого рода лееров, неподвижных шкентелей, цепных стропоров и вообще для стоячего такелажа, не подвергающегося крутому изгибу. Для лебедок и кранов входят в употребление особого рода стальные тросы с плосковатыми (не круглыми) стрендями.

Заводом Булливана в Лондоне выделяются тросы, в которых пряди имеют проволочные сердечники, но более мелкого сечения. Такие тросы употребляются там, где, кроме гибкости, требуется исключительная крепость.

Для паромов, туерной тяги и т. д. применяются особые тросы, внутри которых для гибкости помещены проволоки круглого сечения; средние проволоки имеют клинообразное сечение; наружные так плотно прилегают одна к другой, что даже в случае поломки какой-либо проволоки она остается на своем месте. Поверхность таких тросов совершенно ровная. Вода благодаря плотному прилеганию наружных слоев проволоки почти не имеет доступа внутрь. Т. П. имеет перед тросами, спущенными из растительных волокон, следующие главнейшие преимущества: при той же крепости Т. П. гораздо тоньше и легче, оказывают меньшее сопротивление ветру; при той же толщине более прочны и более экономичны. Недостатками Т. П. по сравнению с растительными являются: Т. П. подвержены образованию калышек, легко портятся от крутых изгибов и мало эластичны.

Разрывная крепость жесткого Т. П. $W = 4,8c^2$ в кг, где c — окружность троса в мм; если последняя дана в дюймах, то $W = 3c^2$, где W в тоннах.

Разрывная крепость гибкого шестипрядного стального троса $W = 4c^2$ в кг, где c — окружность троса в мм, или, если c дано в дм., то можно пользоваться формулой $W = 2,5c^2$, где W в тоннах. Рабочая крепость принимается равной 1/6 разрывной, но если трос выбирается лебедками очень большим ходом, то рабочая крепость рассчитывается в 1/10 разрывной. Если в Т. П. оказываются порванными несколько наружных проволок, то это не должно служить поводом к изъятию из работы всего троса; даже 8–10 порванных проволок на протяжении одного метра почти не влияют на его крепость.

ТРОС ПРЯМОГО СПУСКА

— см. Трос пеньковый.

ТРОС СМОЛЕННЫЙ, ТРОС СМОЛЬНЫЙ

(Black or tarred rope) – трехрядный Т. С, благодаря своей крепости и тому, что он не боится сырости, употребляется повсюду. Четырехрядный Т. С. благодаря ровности спуска применяется в тех случаях, когда тросу приходится подвергаться большому трению, как, напр., у талрепов вант, в некоторых таях и т. п. Т. С. кабельной работы употребляются как дректовы, швартовы, буксиры и т. п. и вообще там, где тросу приходится быть в воде, т. к. Т. С. мало намокают и быстро сохнут. См. также Трос пеньковый.

ТРОС СТАЛЬНОЙ

(Steel wire rope, steel rope) – см. Трос проволочный.

ТРОС ТРОСОВОЙ РАБОТЫ (ТРОСОВОГО СПУСКА)

(Hawser-laid rope) – см. Трос пеньковый.

ТРОС ХЛОПЧАТОБУМАЖНЫЙ

– вырабатывается из хлопка, значительно слабее пеньковых и от пребывания в воде делается совершенно непригодным. Применяется исключительно на спортивных судах.

ТРОСЫ ЗМЕИНЫЕ

– см. Тросы комбинированные,

ТРОСЫ КОМБИНИРОВАННЫЕ

– тросы такой конструкции, в которых основные недостатки проволочных тросов – малая эластичность и гибкость, порча троса от калышек и скользкость троса – сведены до минимума.

Тросы комбинированные.

Наиболее простым способом устранения скользкости троса является обвивка проволочного троса пеньковыми прядями, но в этом случае при сильных нагрузках не исключена возможность скольжения троса внутри пеньковой оболочки. Наилучшие финские Т. К. имеют следующую конструкцию: металлические пряди обвиты пеньковыми и вместе с ними свиты в трос. Сцепления между пеньковыми и металлическими прядями вполне достаточно, чтобы предотвратить всякое скольжение прядей. Такие тросы носят название тайфун-канатов. Т. К. кабельного спуска называются змеиными и отличаются особой гибкостью.

ТРОСЫ РАСТИТЕЛЬНЫЕ

– тросы, выделяемые из волокон растений.

ТРОТИЛ

– см. Тринитротолуол.

ТРОЦ

(галерн.) – раксы.

ТРУБА

(Funnel) – см. Дымовая труба.

ТРУБА

– тип небольшого речного гребного судна на Северной Двине.

ТРУБА ФЛЕРЬЕ

— особая труба секстана для ночных наблюдений, дающая изображение видимого горизонта в значительной степени ярче, чем обыкновенная труба. В секстанах Завода мореходных инструментов Т. Ф. при диаметре объектива в 40 мм дают увеличение, равное 4,4 при поле зрения, равном 10°.

ТРУБКА БОМБОВАЯ

(стар.) — трубка, наполненная горючим составом, вставлявшаяся в очко бомбы и служившая взрывателем.

ТРУБНЫЕ ДОСКИ

— утолщенные листы котлов, в которые вставляются дымогарные или водогрейные трубки.

ТРУБОПРОВОД БАЛЛАСТНЫЙ

— трубопровод, предназначенный для заполнения и опораживания балластных систем.

ТРУБОПРОВОДЫ

(Piping) — система труб, состоящая из магистралей и отрошков с необходимой арматурой, предназначенная для передачи жидкостей или газов из одного места в другое. Т. в зависимости от давления в них и от направления движения жидкости делятся на напорные и отливные. В зависимости от своего назначения Т. получают дополнительное наименование: водяной, воздушный, масляный, нефтяной, паровой и пр.

ТРУБШТАГИ

(Funnel stays) — бакштаги дымовой трубы.

ТРУБЫ СВАРНЫЕ

(Welded tubes) — трубы, изготовленные из полосовой стали со сварными швами.

ТРУБЫ ЦЕЛЬНОТЯНУТЫЕ

(Seamless tubes) — трубы бесшовные, изготовленные из стальных болванок путем протяжки этих болванок в нагретом состоянии через специальные станки. Одним из способов изготовления Т. Ц. является способ Маннесмана, почему Т. Ц. иногда называются маннесмановскими трубами. Т. Ц. употребляются в котлах высокого давления, в авиации и пр.

ТРЮМ, ТРЮЙМ, РЮЙМ

(Bilge, hold) — внутреннее помещение в судне, лежащее ниже самой нижней палубы (между днищем и платформой). Служит для укладки грузов (грузовой Т.), для размещения машин и котлов (машинный Т.) и т. п.

ТРЮМ ВОДЯНОЙ

— выгороженное в трюме специальное помещение для хранения питьевой воды. Внутри это помещение покрывается цементом.

ТРЮМ ГРУЗОВОЙ

— внутреннее помещение грузового судна, предназначенное для перевозки в нем различных грузов. Т. Г. занимают большую часть всего трюма грузового судна. На больших судах имеется обычно несколько Т. Г., отделенных друг от друга переборками. Размеры Т. Г. должны быть сообразованы с родом перевозимого груза. Над каждым Т. Г. должен быть расположен грузовой люк в каждой из палуб включительно до самой верхней, откуда ведется погрузка и разгрузка.

ТРЮМ-БАКШТАГИ

(стар.) — бакштаги, служащие для укрепления трюм-стеньги.

ТРЮМ-ШТАГ

(стар.) — штаг на кораблях XVIII в., протягивавшийся от вершин брам-стеньговых флагштоков.

ТРЮМНО-ПОЖАРНАЯ ПОМПА

— насос, обслуживающий пожарную систему.

ТРЮМНЫЕ МАШИНИСТЫ, ТРЮМНЫЕ

— специалисты рядового состава на военных кораблях, входящие в состав подразделения живучести. Обслуживают корабельные системы. В бою составляют главное ядро подразделения живучести.

ТРЮМСЕЛЬ

(Sky-sail) — летучий парус, ставившийся выше бом-брамселя.

ТУГОПЛАВКИЕ МЕТАЛЛЫ

— металлы, плавящиеся при очень высокой температуре. К таким металлам принадлежат, напр., платина (температура плавления 1770°), ниобий (1950°), рубидий (2000°), молибден (2570°), осмий (2700°), вольфрам (3400°) и др.

ТУЕР

— судно, передвигающееся путем подтягивания по цепи или стальному тросу, проложенному по дну реки или канала.

ТУЗ, ТУЗИК

(Dinghy) — двухвесельная шлюпка для одного гребца. Самая маленькая из всех судовых деревянных шлюпок.

ТУЛЬТ

— единица меры для лесоматериала в виде капбалок, равная 66 м (216 пог. фут.) (Running feet) с диаметром в 280 мм (11 дм.) в вершине.

ТУМАН

(Fog) — скопление микроскопических капелек воды (или ледяных иголок), взвешенных в нижнем слое атмосферы (облака представляют собой такой же Т., но на большей или меньшей высоте над поверхностью земли). Образуется при охлаждении влажного воздуха ниже точки росы. Густота Т. бывает различна — от легкой дымки в воздухе до совершенно непрозрачного густого слоя, затемняющего солнечный свет. Собственно Т. сейчас называют только такой туман, видимость в котором меньше 1 км. При видимости в Т. от 1 до 2 км говорят о туманной дымке или просто дымке. Т., образующиеся при весьма низкой температуре, состоят из микроскопических ледяных кристаллов, т. наз. "ледяных игл". Различают Т. радиационные, адвективные и адвективно-радиационные (см.).

"ТУМАН", "ТУМАННЫЕ КАРТИНЫ"

— так моряки иронически говорят про плохо, неправильно, нечетко выполненный кораблем или на корабле маневр, про отдельные события или происшествия на корабле, свидетельствующие о неналаженности службы на нем, или об отсутствии военно-морской выучки у экипажа корабля.

ТУМАН ПОЗЕМНЫЙ

(Ground fog) — туман, часто наблюдающийся по вечерам и ночью в ясную погоду над реками и сырыми местами; толщина слоя такого тумана обыкновенно бывает невелика.

ТУМАН ПРИПОДНЯТЫЙ

— см. Облака слоистые.

"ТУМАН ПЯТНАМИ"

— см. Туманы радиационные.

ТУМАНЫ АДВЕКТИВНЫЕ

— туманы, образующиеся вследствие протекания более теплого воздуха над более холодной подстилающей поверхностью, т. е. в "пришлом воздухе". Они захватывают обычно обширные области, почему их иногда называют разлитыми туманами.

ТУМАНЫ АДВЕКТИВНО-РАДИАЦИОННЫЕ

— при достаточно интенсивной инсоляции и обусловленном ею достаточно интенсивном нагревании адвективного тумана или, соответственно, слоистых облаков "сверху", они постепенно редкнут и могут днем совсем исчезнуть, вновь появляясь с уменьшением интенсивности инсоляции и усилением охлаждения излучением (радиацией) к вечеру. Образующиеся в этих условиях туманы часто называют адвективно-радиационными.

ТУМАНЫ РАДИАЦИОННЫЕ

— туманы, образующиеся в результате охлаждения подстилающей поверхности и излучения нижнего слоя воздуха. От адвективных туманов они отличаются не только способами образования, но и по характеру: а) мощность их при прочих равных условиях небольшая при слабых ветрах; б) на образование их существенное влияние оказывает характер подстилающей поверхности и рельеф местности. Т. Р., в отличие от адвективных туманов, образуются только местами, почему к ним и применяется иногда выражение туман пятнами.

ТУМАНЫ РАЗЛИТЫЕ

— см. Туманы адвективные.

ТУМАНЫ СУХИЕ, МГЛА

(Haze) — скопление взвешенных в нижнем слое воздуха частичек дыма лесных, торфяных или степных пожаров, а также пыли, поднятой над пустынями и степными областями, переносимых ветром на большие расстояния.

ТУМАННОСТИ

— скопление в мировом пространстве крайне разреженных газообразных веществ или же звездные скопления, которые даже в сильнейшие телескопы представляются в виде светлых пятен. Форма и размеры Т. весьма разнообразны. Различаются по форме туманности планетарные и спиральные. Последних насчитывается сотни тысяч, и они, по-видимому, представляют самостоятельные звездные системы. За исключением немногих случаев Т. видны только в телескоп.

ТУМБА ПРИЧАЛЬНАЯ, ШВАРТОВНАЯ

— см. Причальная тумба.

ТУННЕЛЬ гребного вала

(Shaft-tunnel) – длинный коридор от кормовой переборки машинного отделения до кормы судна, в котором проходит гребной вал.

ТУННЕЛЬ ДЛЯ ВИНТА

(Tunnel for screw) – выемка в корпусе кормовой части мелкосидящего судна для помещения гребного винта. При вращении винта туннель заполняется водой, чем обеспечивается его нормальная работа.

ТУРА

(арх.) – всякий морской порост, водоросль.

ТУРАЧКИ

– боковые барабаны на траловых лебедках.

ТУРБИНА ВОДООТЛИВНАЯ

– центробежная помпа с вертикальным валом. Т. В. состоит из чугунного или стального литого корпуса, внутри которого на валу вращается турбинное колесо, представляющее собой диск с лопатками. При вращении колеса посредством электро- или гидромотора вода всасывается через отверстие в центре турбины и лопатками отбрасывается в спиралеобразный кожух корпуса турбины. Отсюда вода переходит в отливное отверстие и по отливной трубе удаляется за борт. Т. В. устанавливаются возможно ниже и берут воду из-под себя, а иногда из соседнего отделения. Мощность Т. В. колеблется от 250 до 750 т воды в час.

ТУРБИНА МНОГОСТУПЕНЧАТАЯ ПАРОВАЯ

(Multistage turbine) – паровая турбина с несколькими рабочими и направляющими дисками, в которой расширение пара совершается последовательно на нескольких ступенях. Сейчас почти все турбины строятся многоступенчатыми, т. к. одноступенчатые турбины должны иметь слишком большое число оборотов для того, чтобы быть экономичными.

ТУРБИНА ПАРОВАЯ

(Steam-turbine) – паровой двигатель вращательного типа, отличающийся от паровой машины с переменным-возвратным движением тем, что в турбине используется для получения механической работы кинетическая энергия пара, тогда как в паровых машинах для той же цели используется потенциальная энергия пара. Для этого в турбинах производится предварительно преобразование потенциальной энергии свежего пара в кинетическую посредством пропуска пара через насадки или сопла переменного сечения, в которых пар приобретает за счет уменьшения своего давления огромную скорость. Для той же цели во многих конструкциях турбин пар пропускается через каналы, образованные лопатками, установленными радиально по окружности неподвижных дисков. Из насадок или из каналов неподвижных дисков пар поступает с огромной скоростью в каналы, образованные лопатками, установленными радиально на подвижных дисках, соединенных с валом турбины. Протекая через эти каналы, пар заставляет вращаться диски, причем происходит преобразование кинетической энергии пара в механическую рабочую.

Турбина паровая.

Т. П. разделяются на активные и реактивные. В первых преобразование потенциальной энергии в кинетическую происходит полностью в насадках или в каналах неподвижных дисков, как указано выше, а во вторых это преобразование частично происходит в насадках или в каналах неподвижных дисков, а частично в каналах подвижных дисков. Активные турбины иначе называются турбинами равного давления, т. к. давление пара в них при переходе с направляющих лопаток на рабочие лопатки остается постоянным.

ТУРБИНА СМЕШАННОГО ТИПА

(Combination turbine) — см. Комбинированная турбина.

ТУРБИННЫЕ СУДА

(Turbine ships) — суда, приводимые в движение при помощи паровых турбин.

ТУРБИНЫ С ЗУБЧАТОЙ ПЕРЕДАЧЕЙ

(Geared turbine) — турбозубчатая передача применяется в настоящее время на большинстве военных кораблей с мощными силовыми установками с целью уменьшить число оборотов турбины и получить наиболее выгодное число оборотов винта. Применение зубчатых передач дает возможность при механическом коэффициенте их полезного действия, равном 0,98–0,99, понизить число оборотов гребного винта в 8–10 раз по сравнению с числом оборотов турбины. Поэтому окружная скорость вращения турбин может быть подобрана так, чтобы получить высокий термический коэффициент полезного действия турбины.

ТУРБИНЫ С ЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ ПЕРЕДАЧЕЙ

— Турбоэлектрическая передача применяется с той же целью, что и зубчатая передача турбины. Турбины с высоким числом оборотов вращают генераторы электрического тока. Последние подают ток для питания электродвигателей, действующих на гребные валы и вращающихся с меньшим числом оборотов, отвечающим наибольшему полезному действию винтов. Турбоэлектрическая передача по сравнению с зубчатой передачей является обычно более тяжелой и имеющей меньший коэффициент полезного действия. К числу преимуществ турбоэлектрической передачи следует отнести удобство размещения ее на корабле, а также удобство управления, которое может быть осуществлено с мостика корабля. Турбины с электрической передачей имели сравнительно большое применение на военных кораблях флота США.

ТУРБОУАЛЬТЕРНАТОР

— см. Турбогенератор.

ТУРБОГЕНЕРАТОР, ТУРБОДИНАМО

(Turbogenerator) — паровая турбина и электрический генератор, соединенные между собой в один агрегат. По преимуществу применяется Т. переменного тока (турбоальтернатор). Т. изготавливаются в настоящее время обычно с высоким числом оборотов (1500–3000 об/мин).

ТУРБОДИНАМО

— см. Турбогенератор.

ТУРБОЗУБЧАТАЯ ПЕРЕДАЧА

— см. Турбина с зубчатой передачей.

ТУРБОКОМПРЕССОР

(Turbine compressor) — центробежный воздушный насос, приводимый в движение турбиной. В авиации применяются Т., работающие выхлопными газами мотора; служат для наддува двигателей.

ТУРБОЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ ПЕРЕДАЧА

— см. Турбины с электрической передачей.

ТУРБУЛЕНТНОЕ ДВИЖЕНИЕ

— см. Вихревое движение.

ТУРБУЛЕНТНОЕ СТРОЕНИЕ ВЕТРА

— см. Строение ветра.

ТУРЕЛЬ

— род поворотной башни, устраиваемой на военных самолетах для установки в ней пулеметов и пушек.

ТУРЕМА, ТЮРЕМА

— трехмачтовое судно шведского шхерного флота конца XVIII в., подобное фрегату и шебеке. Оно имело двадцать 12-фунтовых пушек на палубе, две такие же на носу и несколько фальконетов по бортам. Могла держаться в открытом море, а в штилевую породу ходила довольно хорошо на веслах, имея их 18 пар. Длина Т. достигала 37 м (120 фут.), ширина 9 м (30 фут.), а осадка в грузу от 3 до 3,4 м (10–11 фут.). Экипаж состоял из 250–275 чел.

ТЫЧКА

(днепр.) — веха для обозначения стрежня.

ТЪЯЛК, ТЯЛКА

— небольшое голландское парусное, обычно одномачтовое, грузовое судно с плоским днищем и бортовыми шверцами. По своему виду весьма похож на коф, но отличается от последнего, кроме шверцов, ложкообразной кормой с дейдвудом довольно больших размеров. Главные размеры его: длина 15–26 м, ширина 4,0–5,5 м; углубление 1,4–2,4 м.

ТЭНДЕМ

— см. Тандем.

ТЮК

— см. Ярусная сеть.

ТЮЛЕНЬКИ

— небольшие парусные суда грузоподъемностью от 10 до 30 т, для тюленьего промысла на Каспийском море. В основном схожи с каспийскими рыбницами. Слабый набор корпуса и неудачные для ледовой работы образования являлись причиной высокой аварийности Т.

ТЯГА

(1. Draught of air. 2. Rod) — 1. Движение газов от пункта с большим давлением к пункту с меньшим давлением, вызываемое разностью давлений газов в связи с разностью их температуры и удельного веса в двух точках газоходов и дымоходов котла. Величина, или сила, Т. измеряется высотой столба воды, уравнивающего своим весом разность давлений. Регулируя Т. заслонкой, изменяют скорость подтока воздуха к топливу и интенсивность горения топлива. Указанная Т. носит название естественной в отличие от искусственной, получаемой посредством как вдувных вентиляторов (Т. системы Гоудена), так и вытяжных вентиляторов. Искусственная Т. широко применяется в котельных установках военных кораблей, где требуется большая форсировка котлов, причем она достигается обычно устройством герметически закрытых кочегарок, находящихся под повышенным давлением воздуха. 2. Стержень, с помощью которого передается растягивающее усилие от одного звена механизма к другому. 3. Т. винта — сила, развиваемая воздушным винтом, приводимым во вращение авиационным двигателем, и совпадающая по направлению с осью мотора и самого винта. 4. Тянущая сила.

ТЯГА

(арх.) – направление морского течения.

ТЯГА ТАКЕЛАЖА

– одна из систематически повторяющихся работ на парусном судне; сводится к обтягиванию всего стоячего такелажа, т. к. последний от времени вытягивается и дает слабинку. При наложении нового такелажа тяга его обязательна.

ТЯГЛЕЦ, ТЯГЕЛЬЩИК

(сев.) – член артели на шняке, вытаскивающий снасть (ярус).

ТЯГОМЕР

– прибор, служащий для определения давления воздуха в кочегарке. Водяной Т. состоит из находящейся в кочегарке стеклянной изогнутой трубки, одно колено которой открыто, а другое соединено при помощи трубки с наружной атмосферой. Между коленами помещается шкала с делениями. В трубку наливается подкрашенная вода, и по разности уровня в коленах судят о величине тяги. Водяной Т. применяется также для измерения давления вентилятора.

ТЯЖЕЛАЯ АРТИЛЛЕРИЯ

(Heavy artillery) – см. Крупная артиллерия.

ТЯЖЕЛОВЕС

– 1. Грузовое место весом 2 т и более. 2. Грузовая стрела для подъема грузов весом порядка 10 т и более.

ТЯЖЕЛОЕ ЗЕРНО

(Heavy grain) – к такому зерну относится пшеница, кукуруза, рожь и вообще всякое зерно и семя, погрузочный удельный вес которого больше, чем ячменя.

ТЯЖЕЛОЕ ТОПЛИВО

– жидкое топливо (горючее), близкое по своему удельному весу к удельному весу воды, т. е. 1,0 (напр. нефть, керосин и пр.).

ТЯЖЕЛЫЙ КРЕЙСЕР

– см. Крейсера Вашингтонского типа.

ТЯНУТЬ

(To haul, to pull, to drag) – ухватив, тащить, волочить. Тянуть снасть – тащить плавно, не дергая. Тянуть судно снастью – протягивать, выбирая снасть. "Тяни, тяни, да и отдай" – старинная матросская поговорка.

ТЯНУТЬСЯ

(To warp) – тянуть, тащить судно посредством завозов верпа или швартова, закрепленного за неподвижную точку. Т. в отношении шлюпки обозначает – протягиваться вперед по борту судна, у которого она стоит (тянуться на шкентель, под тали).

У

– буквенное значение одного из флагов военно-морского и международного сводов сигналов. Значение этого флага по военно-морскому своду как сигнала – "Веду переговоры по международному своду сигналов". Поднимается на гафеле под кормовым

флагом. Флаг "У" по международному своду сигналов означает: "Вы идете к опасности".

УАЙТХЕДА МИНА

(Whitehead torpedo) – см. Торпеда.

УБАВЛЯТЬ, УБАВИТЬ, СБАВИТЬ ЧИСЛО ОБОРОТОВ МАШИНЫ

– уменьшить число оборотов, делаемых главным двигателем, с целью уменьшить ход корабля. У. парусов (To shorten sail) – уменьшить число поставленных парусов или площади некоторых из них, взяв рифы, и тем уменьшить скорость хода.

УБЕКО

– местные управления по обеспечению безопасности кораблевождения. Существовали с 1918 по 1933 гг. на всех морях, омывающих СССР; в настоящее время заменены гидрографическими отделами флотов.

УБИРАТЬ

Убрать верп (To stow the kedges) – сняться с верпа, поднять его на корабль. У. весла (To unship the oars, to boat the oars) – положить весла вдоль шлюпки на банки: распашные – лопастями на корму, вальковые – лопастями в нос. Пара баковых весел на шлюпках, начиная с десятков и выше, убирается по диаметральной плоскости лопастями в корму. У. паруса (To take in, to furl, to hand the sail) – привести их с помощью снастей в состояние бездействия и уложить на положенные места. У. якорь (To stow the anchor) – закрепить по-походному.

УБОЙ

(арх.) – плеск, прибой волн, течение, отмывающее постепенно грунт от какого-либо острова.

УБЫВАТЬ, УБЫТЬ

– убавлять, уменьшать, сбывать, упадать, выбыть, отбыть. Вода убывает, месяц убывает. У. в отпуск, командировку.

УБЫЛЯ, ПАЛЯ ВОДА

(арх.) – убывающая, понижающаяся во время морского отлива вода.

УВАЛ

(арх.) – дрейф судна.

УВАЛИВАТЬ, УВАЛИВАТЬСЯ

Судно уваливает ветром – сносит под ветер с прямого пути, дрейфует. От ветра и течения корабль увалился – корабль снесло. Увалиться в строе кильватера – кораблям идти не строго в кильватерной струе, а несколько в стороне от нее, на одну-две ширины корабля, для более удобного разбора сигналов или лучшего обстрела противника. Увалиться под ветер – выражения "судно увалилось под ветер" или "упало под ветер" употребляются в тех случаях, когда оно, идя с другими судами одним курсом, остается у них под ветром.

УВАЛЬЧИВОСТЬ ПАРУСНЫХ СУДОВ

– если центр парусности у парусного судна находится впереди центра бокового сопротивления, то такое судно будет постоянно уклоняться носом под ветер. Это свойство парусного судна и называется увальчивостью. У. П. С. является безусловным пороком судна, и ее следует по возможности ослаблять. Уменьшить увальчивость, усиливающуюся с усилением ветра, можно двумя способами: заставить

центр парусности передвинуться к корме судна или центр бокового сопротивления передвинуться в нос. Для достижения первой цели с усилением ветра уменьшают передние паруса больше, чем задние, а для достижения второй цели – увеличивают углубление носа, т. е. дают дифферент на нос. На шлюпках пересадкой команды с носа на корму и обратно можно сделать ее рыскливой (см.) или увальчивой и таким путем повернуть шлюпку без руля, который при отклонении уменьшает скорость хода.

УВЕДОМЛЕНИЕ О ПОСАДКЕ

(Embarkation note) – уведомление судовладельца, посылаемое пассажирам, о месте и времени посадки и способе маркировки и доставки багажа.

УВЕЛИЧИВАТЬСЯ

(говоря о волнении, крене, дифференте, осадке и пр.) – возрастать, усиливаться.

УВОЛЬНЕНИЕ НА БЕРЕГ

– предоставление права личному составу корабля, не занятому службой и работами, съезда на берег. Увольнение на берег происходит в тех случаях, когда кораблю разрешено иметь сообщение с берегом. Разрешение это дается в отдельном плавании – командиром корабля, а при плавании в составе соединения – командиром последнего.

УВОЛЬНИТЕЛЬНЫЙ ЗНАК

– см. Личный знак.

УГЛЕКИСЛОТНАЯ ПРОТИВОПОЖАРНАЯ УСТАНОВКА

– состоит из батарей баллонов с жидкой углекислотой, установленных в отдельном вентилируемом помещении, и системы труб, подводящих углекислоту в различные помещения. Тушение пожаров с помощью таких установок применяется преимущественно в закрытых нежилых помещениях и особенно в нефтяных систернах. Согласно конвенции по охране человеческой жизни на море У. П. У. снабжаются все теплоходы заграничного сообщения, т. к. паротушением в грузовых помещениях они обычно не обеспечены.

УГЛЕОПРОКИДЫВАТЕЛИ

– устройства для выгрузки угля из железнодорожных вагонов непосредственно в трюм судна путем опрокидывания вагонов.

УГЛЕПЕРЕГРУЖАТЕЛИ ПЛАВУЧИЕ

– снаряды для передачи на плаву угля с судна на судно; могут быть двух основных типов – У. П. с угольными запасами и У. П. без угольных запасов в их трюмах. У. П. первой группы в отличие от второй можно назвать угольщиками-перегрузчиками. У. П. характеризуются часовой производительностью, которая в некоторых случаях достигает 700 и свыше т/ч.

УГЛЕРОДИСТАЯ СТАЛЬ

(Carbon steel) – сплав железа с углеродом (до 2 %). В отличие от легированных (сложных специальных сталей) не содержит специальных примесей.

УГЛОБИМСОВАЯ СТАЛЬ

– см. Сталь сортовая.

УГЛОБУЛЬБОВАЯ СТАЛЬ

(Bulb-angle steel) – см. Сталь сортовая.

УГЛОВАЯ СТАЛЬ

(Angle steel) – см. Сталь сортовая.

УГЛОМЕР

– прибор для измерения углов в горизонтальной плоскости; применяется при стрельбе из пулеметов и орудий.

УГЛУБЛЕНИЕ МИННОГО ПОЛЯ

– углубление верхнего ряда поставленных мин, т. е. расстояние от поверхности воды до мины.

УГЛУБЛЕНИЕ СУДНА

(Draught) – глубина погружения судна в воду. У. С. в воде может быть: носовое (носом), измеряемое по перпендикуляру от точки пересечения грузовой ватерлинии с форштевнем до продолжения линии киля; кормовое (кормой), измеряемое по перпендикуляру от точки пересечения грузовой ватерлинии с ахтерштевнем до продолжения линии киля; среднее, равное полусумме носового и кормового. Если носовое углубление равно кормовому углублению, то говорят, что судно сидит на ровный киль, в противном случае разность углублений носом и кормой называется дифферентом судна. В зависимости от того, которое из углублений – носовое или кормовое – больше, различают дифферент судна соответственно на нос и на корму. Всякое увеличение или уменьшение У. называется изменением дифферента. У. С. измеряется в м или футах; изменение дифферента измеряется в тех же единицах, а иногда и углом поворота плоскости ватерлинии.

УГЛЫ ОПАСНОСТИ

– см. Вертикальный угол опасности и Горизонтальный угол опасности.

УГЛЫ У ПАРУСОВ

– называются по тем снастям, которые закладываются в них, или по своему назначению. Так, у всех прямых парусов верхние углы называются нок-бензельными, а нижние углы – шкотовыми. У гафельных парусов углы носят название: шкотовый, галсовый, нок-бензельный и верхний галсовый (под усами гафеля). Углы кливеров и стакселей: фаловый, галсовый и шкотовый. Углы топселей: верхний – нок-бензельный, а нижние – галсовый и шкотовый. Углы шлюпочных парусов фока, грота и бизани рейковых: два верхних угла называются нок-бензельными, а нижние – галсовым и шкотовым.

УГОЛ АТАКИ

(Angle of attack) – угол наклона крыла самолета к направлению потока воздуха. Он в среднем колеблется от 1° до 14° .

УГОЛ БРОСАНИЯ

(Angle of fire, angle of departure) – угол между линией бросания (прямой, совпадающей с направлением оси снаряда в момент его вылета из канала орудия) и горизонтом орудия.

УГОЛ ВЕТРА

– в самолетовождении: угол между направлением ветра и направлением пути самолета.

УГОЛ ВОЗВЫШЕНИЯ

(Angle of elevation) – угол между линией возвышения (линия, совпадающая с осью канала наведенного орудия) и горизонтом орудия.

УГОЛ ВСТРЕЧИ

(Angle of incidence) — угол между касательной к траектории снаряда и касательной к поверхности цели в точке встречи.

УГОЛ ДИФФЕРЕНТА

— угол продольного наклона судна.

УГОЛ ДРЕЙФА

(Angle of lee-way) — угол между направлениями диаметральной плоскости корабля и линией пути корабля при прямолинейном движении и касательной к линии пути корабля при криволинейном движении.

УГОЛ КУРСОВОЙ

— см. Курсовой угол.

УГОЛ МЕСТНОСТИ (УГОЛ МЕСТА ЦЕЛИ или РАЗРЫВА)

(Angle of sight) — угол между линией цели (прямая, соединяющая орудие с целью) и горизонтом орудия.

УГОЛ НАВОДКИ

— угол между плоскостью стрельбы и плоскостью наводки (лежит в горизонтальной плоскости).

УГОЛ НАКЛОНЕНИЯ ТРАЕКТОРИИ

(Angle of arrival) — угол, составляемый касательной к траектории снаряда (в любой ее точке) с горизонтом.

УГОЛ ОБСТРЕЛА

(Angle of training) — горизонтальный угол, в пределах которого из данного орудия на корабле можно производить стрельбу.

УГОЛ ОТСТАВАНИЯ АВИАБОМБЫ

— угол между линией отставания (см.) и вертикалью; обозначается ?.

УГОЛ ПАДЕНИЯ

(Angle of falling of a shot) — угол, образуемый прицельной линией с касательной к траектории в точке падения снаряда.

УГОЛ ПАРАЛЛАКТИЧЕСКИЙ

— угол полярного треугольника, вершиной которого является место светила.

УГОЛ ПОВОРОТА ЛОПАСТИ

(гребного винта) — см. Элементы гребного винта.

УГОЛ ПРИЦЕЛИВАНИЯ

(Target angle) — угол между линией возвышения (линия, совпадающая с осью канала наведенного орудия) и линией цели (прямая, соединяющая орудие с целью).

УГОЛ РАЗЛЕТА

– угол, имеющий вершину в точке разрыва и стороны по направлению движения крайних осколков (пуль).

УГОЛ СБРАСЫВАНИЯ АВИАБОМБЫ

(Dropping angle) – угол, заключенный между линией сбрасывания и вертикалью; обозначается ?.

УГОЛ СНИЖЕНИЯ

(Depressed angle) – угол, образованный линией возвышения (см.) с горизонтом, когда первая проходит ниже горизонта, т. е. отрицательный угол возвышения.

УГОЛ СНОСА

(дрейфа) – угол между продольной осью самолета и фактическим курсом полета при ветре. См. Угол дрейфа.

УГОЛ СТРОЯ

– угол между диаметральной плоскостью корабля-уравнителя и линией строя, считаемый от 0° до 180° от корабля-уравнителя в сторону строя.

УГОЛЬНАЯ ЗАЩИТА

– см. Защита угольная.

УГОЛЬНИК ШПАНГОУТА ПРЯМОЙ

(Frame angle) – наружный угольник составного шпангоута, крепящийся одной из своих полок к наружной обшивке; называется также шпангоутным угольником или нижним флорным угольником. У. Ш. обратный (Reverse bar, reverse frame, reversed frame) – внутренний угольник составного шпангоута, переходящий в верхний угольник флора, называемый иногда также обратным угольником флора.

УГОЛЬНОЕ РАСПИСАНИЕ

– корабельное расписание (см.) по угольной погрузке.

УГОЛЬНЫЕ БРЕЗЕНТЫ

(Coaling screen) – брезенты, которыми покрываются на время угольной погрузки те или иные предметы на судне в целях их предохранения от угольной пыли.

УГОЛЬНЫЕ КОРЗИНЫ

– сплетенные из прутьев корзины с двумя ручками, служащие для погрузки вручную каменного угля с барж или береговых складов на судно.

УГОЛЬНЫЕ МЕШКИ

(Coal bags) – мешки из брезендука или хрящевой парусины шириной в одно полотно для погрузки угля на судах. См. также Мешки Спенсер-Миллера.

УГОЛЬНЫЕ ПОРТЫ

– см. Порт.

УГОЛЬНЫЕ СКЛАДЫ

(Coal stores) – склады каменного угля на берегу, служат для снабжения судов углем.

УГОЛЬНЫЙ МИКРОФОН

(Carbon microphone) – микрофон, в котором для получения переменного сопротивления пользуются угольным порошком или мелкими угольными шариками, помещенными в гнезда угольной колодки. Под действием колебания мембраны микрофона при разговоре плотность угольного порошка изменяется, а вместе с ней изменяется сопротивление и сила тока, проходящего через микрофон. Микрофонную мембрану делают в виде очень тонкой стальной или угольной пластинки.

УГОЛЬЩИКИ

(Colliers) – сухогрузные суда, специально приспособленные для быстрой погрузки и разгрузки угля при перевозке его насыпью. Имеют большое количество стрел с большой производительностью, если перегрузочные работы ведутся судовыми грузовыми средствами. Яркой отличительной особенностью является большая площадь люков, доходящая до 20 % и более площади палубы. Большая площадь люков обеспечивает возможность применения при разгрузке судна емких захватных приспособлений. В военном флоте, кроме того, угольщиками называют суда, имеющие угольное отопление котлов.

УГОР

(арх.) – крутой и высокий берег реки; набережная.

УДАВКА

(Ship-knot, half hitch, timber hitch) – затяжной узел, вяжущийся в тех случаях, когда нужно скоро обхватить какое-нибудь рангоутное дерево с неременным условием, чтобы узел туго затянулся.

Удавка – затяжной узел.

Удавка со шлагом.

Удавка со шлагом – употребляется при буксировке рангоутных деревьев.

УДАЛЕНИЕ

– кратчайшее расстояние между самолетами в строю.

УДАЛЯТЬСЯ ОТ БЕРЕГА

(To bear off, to stand off from the land) – уходить от берега в море. Корабль удаляется под всеми парусами – уходит от данного объекта.

УДАМА, УДЕМА

– судно галерного типа для действий в шхерах с откидными бортами, которые в тихую погоду опускали для выкидывания весел и стрельбы из пушек; в свежую же погоду борта поднимали и тогда уже нельзя было действовать ни веслами, ни пушками. На У. было 16 пар весел и десять 12-фунтовых пушек, экипаж от 100 до 110 человек, длина У. 31 м, ширина 9,45 м, осадка в грузу 1,83 м.

УДАР

– 1. Внезапное приложение нагрузки к образцу детали или конструкции, напр. действие силы отдачи на станок при выстреле из орудия, действие молотов и пр. К качеству материалов конструкций, подверженных У., предъявляются особые требования в отношении достаточной их эластичности (отсутствие хрупкости). Такие материалы наряду с обычными испытаниями подвергают иногда специальным испытаниям на У., которые производятся на специальных машинах, называемых копрами. 2. Гребок веслом.

УДАРНАЯ ТРУБКА

– см. Скорострельная трубка.

УДАРНИК

(Pellet) – часть затвора винтовки, пулемета или орудия, служащая для разбивания при выстреле капсюля (капсюльной втулки) патрона.

УДАРИТЬСЯ ДНИЩЕМ (КИЛЕМ) О ГРУНТ

(To strike the ground with the ship's keel) – при посадке на мель.

УДЕЛЬНАЯ ВЛАЖНОСТЬ

– см. Влажность воздуха.

УДЕЛЬНОЕ СОПРОТИВЛЕНИЕ

– сопротивление, оказываемое электрическому току проводником длиной в 1 м и поперечным сечением в 1 мм² при $t = 20^{\circ} \text{C}$. Выражается в омах и характеризует материал, из которого сделан проводник.

УДЕЛЬНЫЙ ВЕС

(Specific gravity) – отношение веса тела к весу пресной воды при $+4^{\circ} \text{C}$, взятой в том же объеме. Понятие У. В. эквивалентно понятию плотности вещества, т. е. отношения массы тела к его объему. Численно У. В. равен плотности вещества. У. В. платины 21,5, золота 19,3, стали 7,85, алюминия 2,7, льда 0,9, соснового дерева 0,5, пробки 0,2.

УДЕЛЬНЫЙ ОБЪЕМ

(Specific volume) – объем, занимаемый единицей массы данного вещества; величина, обратная плотности.

УДЕЛЬНЫЙ РАСХОД ПАРА

– часовой расход пара машиной, деленный на мощность, развиваемую ею. У. Р. П. является показателем экономичности работы машины.

УДЕЛЬНЫЙ РАСХОД ТОПЛИВА

– часовой расход топлива, отнесенный к одной лошадиной силе (единице мощности двигателя).

УДИФФЕРЕНТОВАТЬ СУДНО

– 1. Придать судну размещением грузов и балласта дифферент, наиболее выгодный для мореходных качеств судна. 2. При проектировании судна разместить все грузы, входящие в состав водоизмещения, так, чтобы судно сидело на ровный киль или имело заданный дифферент.

УДЛИНЕНИЕ КРЫЛА

– отношение полной длины крыла к его средней ширине. У. К. оказывает большое влияние на аэродинамические качества самолета.

УДЛИНИТЕЛЬНАЯ КАТУШКА

– катушка самоиндукции, включаемая в антенну; служит для увеличения длины волны, на которую настроена антенна.

УДОСТОВЕРЕНИЕ НА ГОДНОСТЬ К ПЛАВАНИЮ

– документ, выдаваемый органами технического надзора в системе Board of Trade в Англии, Seeberufgenossenschaft в Германии и др. судну, удовлетворившему

техническим требованиям при его осмотре, и удостоверяющий его мореходность с технической стороны. У. Н. Г. к П. в СССР выдается Регистром СССР.

УДРЕГА, УРДЕГА

(арх.) — пробитый во льду путь, канал для прохода лодки.

УЕРРИ

(Wherry) — см. Верри.

УЗЕЛ

(Knot) — 1. Всякая схватка или петля, сделанная на снасти или вокруг чего-либо; связка концов тросов между собой. У. бабий (Grannies' knot, carrick bend) — неправильно завязанный прямой или рифовый У. У. беседочный (Bowline hitch) — надежный, незатягивающийся У. в виде петли, применяющийся для обвязывания человека при посылке его для работы за борт. У. беседочный двойной (Bowline on the bight) — служит для тех же целей, что и ординарный беседочный, но имеет две петли, в одну из которых садится человек, а другая держит его туловище подмышками, так что обе его руки свободны для работы.

Узел беседочный.

Узел двойной беседочный.

У. брамшкотовый (Sheet bend) отличается от шкотового У. (см.) тем, что его ходовой конец пропускается под коренной конец не один, а два раза. Применяется, когда нужно вязать снасть концом в очко или угол паруса, а иногда для связывания толстого троса с тонким. Во избежание затягивания брамшкотового У. при сильной тяге под ходовой конец вкладывают предварительно клевант.

Узел брамшкотовый.

Для развязки клевант выбивают, и У. без труда развязывается. У. буйрепный служит для привязывания конца буйрепа к тренту якоря и мало чем отличается от выбленочного У. Выбленочный У. (Clove hitch) вяжется там, где нужно одним концом обхватить другой где-нибудь посередине (вязка выбленок) или привязать конец за середину рангоутного дерева. У. гачный (Black-wall hitch) — простейший узел, служащий для временной задержки тросов на гаке.

Узел выбленочный.

Узел выбленочный. Наверху вязка узла на конце, а внизу — вязка на середине. При вязке гачного У. необходимо, чтобы коренной конец лежал сверху ходового конца и тем самым зажимал его. Чтобы узел при ослаблении тяги не стравился, необходимо ходовой конец прикаболить к коренному концу. У. гачный двойной — надежный У. при сильной тяге, когда на гак закладывается сравнительно тонкая снасть. Хорош тем, что совершенно не может затянуться и по снятии с гака легко распадается. Ходовой конец можно подобрать к коренному — наложить бензель. У. гинцевый — употребляется при ввязывании ходового конца брам-фала в стропы блока брам-гинцев — или при ввязывании ходовых концов топенантов нижних реев в стропы блоков гинцев. Для этого обвивают ходовой конец брам-фала два раза вокруг верхней части стропа блока гинцев и, направив брам-фал вертикально поверх ходового конца, продевают клевант между стропом и брам-фалом.

Узел гачный.

У. затяжной (Slip-knot) — см. Удавка. У. каболочный — У., которым связываются отдельные каболки при наложении марок, шкимушки, при наложении клетня и пр.

Узел гачный двойной.

Каболочный У. хорош тем, что не утолщает место узла; это очень важно для плотности наложения шлагов клетня и т. п.

Узел каболочный

У. калмыцкий – У., вяжущийся для слабой тяги; быстро развязывается, стоит только потянуть за ходовой конец.

Узел калмыцкий.

Узел плоский.

Имеет применение при вязке бросательного конца в петлю швартова при подаче последнего на другое судно, стенку, пристань и т. п.

Узел прямой. I – узел связан правильно; II – узел связан неправильно.

У. лабораторный применяется в артиллерии для завязывания зарядов в картузах.

Узел прямой (2-й способ).

Узел прямой с клевантам.

Узел рифовый.

Небольшой кусок тонкой стекляди складывается в 2 кольца так, что у левого кольца конец стекляди располагается выше, а у правого – ниже средней, общей части обоих колец. Правое кольцо накладывается над левым, причем концы стекляди приходятся между кольцами. Концы У. Л. связываются еще и обыкновенным У. с петлей. У. плоский (Carrick-bend) употребляется для соединения толстого троса с тонким без опасения, что узел развяжется. У. прямой (Reef-knot) – У., которым связывают два конца для слабой тяги, т. к. при сильной тяге (если в середину У. не заложить клевант) он так затянется, что его нельзя будет развязать и придется резать. У. рифовый (Reef-knot) – У., вяжущийся подобно прямому, но с петлей, чтобы его можно было, когда понадобится, быстро развязать. Этим узлом вяжутся риф-сезни у косых и шлюпочных парусов при взятии рифов. У. сваечный (Marling spike hitch) употребляется там, где нужно обжать два троса, напр. для наложения клетня, подтягивания шлагов, для крепления лопаря за верхний конец свай при снятии судна с мели или в предупреждении навала судна на берег.

Узел сваечный.

У. стопорный – У., употребляющийся при установке мачт, козел, свай, береговых ворот и в других местах, где требуется поддержка с четырех сторон; для этой цели служат четыре петли, образуемые У. стопорным.

Узел стопорный.

У. шкотовый (Sheet-knot) отличается от прямого тем, что его ходовой конец пропускается не в очко, а под самого себя.

Узел стопорный. Узел шлюпочный.

Этот У. употребляется при ввязывании шкотов и галсов в шкотовые углы парусов, для связывания двух концов пенькового троса, а также для ввязывания конца троса в коуш, скобу и т. п. У. шлюпочный – петля вокруг шлюпочной банки, которой вяжут (за вторую банку) конец бакштава, поданного на шлюпку. 2. Единица длины, удержавшаяся в морском деле с древнейших времен, когда для измерения скорости судна пользовались еще ручным лагом. У. есть расстояние, проходимое судном за 1/120 часа, т. е. за полминуты времени. Для быстрого перевода узлов на морские мили теоретическую длину узла принимают равной $6080/120 = 50$ фут. 8 дм. Тогда сколько узлов судно проходит за полминуты, столько морских миль оно проходит в час. Однако практика показала, что т. к. сектор лага не остается фактически неподвижным в воде, указанная длина У. слишком велика и лаг, развязанный на такие У., измеряет скорость судна неверно. Из опыта было установлено, что для правильного определения скорости судна длину У. следует уменьшить и принять равной 48 фут. Выражение "Судно идет N узлов" означает, что оно идет со скоростью N морских миль в час. В современном понятии У. – единица скорости корабля, равная одной миле в час или 0,514 м/сек. 3. Точка пересечения планетной или лунной орбиты с эклиптической. В восходящем У. планета переходит с южной стороны эклиптики на северную, в нисходящем – наоборот. Узлы лунной орбиты передвигаются по эклиптической навстречу движению Луны, совершая один оборот в 182/3 года. Их положение важно для предсказания солнечных и лунных затмений, которые могут происходить только вблизи У. 4. Соединение двух или нескольких стержней

или деталей конструкции, сходящихся в одной точке. 5. В случае стоячих волн – те точки колеблющегося тела, в которых амплитуда равна нулю.

УЗКОСТИ

(Narrows) – районы водной поверхности, доступные для плавания судов, но стесняющие свободное маневрирование из-за близости берегов, рифов, отмелей. Доступность У. характеризуется глубинами и шириной свободного для маневрирования района. К У. можно отнести проливы, проходы (между отмелями) и подходы к некоторым портам.

УКАЗАТЕЛЬ КУРСОВОГО УГЛА, или ДАЮЩИЙ ПРИБОР КУРСОВОГО УГЛА

– прибор для непрерывного определения курсового угла для передачи на соответствующие принимающие приборы курсового угла. Принимающий прибор курсового угла является таким прибором, при помощи которого облегчается работа рулевого по управлению кораблем, маневрирующим на постоянном курсовом угле.

УКАЗАТЕЛЬ УРОВНЯ ВОДЫ В КОТЛЕ, ВОДОМЕРНОЕ СТЕКЛО

– прибор, показывающий уровень воды в паровом котле.

УКЛАДКА СНАСТЕЙ

– приведение в порядок снастей и тросов и укладка их на свои места после работ. Все снасти тросового спуска укладываются по солнцу, т. е. от левой руки перед собой к правой. Кабельтовы, перлины и все снасти кабельного спуска укладывают против солнца, т. е. от правой руки перед собой к левой. Такой способ укладки установлен по следующим соображениям: при У. С. тросовой работы их скручивают в бухты по солнцу вазкрут. При отдаче снасти, когда бухту перевернут, шлагги ее будут сбегать против солнца, т. е. враскрут, и снасть пойдет в шкив блока чисто. При укладывании тросов кабельной работы их скручивают против солнца вазкрут с тем, чтобы при перевернутой бухте шлагги ее при травлении сходили по солнцу, т. е. враскрут.

УКЛАДКА ТРЮМА

(Stowage) – погрузка судна.

УКЛАДЧИКИ

– рядовые бойцы, в обязанности которых входит укладка коек (после побудки команды) в коечные сетки, а равно и раздача их после вечерней проверки.

УКЛАДЫВАТЬ

(To stow, to trim) – класть в известном порядке, уложить, убрать в одно место, грузить. У. балласт, У. снасти.

УКЛОН БУШПРИТА, ГАФЕЛЕЙ

– угол, составляемый бушпритом, гафелями с горизонтом.

УКЛОН МАЧТ

(Rake of a mast) – наклон мачт; величина уклона определяется углом между мачтой и вертикалью.

УКЛОНИТЬСЯ ОТ КУРСА

– сойти по тем или иным причинам с того направления, по которому правили или должны были править.

УКЛОННАЯ ДОСКА

— приспособление в виде доски, применяемое при сборке частей корпуса судна, которые должны быть перпендикулярными к линии киля судна, во время его постройки на стапеле. На У. Д. намечается угол уклона линии стапель-блоков, или, что то же, уклон киля судна к горизонтали.

УКЛОНЫ

— см. Диаметральное крепление.

УКЛОНЯТЬСЯ

— отойти в сторону. У. от ветра, У. от курса, от атаки, от боя, от залпа, от подводной лодки, от торпеды и т. д.

УКЛЮЧИНЫ

Уключина.

(Thowls, rowlocks) — вырезы в бортах шлюпки или чаше металлические развилки (секторы), вставляемые на борта гребных судов. В У., как в гнездах, вращаются весла, имея в них точку опоры. Вырезы в бортах для весел иногда называются полупортиками для весел.

УКОВКА

— уменьшение сечения проковываемого изделия за счет увеличения его длины.

УКОМПЛЕКТОВАТЬ КОРАБЛЬ

(To man a ship) — обеспечить корабль экипажем, дав на него полное количество людей соответствующих званий и специальностей, потребное для его обслуживания и управления им.

УКОМПЛЕКТОВЫВАТЬ, УКОМПЛЕКТОВАТЬ

— дополнять, пополнять, набирать и снабжать сполна до нормы, до положенного числа.

УКОРАЧИВАНИЕ ТРОСОВ

(временное) — для укорачивания проволочного троса его складывают бухтой и концевые части схватывают ворсой между собой.

УКОРАЧИВАЮЩИЙ КОНДЕНСАТОР

— конденсатор, включаемый последовательно в антенну; служит для уменьшения длины волны, на которую антенна настроена.

УКРЕПЛЕНИЕ БЕРЕГА

— см. Береговое укрепление.

УКРЫВАТЬСЯ

(To shelter) — спрятаться; уйти в защищенное место. У. от ветра, от волны, от шторма — уйти в какое-либо место, защищенное от ветра, волны, шторма. У. под берегом — встать на якорь или идти вблизи берега, защищающего судно от волны.

УКРЫВИСТОСТЬ, КРОЮЩАЯ СПОСОБНОСТЬ

— свойство краски закрывать сплошным слоем поверхность обрабатываемого предмета. Чем тоньше требуется слой краски, чтобы закрыть первоначальную поверхность

предмета, тем больше крошущая способность, и наоборот. При хорошей У. требуется меньше краски на единицу поверхности.

УЛОВО, УЛОВЫ

— 1. Круговое течение на быстрых реках, образующееся от ударов текущей воды; оно роет под собой омуты (астр., арх.). 2. Водоворот в реке, образующийся ниже устоев утесов-быков (амур.).

УЛЬТРАЗВУКОВЫЕ ВОЛНЫ

— звуковые колебания сверхслышимой частоты (больше 20 килогерц). Эти волны непосредственно не воспринимаются ухом и, подобно электромагнитным волнам, требуют предварительного преобразования. У. В. применяются как для обеспечения подводно-звуковой связи, так и наблюдения. При помощи ультразвуковых приборов можно измерять глубину моря.

УЛЬТРАКОРОТКИЕ ВОЛНЫ

(сокращенно УКВ) — электромагнитные колебания с длиной волны от 10 м и меньше (частота от 30 килогерц и выше). В силу высоких частот УКВ сильно поглощаются при распространении вдоль земной поверхности и плохо огибают рельеф земли — поэтому дальность действия радиостанций УКВ малой мощности обычно не превышает дальности видимого горизонта, хотя могут иметь место отдельные случаи приема их за пределами расчетной дальности. УКВ оказывают очень сильное действие на живые организмы.

УЛЬТРАМАРИН

(Ultramarine) — см. Синие краски.

УМЕНЬШАТЬ

— делать меньше, убавлять количеством или размером, а иногда и качеством. У. расстояние между кораблями (интервал). У. ход судна, У. паруса.

УМЕНЬШЕННЫЙ ЗАРЯД

— см. Заряд.

УМНОЖИТЕЛЬ ЧАСТОТЫ

— специальный трансформатор, увеличивающий частоту переменного тока, вырабатываемого генератором, либо специальная ламповая схема, служащая для получения токов высокой частоты.

УМФОРМЕР

— см. Одноякорный преобразователь.

УНДЕР-ЗЕЙЛИ

(стар.) — нижние паруса, т. е. фок и грот.

УНДЕР-ЗЕЙЛЬ

(стар.) — крепкий ветер, в который судно может нести одни только самые нижние паруса.

УНДЕРЛАСТ

— см. Пайол.

УНДЕР-ЛИСЕЛЬ

(Lower studding sail) – нижний лисель; ставится с боку фока.

УНДЕР-ФОР-ТАЛИ

(Stay-tackle) – тали, основанные в два одношкивных тонкоходных блока, из которых один, закладываемый на грота-штаг, вяжется в простой строп с гаком и коушем, а другой закладывается в коуш стропа нижнего блока ватер-талей. При помощи этих талей на парусных судах поднимают из-за борта грузы.

УНЖАК

– деревянное речное судно с довольно тупым носом, без палубы, грузоподъемностью в 300–400 т. У. служит для перевозок по мелководным рекам.

УНИВЕРСАЛ

– см. Теодолит.

УНИВЕРСАЛЬНЫЕ КЛЕЩИ

– клещи, объединяющие в себе плоскогубцы, газовые клещи, резак для проволоки и отвертку; применяются главным образом монтерами.

УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ИНСТРУМЕНТ

– переносный астрономический инструмент для точного измерения вертикальных и горизонтальных углов. Употребляется главным образом для определения широты места, а также времени.

УНИРЕМА

– военный гребной корабль древних веков, имевший один ряд весел.

УНИЧТОЖЕНИЕ ДЕВИАЦИИ, УНИЧТОЖЕНИЕ у магнитного компаса ПОЛУКРУГОВОЙ ДЕВИАЦИИ

– компенсация системой продольных и поперечных магнитов продольных и поперечных сил, происходящих от влияния на компасную стрелку главным образом магнетизма твердого судового железа.

Уничтожение креповой девиации – компенсация магнитом, перпендикулярным к палубе, действующих в этом направлении сил, происходящих главным образом от твердого судового железа.

Уничтожение четвертной девиации – компенсация шарами и брусками мягкого железа горизонтальных сил, происходящих от магнетизма мягкого судового железа.

УНТЕР-ЛЕЙТЕНАНТ

(стар.) – младший лейтенант; первый офицерский чин в русском флоте, когда мичман не считался офицером.

УНТЕР-ОФИЦЕР

(Mate) – лицо младшего начальствующего состава в царском флоте и в современных флотах капиталистических держав. Разделялись на У.-О. – младших и старших, или У.-О. 1-й и 2-й статьи.

УНТЕР-ПЕРТЫ

(Stirrups of the horses) – перты у коков марса-реев. Предназначены для подручных штык-болтных, чтобы им было удобно вязать и отдавать штык-болты.

УНТЕР-ЦЕЙХВАХТЕР

– см. Цейх-вахтер.

УОКЕР

— см. Лаги механические.

УОШСТРЕК

(Washstrake) — самый верхний брус корпуса шлюпки, в котором вырезаются уключины для вставления весел.

УПАКОВКА

(Packing) — умелая упаковка товаров в ящиках, тюках и т. п. при минимальной затрате упаковочных средств. Отправляемые морем грузы требуют особо тщательной упаковки, которая часто поручается специальным упаковочным предприятиям, имеющим особое оборудование и опыт в упаковочном деле и знакомым с требованиями, предъявляемыми иностранными таможнями. В Советском Союзе разработкой вопросов У. занимается "Оргтара".

УПАСТЬ ПОД ВЕТЕР

(To fall to leeward) — когда несколько судов идут бейдевинд одним галсом и одно из них не может идти так же круто, как остальные, и увалилось под ветер, то говорят, что оно У. П. В.

УПЛОТНЯЮЩИЕ ПРОКЛАДКИ

(уплотнения) — различного рода прокладки, применяемые в местах соединений трубопроводов, крышек цилиндров двигателей и т. п. с целью придания соединениям герметичности. Уплотняющие прокладки делаются из мягких металлов, асбеста и других специальных материалов.

УПОРКИ

— деревянные поперечные планки, устанавливаемые по дну шлюпки и служащие для упора ног гребцов. У. устанавливаются с таким расчетом, чтобы нога, упираясь в них, была немного согнута в коленях и колени были ниже паха. У. должны быть обязательно пригнаны для каждого гребца особо, в зависимости от длины его ног, чтобы гребец мог крепко в них упереться, что чрезвычайно важно для сильной и правильной гребли.

УПОРНАЯ СТРЕЛА

— располагаемый наклонно деревянный брус квадратного сечения, длиной ок. 1,5 м, верхний конец которого упирается в брус, пришитый к полозу, а нижний — в брус, пришитый к настилке фундамента. Под верхние концы У. С. кладутся предохранительные деревянные шары (яйца), отняв которые, можно выбить стрелы ударом молота по верхней части. У. С. располагаются симметрично по три с каждой стороны судна и являются задержниками полозьев как при их сборке, так и при спуске корабля. После того как стрелы выбиты по команде "У. С. вон", корабль освобождается и начинается его движение при спуске.

УПОРНЫЙ БОЛТ

— болт, не дающий возможности движущейся детали переместиться дальше определенного положения.

УПРАВЛЕНИЕ ПУСКОМ

— устройство, обеспечивающее подачу сжатого воздуха в цилиндры двигателя с целью его пуска. Применяется в двигателях Дизеля и в некоторых двигателях, работающих по циклу Отто. См. Пусковой клапан.

УПРАВЛЯЕМОСТЬ САМОЛЕТА

— свойство самолета быстро реагировать на действие рулей. См. Маневренность самолета.

УПРАВЛЯЕМОСТЬ СУДНА

— свойство судна быстро реагировать на действие руля — слушаться руля.

УПРАВЛЯТЬ

— править, давая ход, направление; распоряжаться, быть распорядителем, командовать. У. судном, кораблем, У. маневрами корабля. У. шлюпкой.

УПРАВЛЯЮЩИЙ АРТИЛЛЕРИЙСКИМ ОГНЕМ

— лицо командного состава, единолично руководящее стрельбой и корректирующее ее таким образом, чтобы обеспечить наибольшее число попаданий в единицу времени.

УПРЕЖДЕНИЕ ПРИЛИВА

(Priming of the tide) — промежуток времени между наступлением полной воды в данном месте и последующим прохождением Луны через меридиан данного места. Это явление имеет место, когда Луна находится в промежуточном положении между сизигией и квадратурой и когда она на ущербе между полнолунием и последней четвертью.

УПРУГАЯ ДЕФОРМАЦИЯ

— деформация тела, которая после прекращения действия внешней силы исчезает без остатка.

УПРУГИЕ КОЛЕБАНИЯ

— колебания упругих тел по инерции (собственные колебания) или под действием возмущающих сил (вынужденные колебания).

УПРУГОСТЬ

(Elasticity) — свойство тел, подвергнутых деформации, восстанавливать свою прежнюю форму после прекращения действия на них внешних сил, вызвавших деформацию.

УРАВНЕНИЕ ВРЕМЕНИ

(Equation of time) — разность прямых восхождений истинного и среднего Солнца, или разность часовых углов среднего и истинного Солнца:

УРАВНИТЕЛЬНЫЕ СИСТЕРНЫ

— см. Систерны подводных лодок.

УРАВНОВЕШЕННОСТЬ ДВИГАТЕЛЯ

— см. Балансировка.

УРАГАН

(Hurricane) — см. Ветер ураганный, Тропические циклоны.

УРАН

(Uranus) — одна из больших планет. У. может быть усмотрен на небе нормальным глазом, если известно приблизительно его положение — он представляется в виде

звезды очень малой величины. У. открыт астрономом Вильямом Гершелем 13 марта 1781 г. У. делает полный оборот около Солнца в 84,01 года. Отстоит от Солнца в среднем на 2868 млн. км. Его средний диаметр равен 51000 км. У. имеет четыре спутника.

УРЕЗ ВОДЫ

– линия, являющаяся границей между берегом и водой в спокойном состоянии.

УРОВЕННАЯ ПОВЕРХНОСТЬ

– поверхность океана в спокойном состоянии, от которой ведется при геодезических съемках отсчет высот точек земной поверхности. У. П. перпендикулярна отвесной линии во всех точках земной поверхности.

УРОВЕНЬ

(Level) – заключенный в оправу стеклянный сосуд, частично наполненный эфиром, спиртом или водой, имеющий пузырек воздуха, который при горизонтальном положении уровня приходится на середине его. Служит для определения горизонтальности плоскости и для приведения различных станков и приборов в горизонтальное положение. См. Ватерпас.

УРОВЕНЬ АБСОЛЮТНЫЙ

(Dead level) – см. Абсолютный нуль уровня.

УРОВЕНЬ МОРЯ

(Sea level) – обычно условный уровень, который служит исходной точкой для измерения высот на земной поверхности. В действительности уровень воды в разных морях и океанах различен и находится в зависимости от направления и силы ветра, приливов и отливов, таяния льдов, впадения рек и т. д.

УРОВЕНЬ МОРЯ СРЕДНИЙ

– многолетняя средняя высота У. М., полученная из очень большого числа наблюдений.

УРОВЕНЬ ПРИЛИВА СРЕДНИЙ

(Half-tide or mean level of the sea, both spring and neaps) – различают: а) средний уровень прилива – среднее арифметическое высот уровня из очень большого числа наблюдений; б) средний суточный уровень прилива – среднее из ежечасных высот уровня за сутки.

УРУМБАЙ

(Ouroumbay) – большая беспалубная лодка, употребляемая жителями островов района Новой Гвинеи. На такой лодке известный русский путешественник Миклухо-Маклай Н. Н. в феврале 1874 г. совершил переход на о. Намотате. Лодка эта могла поднимать до 2 т груза, имела одну каюту в виде хижины и обслуживалась 16 гребцами.

УСАДКА МЕТАЛЛОВ

– уменьшение объема расплавленных или нагретых металлов и сплавов при их охлаждении до нормальной температуры, вследствие чего модель изделия должна быть больше самого изделия на величину усадки.

УСАДОЧНЫЕ РАКОВИНЫ

– пустоты, образующиеся в верхней части слитка при застывании металлов вследствие усадки.

УСИЛИТЕЛЬ

(Amplifier) – устройство для усиления радиосигналов с помощью электронных ламп. Бывают У. высокой и низкой частоты. Первые усиливают радиосигналы, непосредственно поступающие в приемник из антенны (включаются до детектора), вторые усиливают радиосигналы, полученные после детектирования их (включаются после детектора). У., кроме того, широко применяются в трансляционных устройствах и во многих других электрических системах.

УСИЛИТЕЛЬНАЯ ЛАМПА

– электронная лампа, применяемая в усилителях.

УСИЛИТЬСЯ

говоря о ветре (To blow staffer, to overblow) – крепчать.

УСЛОВИЕ ДЕВИАЦИИ

(Deviation clause) – условие в чертепартии, позволяющее судну заходить в иные пункты, помимо порта выгрузки.

УСЛОВИЕ ДЖЕНСОНА

(Janson clause) – условие по страхованию судов, по которому страховщик возмещает убытки, лишь превышающие 3 % стоимости судна.

УСЛОВИЕ КЛАССИФИКАЦИИ

(Classification clause) – условие морского страхового полиса для получения льгот по страхованию, предусматривающее принадлежность перевозящего груз судна к определенному классу одного из различных классификационных обществ.

УСЛОВИЕ ОБ АВАРИЯХ

(Average clause) – 1. Условие в страховых морских полисах, по которому по некоторым грузам возмещается только общая авария, а по другим и определенный процент убытка от частичной аварии. 2. Условие, помещаемое в чертепартиях, определяющее порядок регулирования общей аварии. Обычно содержит ссылку на Йорк-Антверпенские правила 1924 г.

УСЛОВИЕ ПОВРЕЖДЕНИЯ ГРУЗА МОРСКОЙ ВОДОЙ

(Sea-damage terms) – кондиция в запродажных контрактах зерна, согласно которой ответственность за повреждение груза от морской воды возлагается на продавца, причем покупатель вправе отказаться от приемки зерна, поврежденного морской водой или испарением.

УСЛОВИЕ, ПРИМЕНЯЮЩЕЕСЯ ПРИ СТРАХОВАНИИ МОРСКИХ СУДОВ

(Sister ship clause) – согласно этому условию страховщик возмещает убытки, происшедшие от столкновения двух судов, даже и в том случае, если оба столкнувшиеся судна принадлежат одному и тому же судовладельцу. Без наличия этого условия судовладелец не мог бы получить страховое вознаграждение, т. к. при столкновении между собой принадлежавших ему судов убытки причиняются судовладельцем как бы самому себе.

УСЛОВИЕ ЯСОНА

(Jason clause) – часто встречаемое в чертепартиях и коносаментх условие, ограждающее интересы судовладельцев от последствий скрытых дефектов судна, которые заблаговременно не могли быть обнаружены, несмотря на проявленную должную заботливость. Это условие получило свое название по длительному судебному делу парохода "Ясон" и применено в законодательстве почти всех стран.

УСЛОВИЯ О МЕСТЕ ПРИЧАЛА

(Berth terms) – условия, определяющие причал судна.

УСЛОВНЫЕ ВЫБОРКИ

(Picking clause) – условие морского страхования хлопка, по которому поврежденные кипы хлопка выбираются из общей массы груза и страховщик оплачивает убытки со скидкой за увеличение в весе от поглощения хлопком воды. Страховщик также оплачивает и расход по выборке и починке кип и кредитуется выручкой от реализации поврежденного товара.

УСПЕШНОСТЬ АРТИЛЛЕРИЙСКОЙ СТРЕЛЬБЫ

– количество попаданий, достигнутых в единицу времени из одного орудия. У. А. С. характеризуется процентом попадания и скорострельностью.

УСПОКОИТЕЛИ КАЧКИ

– приборы для уменьшения качки судна на море. Распространение получили: а) систерны Фрама (см. Фрама систерны), расположенные по бортам судна, наполненные частично водой и соединенные каналами; находящаяся в систернах вода совершает колебания при качке, уменьшает амплитуду качки судна; б) приборы, основанные на принципе гироскопа (см.), из которых наиболее разработанным является гироскоп Сперри.

В Японии применение нашли успокоительные рули Мотора, размещаемые симметрично в скуловой части судна. Их привод устроен так, что при отклонении одного руля в одну сторону симметричный ему руль отклоняется в противоположную сторону. Сила давления воды на эти рули создает момент, действующий в сторону, обратную накренению судна, чем уменьшается качка. В рулях Мотора рули приводятся в действие от паровой машины, золотником которой управляет маленький гироскоп-пилот, следящий за каждой волной. В рулях системы Денни-Браун привод осуществляется гидравлически. При тихой погоде рули можно втянуть внутрь судна, чтобы они не увеличивали сопротивления воды движению судна и тем не уменьшали скорость.

В последнее время с успехом в Германии и Италии применяется успокоительная установка системы фирмы Сименс и Гальске. В этой системе имеются также две систерны, как и в установке Фрама, но вода перегоняется действием воздуха, нагнетаемого вентилятором в одну из систерн и высасываемого из другой. Работой вентилятора управляет маленький гироскоп-пилот. При значительно большем эффекте по умерению качки сравнительно с систернами Фрама установка системы Сименс-Гальске весит значительно меньше – меньше требуется воды, находящейся в систернах. Помощью этой системы можно создать искусственную качку корабля, что важно для целей боевой подготовки. Подобного же рода успокоители качки предложены заводом Блом и Фосс в Германии.

УСТАВЫ ВОЕННО-МОРСКИЕ

– своды правил и положений, определяющих организацию, быт, подготовку и использование военно-морского флота. У. В.-М. для военнослужащих имеют значение закона.

УСТАЛОСТЬ

(Fatigue) – изменение механических свойств металлов и микроструктуры под действием переменной нагрузки, действующей продолжительное время.

УСТАНОВИТЬ

– поставить как следует, на место. У. компас. У. машину, орудия и пр.

УСТАНОВИТЬСЯ

говоря о ветре (To become fixed) – сделаться постоянным на определенный промежуток времени.

УСТАНОВКА КОМПАСА

– работа, заключающаяся в совмещении диаметральной плоскости компасного котелка с диаметральной плоскостью корабля (или, если компас своим центром устанавливается вне диаметральной плоскости корабля, то в установке диаметральной плоскости котелка компаса параллельно диаметральной плоскости корабля) и в закреплении нактоуза.

УСТАНОВКИ ОРУДИЙ

– см. Орудийные станки.

УСТАНОВОЧНОЕ КОЛЬЦО

– кольцо, с помощью которого удерживается в нужном положении (фиксируется) деталь на валу или вал по отношению к подшипнику.

УСТАНОВОЧНЫЙ БОЛТ

– болт, с помощью которого происходит установка одной детали относительно другой в надлежащем положении.

УСТАНОВЩИК ПРИЦЕЛА

– боец орудийного расчета, устанавливающий на прицеле и целике данные, полученные из центрального поста.

УСТОЙЧИВОСТЬ КОНСТРУКЦИИ

– сохранение формы конструкции, исключающее возможность таких остаточных деформаций, которые делают конструкцию непригодной для эксплуатации или приводят к ее разрушению.

УСТОЙЧИВОСТЬ НА КУРСЕ

– свойство судна сохранять направление своего движения. См. Рыскливость.

УСТОЙЧИВОСТЬ ТЕЛА

– положение тела, при котором оно, получив малые отклонения в ту или другую сторону под действием внешней силы, возвращается в прежнее положение по прекращении действия силы. В противном случае положение тела называется неустойчивым. См. Равновесие.

УСТОЙЧИВЫЕ МАССЫ ВОЗДУХА

– см. Теплая масса воздуха.

УСТРОЙСТВА СПУСКОВЫЕ

– приспособления различных систем, служащие для быстрого, автоматического и одновременного выкладывания талей из подъемных рымов спасательных шлюпок по спуске их на воду.

УСТЬЕ или ворота сухого дока

– открытая сторона сухого дока. См. Док сухой.

УСТЬЕ РЕКИ

(Mouth) – место, где река, оканчиваясь, вливается в другую реку, в море или в озеро.

УСЫ

(Whiskers) – дубовые планки, наколоченные по сторонам пятки гафелей и гика, имеющие вид ухвата. Этими ухватами гафели и гики обхватывают мачту. У. также называют отводы у нока бушприта для утлегарь- и бим-утлегарь-бакштагов.

УТЕС

(Rock, crag, cliff) – круть, скала, каменный обрыв.

"УТЕЧКА"

(Leakage) – факт У. и условия возмещения убытка от У. жидкого груза.

УТКА

(Kevel) – специальная двурога отливка или точеная деревянная планка, закрепленная неподвижно и служащая для закрывания за нее снастей.

Утка

УТЛЕГАРЬ

(Jib-boom) – рангоутное дерево, служащее продолжением бушприта.

УТЛЕГАРЬ-БАКШТАГИ

(Jib-guys, jib-boom-guys) – снасти стоячего такелажа У., удерживающие его с боков.

УТЛЕГАРЬ-ПЕРТЫ

– снасти стоячего такелажа утлегаря. Имеют посередине разрубной огон, а в задних концах вплесненные коуши. Огон наколачивается на нок У., а коуши бензелями берутся к обухам бушпритного эзельгофта. Между коушами и огном на равных расстояниях делаются мусинги.

УТЛЕГАРЬ-ШТАГ

– снасть стоячего такелажа У., удерживающая его снизу.

УТЛЕЯ, ВЕНТИЛЯТОР

– см. Вентилятор.

УТОК

(Woof, weft) – поперечные нити мата, переплетающиеся с его основой и идущие по его ширине.

УТОПАТЬ, УТОНУТЬ

(To sink, to go down, to be drowned) – пойти ко дну; погрузиться в воду, не всплывая.

УТОРА

(волж.) – сплошная масса искрошившегося льда, забившаяся между ледяной корой и дном реки у берега.

УТРЕННИЙ РАПОРТ

— сообщение сведений о состоянии корабля по требованию старшего флагмана (старшего на рейде) или флагманских кораблей своих соединений. Содержание сведений У. Р. устанавливается штабами флотов, отдельно — для сведений при стоянках в базе и на рейдах и отдельно на походе.

УТРЕННЯЯ ЗАРЯ

(Morning drum, morning watch) — см. Заря вечерняя или утренняя.

УТРЕННЯЯ ПРИБОРКА

— приборка корабля, выполняемая экипажем, как правило, до подъема флага. См. Приборки.

"УТЮЖИТЬ"

— плохо держать свое место в строю — то увеличивая, то уменьшая заданное расстояние (интервал) до соседнего мателота.

УХАБИНЫ

(волж.) — впадины в берегах реки.

УХАТЬ, УХНУТЬ

— громко и отрывисто кричать, напр., для дружной работы. У моряков более употребительное слово трепать.

УХВОСТЬЕ

— 1. Нижний конец (по течению) острова, осередка, песчаной косы и пр. Верхний конец наз. приверх (речн.). 2. У. реки или воложки — нижняя часть или конец реки, воложки (устье) (волж.).

УХО

(Eye) — кольцообразное отверстие. Маленькое отверстие — ушко.

УХОД ОТ ПРОТИВНИКА С ЗАБОРОМ ВЫСОТЫ

— фигура высшего пилотажа.

УХОДИТЬ

У. от волны — идти по ветру с такой скоростью, чтобы волна не могла догнать судна. У. от противника — идти от противника со скоростью, превышающей его скорость. Немедленно уходить в море — сниматься с якоря и немедленно идти в море. Не уходить до приказа — быть в готовности по приказанию сняться с якоря и выйти в море. Судно ушло за границу — отправилось в заграничное плавание.

УЧАН

— старинное новгородское судно.

УЧЕБНЫЕ КОРАБЛИ

(Training ships) — корабли специальной постройки или из числа устаревших боевых кораблей, соответствующим образом оборудованные для целей обучения и подготовки кадров.

УЧЕБНЫЕ СУДА

(Training ships) – суда, имеющие своим назначением практическое обучение кадров для водного транспорта.

УЧЕБНЫЙ ПРОМЫСЕЛ

(сев.) – ловля рыбы на поддев. Состоит в следующем: опустив лесу с 4–6 кг грузилом на достаточную глубину, все время снасть поддерживают, и рыба таким образом попадает на крючок. Способ этот применим только при большой массе и скученности рыбы в месте лова.

УЧИЛИЩА ВОЕННО-МОРСКИЕ

– см. Военно-морские училища ВМФ.

УШИ

– вертикальные брусья на носу барж для крепления буксирного или якорного каната.

Ф (Ферт)

– буквенное значение одного из флагов военно-морского и международного сводов сигналов. Значение этого флага по военно-морскому своду как сигнала – отменительный. Поднятый без сигнала, отменяет предыдущий сигнал. Поднятый одновременно с сигналом, но отдельно от него, отменяет поднятый сигнал. Флаг "Ф" по международному своду сигналов означает: "Я не управляюсь. Держите связь со мной".

ФАЗА

(Phase) – отдельный момент в развитии какого-нибудь периодического явления, в изменении формы или состояния какого-нибудь тела; различные состояния какого-нибудь периодического явления.

ФАЗУЛИНЫ

(черн.) – особые брусья, которыми пользуются при спуске и подъеме шлюпок на судах, не имеющих шлюпбалок. Брусья эти намазываются салом и подвешиваются снаружи борта в том месте, где спускается или поднимается шлюпка. Шлюпка скользит по брусьям, отчего ее борт и борт судна остаются неповрежденными.

ФАЗЫ ЛУНЫ

(Phase of the moon) – изменения вида Луны при движении ее вокруг Земли. Когда Луна и Солнце находятся приблизительно в одном и том же направлении от места наблюдения на Земле, то с Земли не видно освещенной части лунного диска. Это положение называется новолунием. Когда в результате дальнейшего движения Луны направление на нее и на Солнце образует прямой угол, с Земли видна половина освещенной части Луны (первая четверть). Когда Луна находится против Солнца, видно все освещенное полушарие Луны (полнолуние). Потом следуют последняя четверть и новое полнолуние.

ФАЙРВУД

(Firewood) – см. Дрова.

ФАКЕЛ

– поток горящих газов, образующихся в топке при сжигании топлива и несущих в себе также частицы твердого топлива до их полного выгорания.

ФАКТОР

(Factor) – торговый агент, промышляющий чужой собственностью от своего имени в капиталистических странах.

ФАКТУРА

(Invoice) – перечень отправленного груза с указанием количества, качества, цены, номеров и марки мест и всех произведенных расходов. При вывозе за границу в большинстве случаев необходимы еще консульские Ф., т. е. Ф., составленные по определенной форме и заверенные консулом страны назначения.

ФАЛ

(Halyard, halliard) – снасть, служащая для подъема некоторых рангоутных деревьев (реев, гафелей), парусов (кливеров, стакселей), кормового флага, гюйса, флажных сигналов и пр. В зависимости от назначения получает дополнительное наименование, напр. марса-фал, кливер-фал, сигнальные Ф.

ФАЛЕНЬ, ФАЛИНЬ

(Painter, boat's painter) – трос, вязанный в носовой или кормовой рым шлюпки. Служит для привязывания шлюпки. Ф. вырубается из белого или смоленого троса. На одном конце Ф. делается очко и обшивается кожей, другой конец оплетают и потом продевают Ф. взятую в свой рым.

ФАЛКОНЕТ, ФАЛЬКОНЕТ

(стар.) (Swivel-gun, pedrero) – небольшое огнестрельное чугунное орудие с цилиндрическим каналом и конической камерой с полушарным дном. Ф. на флоте встречались одно-, двух- и трехфунтовые. Состояли также на вооружении гребных судов.

ФАЛОВЫЙ УГОЛ

– см. Углы у парусов.

ФАЛРЕП

(Manrope) – трос или штерт, заменяющий поручни у входных трапов; веревки, обшитые сукном, употребляемые при трапах, за которые держатся люди, входящие на корабль.

ФАЛРЕПНАЯ ОПЛЕТКА

– оплетка, которой покрывается трос фалрепов.

ФАЛРЕПНЫЕ

(Side boys) – матросы из состава вахтенного отделения, назначавшиеся в дореволюционном флоте для встречи прибывающих на корабль лиц командного состава, а равно и для проводов их при съезде с корабля. На больших кораблях назначались одинаково с караулом посуточно; ночью же они выводились из вахтенного отделения. При Ф. находился Ф. унтер-офицер. К навесным трапам назначалось два Ф. К парадным трапам Ф. ставились: по два человека на палубе у входа и по два на каждой укрепленной за бортом площадке трапа. Полное число Ф. ставилось лишь тем лицам, коим для встречи надлежало вызывать караул (флагманам, командирам). Остальным ставили лишь двух Ф. на палубе у входа. В ночное время Ф. ставились с фонарями. Независимо от этого при подходе шлюпки один из Ф. высылался с фонарем на нижнюю площадку для ее освещения при приставании.

ФАЛСТАРНПОСТ

(Inner post, inner stern-post, false stern-post) – составная часть ахтерштевня деревянного судна: штука дерева, идущая параллельно старнпосту.

ФАЛСТЕМ

(Apron of the stem) – составная часть форштевня деревянного судна: штука дерева, идущая параллельно стему. В речном деревянном судостроении встречается термин фальштевень – накладка с внутренней стороны штевня.

ФАЛУНДЕР

(стар.) – полундра (берегись).

"ФАЛЫ РАЗНЕСТИ"

(Man the halyards) – команда, подающаяся на парусных судах. По этой команде фалы растягивают по палубе.

ФАЛЫ СИГНАЛЬНЫЕ

(Signal halyards) – линии, спущенные в три пряди из 12, 9 и 6 нитей и служащие для подъема флагов. Каболки для Ф. С. делаются толще, чем в других линиях. Ф. С. делаются также и плетеными; фалы этого типа гораздо менее скручиваются и потому более удобны в употреблении.

ФАЛЬКОНЕТ

– см. Фалконет.

ФАЛЬЦ

(Rabbet, groove) – шов в скреплениях тонких металлических листов.

ФАЛЬШБОРТ, ФАЛШБОРТ, ФАЛЬШБОРД

(Bulwark) – легкая обшивка борта открытых палуб.

ФАЛЬШБОРТНЫЕ СТОЙКИ

– стойки, служащие для укрепления фальшборта.

ФАЛЬШИВЫЙ РУЛЬ

(Jury rudder) – см. Временный руль.

ФАЛЬШКИЛЬ, ФАЛШ-КИЛЬ, ФАЛЬСКИЛЬ

(False keel) – доски или брусья, прибиваемые снизу к килю деревянного судна и служащие для предохранения его (киля) от повреждений при ударах о грунт.

ФАЛЬШФЕЙЕР, ФАЛШФЕЙЕР

(Blue-light) – тонкая бумажная гильза, наполненная пиротехническим составом, имеющим свойство гореть ярким пламенем белого цвета. Ф. на судах ВМФ употребляются двух видов: сигнальные (для производства ночных сигналов) и для вооружения на ночь спасательного буя. Сигнальные Ф. по времени их горения бывают двухминутные, одноминутные и полуминутные.

ФАНГСБОТЫ

– промысловые лодки длиной в 6,0–6,5 м, которыми снабжаются зверобойные суда норвежского типа.

ФАНОВАЯ СИСТЕМА

– судовая система, служащая для удаления сточных вод из W. С., писсуаров и гальюнов за борт.

ФАРАДА

(Farad) – международная единица электрической емкости, равная емкости конденсатора, получающего заряд в один кулон при установлении между его обкладками разности потенциалов в один вольт. Ф. равна $9 \cdot 10^{11}$ абсолютным электрическим единицам или 10^9 абсолютным электромагнитным единицам емкости. Обозначается буквой F. Обычно употребляется микрофарада μF , равная одной миллионной части Ф.

ФАРВАТЕР, СУДОВОЙ ХОД

(речн.) – часть русла реки, имеющая глубины, необходимые для плавания судов с данной осадкой.

ФАРВАТЕР, ФОРВАТЕР

(Fairway) – проход между опасностями, обставленный предостерегательными знаками, или определенный путь для плавания судов. Ф. присваиваются различные названия по их месторасположению (морской, речной, шхерный); по глубине (6-футовый, 12-футовый и т. д., на новых картах ... метровый) и по точности обследования (протраленный). Кроме того, имеются еще створные Ф., по которым плавание совершается по створам.

ФАРВАТЕРЫ БЕЗ УКАЗАНИЯ ГЛУБИНЫ

– 1. Фарватеры, идущие по районам, не обследованным промером, но которыми пользуются мореплаватели. 2. Фарватеры, которые хотя и идут по районам, обследованным промером, но не указаны в лоциях.

ФАРВАТЕРЫ ОБСЛЕДОВАННЫЕ

– проверенные промером на картах, изданных до 1933 г. Глубина Ф. О. показывается числом точек (каждая точка означает 6 фут.) или надписью: "фарватер глубиной столько-то фут.". Надпись или, если ее нет, число точек означает, что глубин, меньших указанных промером, на этом фарватере не найдено. На картах, изданных после 1933 г., глубина Ф. О. указывается в метрах цифрой, заключенной в скобки, напр. (6,2) – фарватер для судов с осадкой 6,2 м.

ФАРВАТЕРЫ ПРОТРАЛЕННЫЕ

– в местах, особенно важных для военного и торгового мореплавания, существуют фарватеры, обследованные тралом. Обследование такого рода должно давать уверенность, что на таком Ф. П. не существует глубины меньше той, на которую он протрален. На всех картах, изданных до 1932 г., где имеются Ф. П., в примечаниях пишется: "Римская цифра на фарватере показывает его глубину, на которую он протрален". При цифрах IX и XI, поставленных на фарватере, для большего их отличия справа внизу пишется буква "Ф" (футы). На картах, изданных после 1933 г., глубина Ф. П. указывается в метрах цифрой, заключенной в прямые скобки, напр. [6,2] – фарватер протрален для судов с осадкой 6,2 м.

ФАРЕНГЕЙТА ШКАЛА

– температурная шкала, применяемая главным образом в США и в Англии. В ней температуре таяния льда соответствует 32° , а температуре кипения воды 212° . Если t есть число градусов в Ф. Ш., то соответствующее число градусов по градусной шкале Цельсия равно $5/9 (t - 32)$.

ФАРОС

(стар.) – маяк.

ФАРТУК ВОЗДУШНЫЙ

– см. Заграждение воздушное.

ФАСОННАЯ СТАЛЬ

— то же, что и сталь сортовая (см.).

ФАТА-МОРГАНА

(Fata morgana) — см. Мираж.

ФАХБАУМ

— прочный порог, в который упираются нижними концами вертикально прилегающие друг к другу балки, образующие плотину или щит.

ФАШЕНПИС

(Fashion-piece) — крайний поворотный шпангоут в корме судна.

ФАШИНЫ

(Fascine, fagot) — пучки связанной лозы или плетенки, заполняемые камнем и укладываемые на дно, по берегам реки и откосам с целью их укрепления от размыва.

ФЕДИНГ

(Fading) — см. Замирание.

ФЕЛУКА, ФЕЛЮКА

(Felucca) — род быстроходного парусного судна, встречающегося в Средиземном море. Имеет три мачты с латинским вооружением и большие весла для передвижения во время штилей. Рейки, к которым пришнуровываются паруса Ф., состоят иногда из двух, трех, четырех жердей бамбука или легкой сосны, сходящихся толстыми концами к середине и тонкими — к концам. Такие составные рейки весьма гибки и легко исправляются в случае повреждения.

ФЕЛЮГА

(касп., черн.) — небольшое каботажное парусное судно.

ФЕН

(Fohn) — очень теплый и сухой ветер, дующий с гор. Наблюдается на подветренных складках достаточно высоких горных хребтов, как, напр., в Альпах, на Кавказе, в Гренландии и мн. др. Является результатом переливания воздушных масс через довольно высокий горный хребет. На наветренном склоне горного хребта при этом наблюдается большая облачность и осадки.

ФЕНДЕРС

(Fender) (стар.) — кранец, отпорный шест.

ФЕРРОСПЛАВЫ

— сплавы железа с хромом, марганцем, никелем, вольфрамом, молибденом, кремнием, ранадием и т. п. Содержание последних иногда доходит до 90 %. Ф. готовятся из смеси железной и специальной руды, главным образом в электрических печах. Применяются в сталелитейном производстве для раскисления и получения сложных сталей.

ФЕРТ

— см. "Ф".

ФЕРТОИНГ

(Mooring) – способ стоянки на двух якорях, при котором судно во всяком положении при разворачивании находится между якорями. Стоянка Ф. применяется там, где имеются сильные приливы и отливы, меняющиеся ветры, а также в узкостях, где стоящее на якорю судно не должно описывать большой циркуляции, напр. при стоянке на одном или двух якорях. Разница стоянки Ф. и на двух якорях заключается в том, что судно, стоя на двух якорях, имеет их брошенными по одному направлению, стоит сразу на двух якорях и при переменах ветра и течениях описывает большой круг; при Ф. же судно, имея якоря брошенными один по направлению прилива, а другой на отлив или по направлению сильных ветров, стоит большей частью то на одном якорю, то на другом и, разворачиваясь, описывает малый круг, т. к. его сдерживает канат другого якоря. Чтобы стоять Ф., готовят оба якоря к отдаче и отдают сперва якорь наветренный или со стороны течения. Затем, сдаваясь по ветру или течению, травят якорную цепь вдвое больше, чем требуется для стоянки на одном якорю (6–8 глубин) и, задержав цепь, начинают выбирать ее. Как только судно тронется, отдают второй якорь и свободно травят вторую якорную цепь, подтягивая все время первую, пока на клюзы не подойдут назначенные марки якорных цепей. Если ветра и течения нет, то после отдачи первого якоря судно отходит в сторону для отдачи второго якоря под машинами. При стоянках Ф., однако, тоже достаточно полного поворота судна, чтобы якорные цепи запутались. Во избежание скручивания цепей в них вводят особый вертлюг, который называется фертоинговым вертлюгом или фертоинговой скобой (см.).

ФЕРТОИНГОВАЯ СКОБА, ФЕРТОИНГОВЫЙ ВЕРТЛЮГ, ВЕРТЛЮГИ СИСТЕМЫ АДМИРАЛА ДЕ-ЛА-ГАРДИ (Mooring swivel) – состоит из вертлюга, 6 звеньев и двух скоб, соединенных между собой звеньями особой формы, которые выковываются из цельного куска железа. Применяется при постановке судна фертоинг (см.).

ФЕССЕНДЕН

– гидроакустический прибор связи; принадлежит к группе приборов, пользующихся для передачи колебаниями звуковых частот, воспринимаемых человеческим ухом. Назван по имени изобретателя профессора Р. А. Фессендена. Использовался как средство связи между судами в период войны 1914–1918 гг. Им можно было вести переговоры по азбуке Морзе как между надводными, так и между подводными судами. В настоящее время с вооружения военных флотов снят и заменен более совершенными приборами связи.

ФИБРА

(Fibre) – электро- и теплоизоляционный материал, вырабатываемый из тряпичной бумаги, обработанный солями хлористого цинка. Полученную массу затем формуют под большим давлением. Изготавливается фибра разных цветов и твердости в виде листов и трубок. Имеет широкое применение в машиностроительной промышленности.

ФИГУРА ЗЕМЛИ

– геометрическая форма Земли, наиболее близко подходит к сфероиду, образуемому вращением эллипса вокруг его малой оси. Действительная Ф. З. называется геоид. Для грубых вычислений Ф. З. принимается за шар с радиусом 6 371 220 м.

ФИГУРНАЯ СТАЛЬ

– то же, что сталь сортовая (см.).

ФИГУРНЫЙ ПОЛЕТ

– полет, во время которого пилот делает те или иные фигуры высшего пилотажа.

ФИДЕРЫ

(Feeders) – 1. Временные деревянные шахты, устраиваемые между люками нижней и верхней палуб твиндечных судов, объемом от 2 до 6 % вместимости грузового трюма

судна. Ф., устанавливаемые при перевозке зерна насыпью, загружаются зерном и служат для автоматического заполнения пустот, образующихся в трюмах вследствие оседания зерна и представляющих опасность для остойчивости судна в связи с возможностью движения зерна в трюмах с борта на борт. 2. Специальные небольшие шахты, устраиваемые в углах трюмов судна, предназначенные для перевозки зерна насыпью, обеспечивающие возможность полной загрузки трюмов зерном и автоматического восполнения указанных выше пустот. 3. Провод, по которому передают энергию от электрической станции к важнейшим точкам сети (питательным пунктам).

ФИЛАРЕТ

(Rail used to extend the nettings) – бортовой поручень у галер. Укладывался на стояках, установленных на бортовых брусьях (постицах) и называвшихся подфиларетными.

ФИЛИН-ТРАНЕЦ

– см. Транец.

ФИЛЬД

– см. Линейка параллельная.

ФИЛЬТРАЦИЯ

– 1. Операция выделения жидкости из жидких смесей, содержащих твердые частицы различной степени крупности путем пропускания смеси через пористую массу. Для производства Ф. требуется наличие разности давлений. 2. Просачивание жидкости через неплотности в швах и пазах наружной обшивки, переборках и т. п.

ФИЛЬТРЫ

– аппараты для отделения взвешенных в жидкости частиц пропусканием сквозь пористую или дырчатую перегородку, задерживающую на своей поверхности твердые частицы, в то время как жидкость (фильтрат) проходит сквозь нее и удаляется.

ФИЛЬТРЫ ПИТАТЕЛЬНОЙ ВОДЫ

– специальные аппараты для очистки питательной воды от примесей масла посредством пропускания ее через пористые вещества (кокс, войлок, фланель, губки и т. п.).

ФИНИШ

(Finish) – линия (или створ), обозначающий конец пробега шлюпок на парусных или гребных гонках.

ФИНКА

– небольшое ловецкое судно, встречающееся в Финском заливе.

ФИНЛЯНДСКИЙ ТРАЛ

– см. Тралы гидрографические.

ФИО

(F. I. O. – Free in and out) – условие фрахтования, по которому погрузка и выгрузка груза оплачиваются фрахтователем, а судно несет только падающие на него обычные портовые расходы.

ФИОРДЫ

(Fiord, fjord) – узкие, извилистые и глубоко вдающиеся в материк морские заливы, образовавшиеся благодаря ледниковой эрозии. Берега Ф. высокие (до 2000 м) и крутые. Ф. глубоки, но при выходе в море имеют подводные пороги; часто разветвляются. Ф. изрезают берега Норвегии, западный берег Канады, берега Патагонии, Новой Зеландии, Исландии, Шпицбергена, Гренландии, Новой Земли и пр.

ФИСДРЕК, ВИСДРЕК

(стар.) – дрек для отыскания затонувших снастей.

ФИТИЛЬ

(Match, quick-match) – слабо свитая льняная веревка около 12 мм в диаметре, вываренная или вымоченная в крепком щелоке из березовой золы и извести. Горит без пламени (тлеет), ровно и медленно, не более 150 мм в час. В русском флоте употреблялся для зажигания ракет, фальшфейеров и пр., а также в ночниках на баке для закуривания трубок и папирос, заменяя спички, которые команде на судах иметь запрещалось. Ф. открыть – команда, означавшая, что разрешается курить. Ф. закрыть – команда, по которой курение прекращалось. В переносном смысле Ф. означает выговор.

"ФИТИЛЬ С ПУШКОЙ"

– подъем на флагманском корабле позывных должностного лица или корабля одновременно с холостым выстрелом из пушки. Означает особое недовольство флагмана невниманием к его сигналам или неудовлетворительным выполнением данного маневра (действия).

ФИТИЛЬНАЯ КАДКА

(Match-tub) – кадка, в которую ставится ночник с фитилем.

ФИШ

(Fish) – одна из снастей, с помощью которых убирается якорь на судне. Ф. состоит из фиш-шкентеля и талей. Фиш-шкентель сплеснем вокруг коуша пентер-гака проходит в блок на фиш-балке и тянется по палубе талями через канифас-блок. Если Ф. имеет двурогий пентер-гак, то он закладывается за пятку якоря так, чтобы каждый рог гака был по сторонам веретена. Однорогий пентер-гак закладывается за рог якоря, ближайший к борту, когда якорь висит на кате.

ФИША

(Side-piece of a made mast) – часть составной мачты.

ФИШ-БАЛКА

(Fish-davit) – деревянная или железная балка, выступающая за борт на носу судна. Служит для приведения веретена якоря при его уборке в горизонтальное положение с помощью фиш-талей, закладываемых за лапы якоря.

ФИШ-БЛОК

(Fish-block) – блок, через который проводится фиш-шкентель.

ФИШ-ДРЕК

(стар.) (Hand-grapnel) – ручной дрек, имевший форму кошки. Фиш-дреки при abordaжах бросались с палубы на неприятельское судно для того, чтобы надежнее сцепиться с ним.

ФИШЕРСЫ

(стар.) – деревянные наделки у ноков рея; брусья или планки, прибитые к палубе, для укрепления мачт.

ФИШ-ТАЛИ

(Fish-tackle) – тали, закладываемые в фиш-шкентель при уборке якоря.

ФИШ-ШКЕНТЕЛЬ

– см. Фиш.

ФИШ-ШТЕРТ

– штерт, взятый за пентер-так. Этот штерт служит для закладывания пентер-гака за якорь. Однорогой пентер-так имеет один Ф.-Ш., двурогой – два.

ФИЮЗ, ХЮИЗ

(сев.) – холодный, резкий ветер; сиверко.

ФЛАГ ВОЕННО-МОРСКОЙ

– полотнище установленных цветов, иногда с изображением на нем государственной эмблемы на одноцветном или многоцветном фоне. Служит знаком принадлежности военного корабля к вооруженным силам данного государства. Будучи поднятым на установленном месте, т. е. на флагштоке или гафеле, является знаменем корабля. Военно-морской флаг поднимается и спускается особо установленным порядком. Носится кораблем во время кампании и в вооруженном резерве от 8 часов летом и 9 часов зимой и до захода солнца. Во время боя и в виду неприятеля военно-морской флаг поднимается не только на гафеле или кормовом флагштоке, но и на стенах мачт, днем и ночью.

ФЛАГ ВОЕННО-МОРСКОЙ ПОЧЕТНЫЙ РЕВОЛЮЦИОННЫЙ

– для кораблей ВМФ СССР и их соединений представляет военно-морской флаг Союза ССР, на котором поверх красной звезды помещено изображение ордена Красного Знамени.

ФЛАГ ВОЕННО-МОРСКОЙ СССР

– представляет белое полотнище с голубой полосой, идущей вдоль нижней кромки флага. На белом полотнище помещены: в центре левой половины полотнища (у шкаторины) – красная пятиконечная звезда, обращенная одним лучом вверх; в центре правой половины полотнища – перекрещенные серп и молот красного цвета. "Корабли ВМФ СССР ни при каких обстоятельствах не должны спускать флага перед противником, предпочитая гибель – сдаче врагам трудящихся". (КУ).

ФЛАГ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ

(National flag) – флаг, являющийся символом суверенитета того или иного государства. Имеет особое значение в международном праве, в частности – в морском праве, и в сношениях между государствами. Утверждение власти какого-либо государства на какой-нибудь территории символизируется актом поднятия на ней государственного флага. Государственный флаг СССР состоит из красного (алого) полотнища с изображением в его верхнем углу у шкаторины золотых серпа и молота и над ними красной пятиконечной звезды, обрамленной золотой каймой.

ФЛАГ КОРМОВОЙ

(Ensign, Colours) – военно-морской, национальный или особо установленный флаг, поднятый на кормовом флагштоке или гафеле кормовой мачты судна.

ФЛАГ СИГНАЛЬНЫЙ

(Signal flag) – всякий флаг, входящий в комплект флагов, служащих для производства сигналов.

ФЛАГИ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ

– флаги определенной расцветки и рисунка, установленные правительством данной страны и присвоенные определенным должностным лицам. Поднимаются на кораблях во время официального пребывания этих лиц. Остаются поднятыми днем и ночью, во всякую погоду, а также во время кратких отлучек лиц, которым они присвоены. Должностные лица могут поднимать также присвоенные им флаги и на носовом флагштоке шлюпок, когда следуют на них в официальных случаях.

ФЛАГИ ЗАМЕНЯЮЩИЕ

– флаги, дающие возможность при наличии у судна одного комплекта флагов в случаях повторения того или иного из них в поднятом сигнале заменять собой недостающие использованные в данном сигнале.

ФЛАГИ РАСЦВЕЧИВАНИЯ

– сигнальные флаги, поднимаемые на судах в дни праздников; поднимаются на специально основанных фалах, идущих обычно от форштенья к клотику фок-мачты, затем к клотику грот-мачты и дальше к ахтерштенью. От форштенья до клотика фок-мачты набираются треугольные Ф., между клотиками мачт – прямоугольные, от клотика грот-мачты до ахтерштенья – треугольные и прямоугольные с косицами.

ФЛАГИ СТЕНЬГОВЫЕ

– кормовые военные флаги, поднимаемые на ходу и на якорю под клотиками мачт, свободных от флагов и брейд-вымпелов должностных лиц. Поднимаются по тем же поводам, как и флаги расцвечивания (см.), и одновременно с ними. В дурную погоду могут подниматься и без флагов расцвечивания. В иностранных портах в дни праздников иностранных государств при расцвечивании флагами и подъеме Ф. С. на грот-стеннге поднимается флаг празднующего государства. При одновременном празднике нескольких государств их национальные флаги поднимаются на грот-стеннге, под клотиком – все на одной высоте, но на разных фалах.

ФЛАГДУК

(Bunting) – специальная ткань (шерстяная рединка), из которой шьются флаги.

ФЛАГ-КАПИТАН

(Flag captain) – должностное лицо штаба флагмана в русском флоте, исполнявшее все обязанности, возлагавшиеся морским уставом на начальника штаба, но не являвшееся первым заместителем флагмана в бою.

ФЛАГМАН

(Admiral) – лицо высшего начальствующего состава, командующее соединением (бригадой, эскадрой) военных кораблей. Корабль, на котором имеет пребывание Ф., поднимает на установленной мачте присвоенный его званию флаг и носит название "флагманского корабля". Существуют две категории Ф.: старшие, командующие крупными соединениями кораблей, и младшие – командиры менее крупных соединений.

ФЛАГМАНСКИЕ СПЕЦИАЛИСТЫ

– командиры ВМФ СССР, имеющие специальное образование (артиллеристы, штурманы, минеры, связисты, механики, химики и врачи), являющиеся ближайшими (непосредственными) помощниками флагмана (командира соединения) по руководству боевым использованием оружия и прочих боевых и технических средств соединения по специальности.

ФЛАГМАНСКИЙ КОРАБЛЬ

(Flagship) – корабль, на котором флагман имеет свое местопребывание и несет свой флаг.

ФЛАГМАНСКИЙ ОГОНЬ

– белый огонь, помещающийся с задней стороны грот-мачты военных кораблей СССР. Он устанавливается ниже заднего, топового огня (обычно на уровне среза стеньги) и дает освещение на корму. Ф. О. освещает дугу горизонта в 12 румбов: по 6 румбов в обе стороны от диаметральной плоскости.

ФЛАГ-ОФИЦЕР

– в русском флоте офицер, состоявший при флагмане, ведавший сигнальным делом и выполнявший адъютантские обязанности.

ФЛАГИ ВОЕННО-МОРСКОГО СВОДА СИГНАЛОВ СОЮЗА ССР

ФЛАГ-СЕКРЕТАРЬ

– лицо командного состава, исполнявшее адъютантские обязанности при командире соединения (флагмане) и входившее в состав штаба данного соединения. В настоящее время Ф.-С. в ВМФ СССР нет, а их заменили адъютантами.

ФЛАГ-СТРОПЫ

– веревочные концы у флагов, которыми они крепятся к сигнальному фалу или флагштоку.

ФЛАГ-ТОУ

(стар.) – сигнальный фал.

ФЛАГ-ШОУ

(стар.) – позывные, позывной сигнал.

ФЛАГШТОК

(Flag-staff) – древко, установленное на оконечности кормы корабля, на котором поднимается (прибивается) кормовой флаг. На верхний конец Ф. обычно насаживается клот или пикообразный наконечник. Ф. также называется верхний конец бом-брам-стенги, выше бом-такелажа.

ФЛАЖНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

– сигнализация посредством флагов установленных рисунков и расцветки. Каждому из таких флагов присвоено буквенное, цифровое или особое название. Флажный сигнал состоит или из одного флага, или из ряда флагов и флажных сочетаний. Последние бывают двух-, трех- и четырехфлажные.

ФЛАМАНДСКОЕ ПОЛОТНО

– полотно, из которого шьются паруса для гребных судов и парусных яхт.

ФЛАНГ СТРОЯ

– сторона, по направлению которой находящиеся в строю корабли способны развить наименьшую силу главного оружия.

ФЛАНГОВАЯ АТАКА

(Flank attack) – см. Атака.

ФЛАНЕЛЕВКА

(Duffel shirt) – рубаша из темно-синей фланели с вырезом на груди. Официальное название – фланелевая рубаша. Носится в качестве форменной одежды военными моряками рядового и младшего начальствующего состава.

ФЛАНЕЦ ЛИСТА

– отогнутый край листа.

ФЛАНЦЫ

(Flange) – соединительные части трубопроводов, валов и т. п., состоящие из дисков с отверстиями для болтов. Ф. отливается или отковывается за одно целое с деталью или укрепляется на трубах, на нарезке, развальцовкой, отбортовкой и приваркой. Ф. с резьбой применяется преимущественно в трубопроводах низкого давления. Для более плотного соединения между Ф. прокладываются медные кольца или кружки из резины, асбеста, картона и т. п. материалов.

ФЛЕГМАТИЗАЦИЯ ВЗРЫВЧАТЫХ ВЕЩЕСТВ

– искусственное увеличение стойкости взрывчатых веществ по отношению к механическим воздействиям, достигаемое прессованием, плавлением, применением оболочек (капсули, пистоны), смешиванием с жидкими (вода) или пластическими (вазелин, парафин и пр.) веществами, переводением в коллоидные растворы и т. п.

ФЛЕЙТ

(Dutch-ship, flute) – парусное трехмачтовое грузовое судно XVII и XVIII вв., применявшееся при военных флотах в качестве транспортов. Вооружалось 4–6 пушками.

ФЛЕЙЦЫ

– мягкие кисти из барсучьего волоса. Употребляются для флейцевания (разглаживания) свеженанесенного слоя краски, чтобы уничтожить на нем полосы и неровности, остающиеся после окраски щетинной кистью.

ФЛЕРЬЕ

– см. Труба Флерье.

ФЛЕТТНЕР

– см. Руль Флеттнера.

ФЛЕЧИ

(галер.) – оконечность тарана. В буквальном смысле – стрела.

ФЛЕШ

– см. Градшток.

ФЛИВОТ

(Fly-boat) (стар.) – малый флейт с круглой кормой, водоизмещением до 100 т.

ФЛИНДЕРСВАР

(Flinder's bar) – брусок мягкого железа, устанавливаемый вертикально впереди или позади нактоуза для уничтожения полукруговой девиации, происходящей от вертикального намагничивания судна.

FLEET IN BEEING

– понятие, введенное английским адмиралом Гербертом, специально присущее морским силам. Под этим термином понимается флот, который уклоняется от встречи с противником, но остается в постоянной готовности нанести удар.

ФЛОП

(Floor plate, floor) – вертикальный стальной лист, идущий по днищу поперек судна и составляющий часть шпангоутной рамки. В судах с двойным дном различают: сплошные Ф. (Solid floor), составленные из листов с вырезами; непроницаемые Ф. (Watertight floor), составленные из листов без вырезов и снабженные обделочным водонепроницаемым угольником, и открытые, или скелетные, Ф. (Skeleton floor, bracket floor), составленные из бракет (между прямым и обратным угольниками).

ФЛОРТИМБЕРС

(Floor-timbers) – нижняя часть деревянного шпангоута, крепящаяся к резен-килю.

ФЛОТ

(Fleet) – совокупность судов одного назначения, напр. военный Ф. (Fleet, navy), торговый Ф. (Merchant navy). Говорят также промысловый Ф., рыболовный Ф., китобойный Ф. (Whaling fleet). В истории встречаются термины: галерный Ф., Ф. корабельный, Ф. ластовый или грузовой.

ФЛОТ ВОЕННО-МОРСКОЙ

(Fleet, navy) – часть вооруженных сил государства, имеющая своим назначением действовать в пределах морской части театра военных действий, выполняя следующие основные задачи: а) активные действия против флота противника; б) оборону своего побережья от нападения флота противника; в) содействие сухопутным войскам в их операциях на морской побережье. Эти основные общие задачи флота распадаются на значительное количество более мелких конкретных задач. Применительно к решению поставленных задач в условиях данного морского театра морские силы, образующие флот, обычно состоят из трех основных элементов: кораблей морского флота, морской авиации и береговой обороны, которые в свою очередь разделяются на классы и на типы кораблей, самолетов и береговых батарей. Успешное боевое использование кораблей ВМФ и морской авиации в значительной степени зависит от обеспеченности их базированием. Корабли ВМФ и авиация нуждаются в тщательном обслуживании в виде ремонта, снабжения боеприпасами и топливом, в отдыхе для личного состава и т. п. Все это может быть получено в надежно защищенных и укрытых пунктах своего побережья, называемых военно-морскими базами.

ФЛОТИЛИЯ

(Flotilla) – отряд небольших военных кораблей (преимущественно канонерских лодок, мониторов и т. п.), предназначенных для действий на реках, озерах и на второстепенных морских театрах. В некоторых иностранных государствах Ф. называют соединения миноносцев, тральщиков и других небольших кораблей.

ФЛОТОВОЖДЬ

(стар.) – командующий флотом.

ФЛОТСКАЯ СЛУЖБА

– служба на флоте.

ФЛОТСКИЙ ОФИЦЕР

(Naval officer) – морской офицер, служащий на судах флота или в морских береговых учреждениях.

ФЛЮГАРКА

(Vane, weather-sock) – флажок особого рисунка и расцветки, присвоенный всем шлюпкам данного корабля. На шлюпках Ф. пришивается к задней шкаторине паруса под военно-морским флагом, кроме того, ее изображение накрашивается на носу по бортам и на транце с внешней стороны. На самом судне Ф., сделанная из куска листовой меди, иногда устанавливается на грот-брам-стеннге.

ФЛЮГЕР

(Vane) – прибор, указывающий направление ветра. На метеорологических станциях наиболее часто применяется Ф. системы Вильда.

ФЛЮОРЕСЦЕНЦИЯ

(Fluorescence) – собственное свечение тела под влиянием освещения, продолжающееся лишь очень короткое время после него (несколько сот миллионных долей секунды).

ФЛЯСТ, или ПЛАСТЫРЬ

(стар.) – небольшой лоскут холстины, пропитанный смолой, применявшийся для закрытия отверстий у заготовленных бомбовых и гранатных трубок и брандскугельных дыр.

ФОБ

– см. Франко-борт.

ФОК

(Fore sail) – прямой парус, самый нижний на передней мачте (фок-мачте) судна. Привязывается к фока-рею. Ф. косой – треугольный парус; ходит по штагу. Называется так на судах, имеющих одну мачту, на других же судах он называется стакселем. Ф. разрезной – рейковый Ф., разрезанный вдоль около самой мачты. Передняя часть паруса носит название кливер, а задняя – фок, которые поднимаются одним фалом. Ф. штормовой – парус, имевший вид равнобедренного треугольника. Привязывался к фока-рею своим основанием. Ставился в штормовой ветер вместо Ф.

ФОК-ВАНТЫ

(Fore-shrouds) – ванты, удерживающие фок-мачту.

ФОК-МАЧТА

(Fore-mast) – передняя мачта на судне, т. е. первая, считая от носа к корме.

ФОКА

(Fore) – слово, прибавляемое ко всем снастям, парусам и рангоуту, принадлежащим фок-мачте. Фока-брасы (Fore brace) – снасти бегучего такелажа, привязанные к нокам фока-рея для его поворачивания. Фока-булинь (Fore bowline) – снасть, которой оттягивают вперед наветренную боковую шкаторину фока, чтобы удержать в ней ветер, когда судно идет в бейдевинд. "Фока-булинь отдай" – команда во время поворота оверштаг, по которой ворочают рей на другой галс. "Фока-булинь прихватить" – вытянуть Ф.-булинь. Фока-галс (Fore tack) – см. Галс (второе значение). Фока-галс-боканы (Bumpkin) – деревянные или железные брусья на скулах судна, расположенные под углом в 25–30° к диаметральной плоскости и немного наклоненные вниз. Служат для тяги Ф.-галсов через блоки, укрепленные на их концах. Фока-галс-тали (Fore-tack tackle) – тали, которыми дотягивают Ф.-

галс. Фока-ганапуть – снасть у Ф., с помощью которой подбирают середину паруса. Фока-гардель (Fore gear, rope gears) – снасть, с помощью которой поднимают Ф.-рей за середину. Фока-гитовы – снасти, служащие для уборки Ф. Фока-рей (Fore-yard) – нижний рей на фок-мачте. Фока-топенанты (Fore-lift) – топенанты у Ф.-рея. Фока-шкоты (Fore sheet) – шкоты, с помощью которых растягивают Ф. по Ф.-рею. Фока-штаг (hower stay, rope stay) – штаг, держащий Ф.-мачту спереди.

ФОКОВЫЕ ПАРУСА

– паруса, принадлежащие фок-мачте.

ФОЛЬГА

(Foil, tin-foil) – очень тонкие металлические листки, до 0,00066 мм толщины, большей частью из латуни и олова, а также из свинца, серебра, золота, алюминия и др. Алюминиевая Ф. (альфоль) применяется для тепловой изоляции. См. Станиоль.

ФОНАРНАЯ

– специально приспособленное помещение на кораблях для хранения фонарей (свечных и с пиронафтовыми горелками), употребляемых для целей освещения судна в случае неисправности электрического освещения или в периоды времени, когда не работают судовые динамо-машины, а также на шлюпках (фонари для отличительных и пр. огней).

ФОНАРНЫЙ СЕКТОР

– сектор, служащий стойкой для фонаря.

ФОНАРЩИК

– рядовой боец, заведующий фонарной.

ФОНАРЬ КРЮИТ-КАМЕРНЫЙ

(стар.) – особое отделение на парусных военных кораблях с отдельным входом рядом с крюит-камерой, сообщающее в нее свет через толстое стекло, перед которым зажигались свечи.

ФОНАРЬ РАТЬЕРА

– сигнальный фонарь особого устройства, применяемый как средство связи в темное время суток на близком расстоянии (как на якоре, так и на ходу). Позволяет давать сигналы и вести переговоры (по азбуке Морзе) при помощи узкого луча света, посылаемого в определенном направлении. Этот луч бывает виден только там, куда он точно направлен.

ФОНАРЬ СЕМЕНОВА

– сигнальный фонарь, построенный в основном подобно шведскому ацетиленовому фонарю и отличающийся от него только в деталях.

ФОНАРЬ ШВЕДСКИЙ АЦЕТИЛЕНОВЫЙ

– прибор особого устройства, употребляемый для целей связи. Подача сигнальных знаков этим фонарем производится при помощи управления самим источником света. Дальность действия фонаря ночью – 5 мор. миль. Пучок света от Ф. Ш. А. имеет большой угол рассеивания, поэтому сигнализация при помощи его не может быть скрытной без применения специальной ширмы. Большим преимуществом Ф. Ш. А. является его автономность, что создает возможность широкого применения его на постах службы наблюдения и связи и кораблях.

ФОНАРЬ ШИРЛЕНА

— светосигнальный ацетиленовый фонарь для сигнализации по азбуке Морзе. Большой фонарь Ширлена называют ацетиленовым прожектором.

ФОНГСБОТ

— см. Фангсбот.

ФОНТАНКА

— полупалубное деревянное речное судно, грузоподъемностью в 450–500 т, предназначенное для плавания по рекам с низкими мостами и поэтому имеющее низкие борта.

ФОР

(Fore) — слово, прибавляемое к наименованиям реев, парусов и такелажа, находящимся выше марса фок-мачты.

ФОР-БОМ-БРАМ-БАКШТАГИ

(Fore royal backstay) — снасти стоячего такелажа, служащие для укрепления фор-бом-брам-стенги с боков.

ФОР-БОМ-БРАМ-ЛИСЕЛИ

(Fore-royal studding-sail) — лисели, которые становятся с боков бом-брамселей.

ФОР-БОМ-БРАМ-ЛИСЕЛЬ-СПИРТЫ

(Fore-royal studding sail-boom) — лисель-спирты на фор-брам-рее, служащие для постановки фор-бом-брам-лиселей.

ФОР-БОМ-БРАМ-РЕЙ

(Fore-royal yard) — четвертый снизу рей (если марса-реи не двойные) на фок-мачте. Большею частью летучий, т. е. не имеющий брасов и топенантов.

ФОР-БОМ-БРАМСЕЛЬ

(Fore-royal) — см. Брамсель.

ФОР-БОМ-БРАМ-СТЕНЬГА

(Fore-royal mast) — рангоутное дерево, служащее продолжением фор-брам-стенги.

ФОР-БОМ-БРАМ-ТОПЕНАНТЫ

(Fore royal lift) — топенанты фор-бом-брам-рея.

ФОР-БОМ-БРАМ-ШТАГ

(Fore-royal stay) — снасть стоячего такелажа, удерживающая фор-брам-стенгу спереди. Один ее конец крепится близ топа стенги, а другой у нока бом-утлегаря.

ФОР-БРАМ-БАКШТАГИ

(Fore topgallant backstays) — снасти стоячего такелажа, служащие для укрепления фор-брам-стенги с боков.

ФОР-БРАМ-БРАСЫ

(Fore topgallant-brace) — брасы у фор-брам-рея.

ФОР-БРАМ-ВАНТЫ

(Fore topgallant rigging) – снасти стоячего такелажа, удерживающие фор-брам-стенягу с боков.

ФОР-БРАМ-ГИТОВЫ

– снасти бегучего такелажа фор-брамселя; Ф.-Б.-Г. при уборке брамселя подтягивают шкотовые углы паруса под середину фор-брам-рея. Кроме того, Ф.-Б.-Г. осаживают фор-брам-рей, если он с отданным брам-фалом не идет вниз.

ФОР-БРАМ-ЛИСЕЛИ

(Fore topgallant studding-sail) – лисели, которые ставятся с боков брамселей.

ФОР-БРАМ-ЛИСЕЛЬ-СПИРТЫ

(Fore topgallant studding-sail-boom) – лисель-спирты на фор-марса-рее, служащие для постановки фор-брам-лиселей.

ФОР-БРАМ-РЕЙ

(Fore topgallant yard) – третий снизу рей (если марса-рей не двойной) на фок-мачте.

ФОР-БРАМСЕЛЬ

(Fore topgallant sail) – прямой парус, поднимаемый на фор-брам-стеняге над фор-марселем.

ФОР-БРАМ-СТЕНЬГА

(Fore topgallant mast) – рангоутное дерево, служащее продолжением фор-стеняги.

ФОР-БРАМ-ТОПЕНАНТЫ

(Fore topgallant lift) – топенанты у фор-брам-рея.

ФОР-БРАМ-ФАЛ

(Fore topgallant halyard) – фал, с помощью которого поднимают и спускают фор-брам-рей.

ФОР-БРАМ-ШТАГ

(Fore topgallant stay) – штаг, удерживающий фор-брам-стенягу спереди. Один конец этого штага крепится примерно у середины фор-брам-стеняги, а другой у нока утлегаря.

ФОР-БРАМ-ЭЗЕЛЬГОФТ

(Fore topgallant cap) – эзельгофт, надетый на фор-стенягу и удерживающий фор-брам-стенягу.

ФОР-ГАФЕЛЬ, ФОР-ТРИСЕЛЬ-ГАФЕЛЬ

(Fore gaff, fore trysail gaff) – гафель на фок-мачте.

ФОР-ЛОСЬ-ШТАГ

(Fore spring-stay) – штаг, по которому ходит фока-стаксель.

ФОР-МАРСА-БРАСЫ

(Fore top-braces) – брасы у фор-марса-рея.

ФОР-МАРСА-ГИТОВЫ

— снасть бегучего такелажа фор-марселя; служат для уборки фор-марселя, чтобы подтягивать шкотовые углы паруса под середину фор-марса-рея. Кроме того, гитовыми осаживают фор-марса-рей вниз, если он при свежем ветре так прижмется бейфутом к стеньге, что с отданными марса-фалами не идет вниз.

ФОР-МАРСА-ЛИСЕЛИ

(Fore topmast studding-sail) — лисели, которые ставятся с боков марселей.

ФОР-МАРСА-ЛИСЕЛЬ-СПИРТЫ

(Fore topmast studding-sail boom) — лисель-спирты на фока-рее, служащие для постановки фор-марса-лиселей.

ФОР-МАРСА-РЕЙ

(Fore topsail yard) — второй снизу рей на фок-мачте:

ФОР-МАРСА-ТОПЕНАНТЫ

(Fore topsail lift) — топенанты фор-марса-рея.

ФОР-МАРСА-ФАЛ

(Fore topsail halyard) — фал, с помощью которого поднимается фор-марсель.

ФОР-МАРСЕЛЬ

(Fore topsail) — парус, ставящийся между фор-марса-реем и фока-реем.

ФОР-МАРС

(Fore top) — марс на фок-мачте.

ФОР-ПЛЕХТ

— см. Плехт.

ФОР-ПУТЕНС-ВАНТЫ

— см. Путенс-ванты.

ФОР-РУСЛЕНЬ

(Fore chains) — руслень против фок-мачты, служащий для отвода фок-вант.

ФОР-САЛИНГ

— салинг на фор-стенъге.

ФОР-СЕЙ-ТАЛЕЙ-ШКЕНТЕЛЬ

(Fore tackle pendant) — шкентель, накладываемый на топ-мачты ниже вант и служащий для закладывания сей-талей.

ФОР-СЕЙ-ТАЛИ

(Fore tackle) — сей-тали, основанные на фок-мачте.

ФОР-СТЕНЬ-ВАНТЫ

(Fore topmast rigging) – снасти стоячего такелажа, служащие для укрепления фор-стеняги с боков.

ФОР-СТЕНЬ-ФОРДУНЫ

(Fore topmast backstays) – снасти стоячего такелажа, удерживающие фор-стенягу сзади.

ФОР-СТЕНЬ-ШТАГ

(Fore topmast stay) – штаг, удерживающий фор-стенягу спереди.

ФОР-СТЕНЬ-ЭЗЕЛЬГОФТ

(Cap of the fore mast) – эзельгофт, надетый на фок-мачту и удерживающий фор-стенягу.

ФОР-СТЕНЬГА

(Fore topmast) – рангоутное дерево, служащее продолжением фок-мачты.

ФОР-СТЕНЬГИ-СТАКСЕЛЬ

(Fore topmast stay-sail) – косой парус впереди фок-мачты, натягиваемый между топами фор-стеняги и бушприта.

ФОР-СТЕНЬГИ-СТАКСЕЛЬ-ГАЛС

– см. Галс.

ФОР-СТЕНЬГИ-СТАКСЕЛЬ-ФАЛ

– снасть бегучего такелажа фор-стеняги стакселя; этой снастью подымается стаксель.

ФОР-СТЕНЬГИ-СТАКСЕЛЬ-ШКОТЫ

– снасти бегучего такелажа фор-стеняги стакселя; шкотами вытягивается назад шкотовый угол, когда поднят стаксель.

ФОР-ТРИСЕЛЬ

– косой четырехугольный парус, ставящийся по фок-мачте. См. Трисель.

ФОР-ТРИСЕЛЬ-ГИК

– лежащее дерево, по которому растягивается фор-трисель.

ФОР-ТРИСЕЛЬ-ЭРИНС-БАКШТАГИ

– эринс-бакштаги у фор-трисель-гафеля.

ФОР-ТРЮМ-БАКШТАГИ

(Fore skysail backstay) – снасти стоячего такелажа, служащие для укрепления фор-трюм-стеняги с боков.

ФОР-ТРЮМ-БРАСЫ

(Fore skysail's braces) – брасы фор-трюм-рея.

ФОР-ТРЮМ-РЕЙ

(Fore skysail yard) – рей, висящий поперек фор-трюм-стеняги.

ФОР-ТРИУМ-СТЕНЬГА

(Fore skysail mast) — средняя часть фор-бом-брам-стенъги, идущая выше бом-такелажа.

ФОР-ТРИУМ-ТОПЕНАНТЫ

(Fore skysail lift) — топенанты фор-трюм-рея.

ФОР-ТРИУМ-ШТАГ

(Fore skysail stay) — штаг, удерживающий фор-трюм-стенъгу спереди.

ФОР-ТРИУМСЕЛЬ

(Fore skysail) — прямой парус, привязываемый к фор-трюм-рею.

ФОРДЕВИНД, ФОРДАК

(Wind right aft, stern wind) — ветер, по направлению совпадающий с курсом судна или, иначе говоря, ветер, дующий прямо в корму. Ф. называют также полным ветром, а про судно, идущее в Ф., говорят: судно идет полным ветром. "Идти на фордачка" — идти в Ф.

ФОРДУНЫ, ФАРДУНЫ, ПАРДУНЫ

(Backstay) — снасти стоячего такелажа, удерживающие стенъги и брам-стенъги с боков и сзади. Бом-брам-фордуны удерживают бом-брам-стенъгу сзади и с боков. Бра-м-фордуны держат брам-стенъгу с боков и сзади. Стенъ-фордуны держат стенъгу сзади.

ФОРДУПЕЛЬТ

(стар.) — добавочная обшивка бортов судна у грузовой ватерлинии, простирившаяся от носа до кормы, предназначавшаяся для уменьшения валкости судна.

ФОРЗЕЙЛЬ

(Advice ship, reconnoitring ship) (стар.) — корабль с хорошим ходом ("легкий на ходу"), высланный впереди флота или эскадры для разведки противника или в целях навигационного обеспечения. Обычно Ф. держался от головных кораблей эскадры в расстоянии видимости сигналов. В зависимости от обстановки высылался один, два и более Ф.

ФОРКАСТЕЛЬ, ФОР-КАСТЕЛЬ, ФОРПЛЕХТ

— небольшой помост или палуба на парусных военных кораблях, расположенная на некоторой высоте над верхним деком и простирающаяся от бикгеда (переборка в носовой части судна) за фок-мачту. Ф. также назывался баком.

ФОР-ЛЮК

(Fore hatchway) — люк, расположенный впереди фок-мачты.

ФОРМАН

(Foreman) — в иностранных портах старший рабочий, стоящий у люка и наблюдающий за подъемом, спуском и укладкой грузов на торговом судне. Он управляет людьми, стоящими на оттяжках стрелы, и лебедочником (винчманом). В советских портах вместо Ф. — производитель работ (прораб), в обязанность которого входит низовое планирование и организация труда всего звена, включая и автогужевого транспорт.

ФОРОС

— см. Лаги электромеханические.

ФОР-МАРСОВОЙ

(Fore topman) — матрос, работающий по расписанию на фор-марсе.

ФОРМЕНКА

— рубаша из белого полотна с синим воротником и такими же нашивными обшлагами. Вокруг воротника и на обшлагах имеются три белые полосы. Официальное название — полотняная рубаша. Носится в качестве форменной одежды военными моряками рядового и младшего начальствующего состава.

ФОРМУЛА ВРЕМЕНИ ОСНОВНАЯ

— см. Время звездное.

ФОРМУЛЯР АРТИЛЛЕРИЙСКОГО ОРУДИЯ

— особая книга, ведущаяся отдельно для каждого орудия корабля, в которой еще до установки орудия на корабль заносятся все заводские данные об его изготовлении и испытании стрельбой на полигоне. Во время службы орудия на корабле в его Ф. записывается число произведенных из орудия выстрелов, род снарядов, вес снаряда, всякого рода повреждения и неисправности, обнаруженные во время его службы, и пр.

ФОРМУЛЯР ТАКТИЧЕСКИЙ

— специальный журнал, ведущийся на каждом военном корабле, в который вносятся все основные сведения о корабле, его маневренных качествах, оружии, механизмах, устройствах и снабжении.

ФОРМУЛЯР ЯКОРЬ-ЦЕПИ

— особая для каждой цепи книга, в которую вносятся все данные об испытании ее при приеме на корабль, а равно и все последующие данные об осмотре ее, окраске, испытаниях на цепопробном станке, случаи повреждений, замены частей ее и т. п.

ФОРМЫ БАРИЧЕСКОГО РЕЛЬЕФА

основные: 1. Барические минимумы, или просто минимумы, или циклоны. 2. Барические максимумы, или антициклоны. Кроме этих основных, или первичных, Ф. Б. Р., наблюдаются вторичные формы распределения давления атмосферы, которые возникают на периферии циклонов и антициклонов и представляют собой выпячивания, или области пониженного давления, в область повышенного давления (т. наз. ложбины), или области повышенного давления в область пониженного давления (т. наз. отроги и клинья). Области, расположенные между двумя или несколькими минимумами или максимумами, называются промежуточными. К промежуточным Ф. Б. Р. относятся: барические седла, коридоры пониженного давления и переемычки повышенного давления. Внутри ложбин иногда образуются вторичные, или частные, циклоны, а внутри отрогов — вторичные, или частные, антициклоны.

ФОРПИК

(Fore peak) — носовой отсек на гражданских судах, расположенный непосредственно у форштевня. Служит балластной систерной для удифферентования судна.

ФОРПЛЕХТ

— см. Форкастель.

ФОРСИРОВАТЬ

(To force) – ускорять, усиливать, налегать, напрягать все силы. Ф. заграждение – преодолеть заграждение. Ф. котлы – временно поднимать паропроизводительность котлов. Ф. парусами – нести паруса более, чем следует при данной силе ветра. Форсированный поход – переход, ускоренный по времени или усиленный по расстоянию. Ф. ледяную перемычку – проходить через перемычку льда. Форсированный выход – ускоренный по времени.

ФОРСУН

– наиболее простое приспособление для усиления тяги в котле. Состоит из тонкой трубы, проведенной в дымовую трубу. Пар, вылетая из Ф., создает разрежение в дымовой трубе и тем усиливает тягу. Устройство это применяется лишь на малых судах (паровых катерах).

ФОРСУНКА

(Oil burner) – аппарат для распыливания жидкостей. Ф. применяется для сжигания нефти и мазута под котлами и в печах или для распыливания топлива в цилиндрах двигателей внутреннего сгорания (дизелей и нефтяных двигателей). По способу распыливания различают паровые Ф., где распыливание производится паром (применяются в котельных установках), Ф. с распыливанием сжатым воздухом и механические Ф., в которых топливо разбрызгивается насосом.

ФОРСУНКА ЗАКРЫТАЯ

– форсунка с отверстием для подачи топлива, прикрытым стальной иглой; последняя открывает выходное отверстие только в момент подачи топлива в цилиндр. Применяется в дизелях и нефтяных двигателях.

ФОРСУНКА МЕМБРАННАЯ

– форсунка, в которой открытие – закрытие выпускного отверстия осуществляется колонкой, состоящей из ряда мембранных пластинок. Дает по сравнению с обычной Ф. большее открытие отверстий при малых подъемах колонки.

ФОРТ

(Fort) – сильно вооруженное укрепление долговременного (из бетона или железобетона) или временного (из земли и дерева) типа, способного к самостоятельной круговой обороне.

ФОРТОУ

(стар.) – толстая веревка у бортов судна, за которые держались шлюпки, стоящие у судна.

ФОР-УНДЕР

(стар.) – бак; настилка в носу на малых судах.

ФОР-ФУТ

(стар.) – баксовая штука, т. е. самая передняя штука кия на деревянных судах.

ФОРШНИ

– см. Ярусная сеть.

ФОРШТЕВЕНЬ, СТЕМ

(Stem) – поковка или отливка по форме носа, является продолжением кия. Если киль брусковый, то Ф. делается также полосовым и соединяется с килем в замок. Если же киль плоский, то нижняя часть Ф. делается также плоской и снабжается на конце выемкой, называемой шпунтом, в которую входит наружный слой

горизонтального киля. Вертикальный киль крепится с Ф. двумя угольниками или приклепывается к специально отлитому среднему ребру (в случае литых Ф.). Для соединения Ф. с листами наружной обшивки или бортовой броней (в случае литых Ф.) делается шпунт. Кованые полосовые Ф. обычно применяются на гражданских судах. На них шпунта для наружной обшивки не делается – последняя крепится сквозными заклепками, проходящими через тело Ф. Стем, или Ф., деревянного судна составляется из собственно стема и фалстема (см.), соединяющихся между собой и с килем помощью железных болтов.

ФОСФОРЕСЦЕНЦИЯ

(Phosphorescence) – самостоятельное свечение тела под влиянием освещения его внешним светом, продолжающееся и после прекращения освещения, иногда даже в течение нескольких дней, хотя и в слабой степени. Часто, хотя и неправильно, словом Ф. обозначают и др. виды холодного свечения, напр. свечение моря, являющееся на самом деле хемиллюминесценцией.

ФОТОЛЮМИНЕСЦЕНЦИЯ

– общее название процессов флюоресценции и фосфоресценции.

ФОТОМЕТР

(Photometer) – прибор, предназначенный для измерения силы света, освещенности, яркости и пр.

ФОТОПЛАН

– план местности, составленный по фотографическим снимкам.

ФОТОСЪЕМКА

– метод топографической съемки местности фотографированием ее с самолета.

ФОТОЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ

– Внешний Ф. Э. – испускание электронов телами, на которые падают световые, рентгеновские или гамма-лучи. Внутренний Ф. Э. – изменение электропроводимости некоторых тел (напр. селена) под влиянием освещения.

ФОТОЭЛЕМЕНТЫ

– приборы, основанные на фотоэлектрическом эффекте, для получения электрического тока пропорционально падающей на прибор световой мощности. Ф. имеют ряд важных приложений в измерительной практике, телевидении и др. областях. В соединении с реле Ф. дают возможность машинам и аппаратам автоматически реагировать на внешние световые раздражения. Ф. обычно имеет вид сферического стеклянного баллона, из которого выкачан воздух, с двумя выведенными наружу электродами: катодом (поверхность из щелочного металла – калия, рубидия или цезия – на внутренней стенке баллона) и анодом из платины и никеля (стерженек, сетка, кольцо). Между катодом и анодом во внешней цепи включается батарея плюсом к аноду и минусом к катоду. При освещении катода из него вылетают электроны, образующие во внешней цепи ток, т. наз. фототок, пропорциональный падающей на катод световой мощности.

ФОФАН

– см. Спортивные суда гребные.

ФРАМА СИСТЕРНЫ

– устройство для погашения качки в виде водяных систем, расположенных симметрично по бортам судна и соединенных между собой внизу узким поперечным

водяным каналом, а сверху воздушным каналом. При качке вода, налитая в систерны, совершает колебательное движение.

Расчет производится так, чтобы период переливания воды в систерне равнялся периоду собственных колебаний судна. При этом вода будет переливаться на борт, противоположный наклонению судна от действия волны, если только период волны близок к периоду собственных колебаний судна.

Достижение наивыгоднейшего соотношения периодов колебаний воды в систерне и собственных колебаний судна можно осуществить: регулированием скорости перетекания воды из данной систерны в другую посредством особого регистра, устраиваемого в водяном канале, или посредством клапана, установленного на воздушном канале. Разновидностью Ф. С. описанной конструкции является Ф. С., в которых сообщение систерн обоих бортов производится через забортную воду; в этой системе водяной канал отсутствует и заменен рядом отверстий, сделанных в борту судна и остающихся всегда открытыми, а регулирование периода колебаний воды в систернах достигается регулированием клапана на воздушном канале.

ФРАНКО

(Franco) – свободный от расходов. Выражения "Франко-Лондон" или "Франко-склад" означают, что все расходы данного места уже оплачены. В коносаменте отметка Ф. означает, что фрахт был оплачен авансом полностью.

ФРАНКО-АЛОНГСАЙД

(F. A. S. – Free alongside ship) – франко вдоль борта судна. При этом условии продавец обязан доставить груз вплотную к судну, т.е. на расстояние, позволяющее судну принимать груз своими стрелами и иными средствами; все расходы по доставке груза к борту несет грузовладелец.

ФРАНКО-БОРТ (ФОБ)

(F. O. B. – Free on board) – котировка товара, включающая стоимость товара плюс расход по доставке к судну и по погрузке. Это условие разнится от условия "Франко-алонгсайд" расходом по подаче груза на борт судна плюс возможные портсборы. Продавец ФОБ ответственен за целостность груза вплоть до момента помещения его на судно, однако он обязан заблаговременно снабдить покупателя необходимыми сведениями для покрытия страхования.

ФРАНКО-БОРТ И ШТИВКА

(Free on board and stowage) – по этому условию продавец обязан, помимо погрузки на судно, вести еще расход по укладке груза в трюме.

ФРАНКО-БУНКЕР

(F. I. B. – Free into bunker) – условие при покупке бункерного угля, по которому продавец несет все расходы по доставке и погрузке угля в бункера судна.

ФРАНКО-ГАВАНЬ

(Free harbour) – условие, включающее все расходы по доставке груза в порт назначения, причем заботу по выгрузке и все связанные с этим издержки несет покупатель.

ФРАНКО-ПОРТ-ОТПРАВЛЕНИЯ

(Free port of departure) – употребляемая иногда неточная котировка товара, легко вводящая в заблуждение, т.к. под такой котировкой одновременно можно понимать "франко-борт", "франко-алонгсайд" и даже "франко-склад" – условия, имеющие каждое в отдельности разные дополнительные расходы.

ФРАНКО-ПРИСТАНЬ

(Ex-quay) – при сделках на условиях Ф.-П. покупатель несет все расходы по грузу, начиная с момента свалки его на берег и после учинения расчета за фрахт и за выгрузку. Он же оплачивает стоимость хранения груза на берегу или в доке.

ФРАНКО-РЕЛЬСЫ

(Free on rail) – включают в цену груза доставку к железной дороге и погрузку в вагоны.

ФРАНКО-СТРОП-СУДНА

(Ex-ship) – при сделках Ф.-С.-С. все расходы, включая приемку груза от борта судна, идут за счет покупателя. Ответственность продавца прекращается с момента оставления грузом судна.

ФРАНЦУЗСКАЯ ЗЕЛЕНЬ

– см. Зеленые краски.

ФРАНЦУЗСКИЙ КЛЮЧ

– один из видов гаечного ключа с раздвижными губами.

ФРАНШИЗА

(Franchise) – определенный процент страховой стоимости груза, который не покрывается страховщиком. Так, напр., меморандум к полисам Ллойда исключает ответственность страховщиков за убыток по грузу ржи, рыбы, соли и т. п., если этот убыток составляет менее 5 % страховой стоимости груза, т. е. предусматривает таким образом Ф. в размере 5 %. Если же лежащий на ответственности страховщика убыток превышает Ф., то он покрывается полностью. Условия Ф. охотно принимаются обеими сторонами, т. к. этим исключается ряд хлопот и дорогостоящих формальностей при незначительных убытках, и, кроме того, он позволяет страховщику назначить более дешевую страховую премию.

ФРАХТ

(Freight) – плата за перевозку грузов. Иногда под этим названием подразумевают и сам товар. Обычно Ф. уплачивается по прибытии судна в порт назначения, т. е. по окончании перевозки. Ф. должен быть уплачен также и в случае повреждения груза во время перевозки, что, однако, не лишает грузополучателя возможности reklamировать убытки; если же повреждение уничтожило природу самого товара, то в таком случае грузовладелец может успешно отклонить уплату Ф., даже если поврежденный товар и представляет некоторую ценность; такой отказ грузовладелец может аргументировать невыполнением судовладельцем своего обязательства, заключавшегося в том, что он доставил не то, что обязался доставить. Ф. иногда уплачивается вперед в виде аванса. Аванс Ф. не подлежит возврату, хотя бы груз вследствие повреждения и утратил полностью свою ценность или же судно со всем товаром погибло. Ф. обычно котируется за тонну "W/M" (Weight Measurement), т. е. за тонну веса, а иногда, хотя и редко, за тонну объема по выбору судовладельца, причем тонна объема равна 40 куб. фут.

ФРАХТ МЕРТВЫЙ

(Dead freight) – фрахт, уплаченный за зафрахтованное, но не использованное под груз место на судне.

ФРАХТ ОБРАТНЫЙ

(Back freight) – провозная плата за доставку груза, возникшая вследствие невозможности выгрузить его в порту назначения.

ФРАХТОВАНИЕ

(Chartering) – сделка, в силу которой судовладелец предоставляет своему контрагенту судно или определенную его часть для перевозки грузов.

ФРАХТОВАТЕЛЬ

(Charterer) – лицо, арендующее судно или часть его.

ФРАХТОВЩИК

(Shipowner) – лицо, предоставляющее фрахтователю судно для перевозки грузов.

ФРЕГАТ

(Frigate) – в парусном военном флоте – трехмачтовый военный корабль, второй по величине после линейного корабля. Ф. считались самыми красивыми и совершенными судами по своей конструкции; имели две батарейные палубы: одну закрытую, отстоящую от воды не менее 1,8–2,4 м, и другую открытую. Артиллерийское вооружение парусных Ф. доходило до 60 пушек. По скорости хода Ф. значительно превосходили линейные корабли того времени, т. к., обладая большой остойчивостью, имели возможность нести сравнительно большую парусность. Рангоут на Ф. был таким же, как и на линейных кораблях, но мачты несколько выше. Первый Ф. был построен в 1646 г. Петром Петтом в Чэтаме под названием "Constant Warwick". Ф. предназначались главным образом для крейсерской и разведывательной службы. В переходную эпоху появились сперва колесные, потом винтовые паровые Ф. или пароходофрегаты, которые подразделялись на деревянные, железные или смешанные. Часть из них имела бронирование, почему и носила дополнительное название броненосных.

"ФРЕГАТЦЫ"

– так называли в старом парусном флоте малые средиземноморские десятипушечные фрегаты.

ФРЕЗЕР, ФРЕЗА, ШАРОШКА

(Cutter) – многолезцовый режущий инструмент с вращательным движением, служащий для обработки всякого рода поверхностей (кроме круглых отверстий), нарезки зубьев, шестерен всех профилей и т. д. При работе фрезер вращается, а обрабатываемый предмет подается ему навстречу. Комбинируя форму лезвия Ф. и направление движения обрабатываемого предмета, можно получить плоскую, выпуклую, винтовую и др. сложные поверхности. Преимущества Ф.: быстрота работы и возможность обработки сложных профилей.

ФРЕЗЕРНЫЙ СТАНОК

– см. фрезеровальный станок.

ФРЕЗЕРОВАЛЬНЫЙ СТАНОК, ФРЕЗЕРНЫЙ, ШАРОШЕЧНЫЙ СТАНОК

(Milling machine) – станок для металлообработки резанием путем фрезерования (обработки фрезой). Различают Ф. С.: а) простой, у которого стол движется лишь перпендикулярно к оси фрезера; б) универсальный, у которого стол может двигаться также и под углом к оси фрезера; в) порталный, у которого стол ходит между ножек П-образной станины (портала), несущей вал фрезера; г) специальные зуборезные, винторезные, круговые. Ф. С. широко применяются в металлообработке, отчасти вытесняя строгательные станки. См. фрезер.

ФРЕЗЕРОВАНИЕ

– обработка металла или дерева фрезером с вращательным движением инструмента и поступательным движением обрабатываемого предмета.

ФРЕНЕЛЕВСКАЯ СИСТЕМА

– см. Освещение маяков.

ФРЕНЕЛЕВСКИЕ СТЕКЛА

– фонарные стекла составного профиля, получающегося путем вырезки из стекла ненужных частей его тела и смещения в одну плоскость остальных работающих элементов. Френелевский ступенчатый профиль стекла имеет такое же оптическое действие, как и основное стекло, из которого вырезаны его части, но в то же время позволяет использовать без влияния аберрации пучок лучей, ударяющих из источника света в стекло с углом при вершине в 45° , тогда как при простом плосковыпуклом стекле пучок с углом лишь в 15° не сопровождается рассеиванием. Образование френелевского профиля требует, чтобы все части, из которых он составляется, имели один и тот же фокус.

ФРИБОРД

(Free board) – надводный борт.

ФРИБОРДЕК

– верхняя палуба.

ФРИЗ

(Frieze) – резьба на наружной части борта у старых парусных судов.

ФРИКЦИОННАЯ МУФТА

(Friction clutch coupling) – соединительная муфта, состоящая обычно из двух частей и служащая для включения или выключения вала машины или трансмиссии. В существующих многообразных Ф. М. сцепление осуществляется трением, возникающим между частями муфты. При перегрузке вала Ф. М. может автоматически выключиться, предупреждая поломки в машине.

ФРИКЦИОННАЯ ПЕРЕДАЧА

(Friction gearing) – передача вращательного движения между двумя валами помощью насаженных на них фрикционных колес (дисков). При нажатии одного фрикционного колеса на другое между ними возникает трение, благодаря которому ведущее колесо увлекает ведомое. На практике применяются следующие типы Ф. П.: а) цилиндрические фрикционные колеса – между параллельными валами; б) конические фрикционные колеса – между валами под углом; в) лобовая Ф. П. – между валами под прямым углом. Математически строгого соотношения между числами оборотов валов фрикционных передач нет вследствие явления скольжения, неустранимого у фрикционных колес.

</FONTaaaa

ФРИТЭРН

(Free of turn) – условие фрагтования, по которому судно не обязано безвозмездно дожидаться очереди на свободное место у причала. Счет времени, предоставленного судном в безвозмездное пользование фрагтователя для производства погрузочно-выгрузочных работ, начинается немедленно по прибытии судна в порт и по объявлении им готовности к началу погрузочных работ.

ФРОНТ, или ЛИНИЯ РАЗДЕЛА

– линия пересечения поверхности раздела (см.) с поверхностью Земли. Поверхности раздела между Полярным (Переходным) воздухом с одной стороны и Арктическим и Тропическим воздухом с другой – называют главными поверхностями раздела, а соответствующие им линии раздела – главными Ф.: Л. Р. между Арктическим и Полярным (Переходным) воздухом, проходящую в среднем вдоль $65-70^\circ$ с. ш. называют арктическим Ф., а Л. Р. между Тропическим и Полярным (Переходным) воздухом, проходящую в среднем вдоль 45° с. ш., – полярным Ф. Поверхности раздела между основными массами и перерождающимися (или переродившимися) массами на периферии или в пределах основных масс называют вторичными поверхностями раздела, а

соответствующие им Л. Р. – вторичными Ф. При соответствующих условиях поверхности раздела между двумя массами воздуха, а следовательно и линии фронтов между ними, могут оставаться в течение больших или меньших промежутков времени и на участках большей или меньшей длины как бы неподвижными, стационарными. В таких случаях говорят о квазистационарной поверхности раздела и квазистационарном Ф. Если же более холодный поток отступает и более теплый наступает так, что линия Ф. перемещается в авангарде более теплого потока, то говорят о теплом Ф. (см.) Если же, наоборот, наступает более холодный поток, а более теплый отступает перед ним, то говорят о холодном Ф. (см.). На теплом и холодном Ф. наблюдаются типичные для них формы облаков и осадков.

ФРОНТ СТРОЯ

– направление, по которому находящиеся в строю корабли способны развить наибольшую силу главного оружия.

ФРОНТ ТЕПЛЫЙ

– участок фронта, идущий впереди наступающей массы более теплого воздуха. Ф. Т., который может быть обнаружен только аэрологическим зондированием, называют верхним Ф. Т.

ФРОНТ ХОЛОДНЫЙ

– участок, идущий впереди наступающей массы более холодного воздуха. Ф. Х., который может быть обнаружен только аэрологическим зондированием, называют верхним Ф. Х.

ФРОНТАЛЬНАЯ АТАКА

(Frontal attack) – см. Атака.

ФРОНТАЛЬНАЯ ЗОНА

– см. Фронтальный слой.

ФРОНТАЛЬНЫЕ ПОВЕРХНОСТИ

– см. Поверхности раздела.

ФРОНТАЛЬНЫЙ СЛОЙ

– т. к. вдоль поверхностей раздела (см.) происходит турбулентное перемешивание воздуха двух соприкасающихся между собой масс, то в действительности каждый раз приходится иметь дело не с разграничивающей их поверхностью, а с разграничивающим их большей или меньшей ширины слоем, который и называют Ф. С. Очевидно, что и у земной поверхности наблюдается при этом не линия раздела, а более или менее широкая зона (порядка от нескольких км до нескольких десятков км), которая является результатом пересечения поверхностью Земли Ф. С. и которую называют фронтальной зоной.

ФУГАСЫ

(Fougasse) – заряды взрывчатого вещества, зарываемые в землю или устанавливаемые в воде на небольшой глубине и взрывающиеся под противником (под его судами, бронепоездами, броневыми автомобилями и т. д.) при помощи подрывных средств (зарядов-взрывателей и т. п.) или автоматически.

ФУЛИГАЦИЯ

– окуривание, производимое в морских портах с целью уничтожения в трюмах и других судовых помещениях вредителей зерновых грузов или крыс.

ФУЛЬТОН

(Fulton) — так назывались в Америке большие плавучие батареи, имевшие сильную артиллерию и служившие для обороны берегов.

ФУНДАМЕНТНАЯ ПЛИТА

(Foundation plate of engine) — металлическая плита, укрепленная на фундаменте, на которую устанавливается машина.

ФУНДАМЕНТНАЯ РАМА

— нижняя часть двигателя, на которой монтируется двигатель.

ФУНДАМЕНТНЫЙ БОЛТ

— болт для крепления машины к фундаменту.

ФУНДАМЕНТЫ КОТЕЛЬНЫЕ и МАШИННЫЕ

(Seating) — специальные Ф., состоящие из склепанных или сваренных между собой листов и угольников, которые крепятся к набору. Назначение Ф.: а) подкрепить судно и дать ему возможность безопасно выдерживать как вес механизмов, так и другие силы, появляющиеся во время работы механизмов; б) создать достаточно прочную и жесткую опору для механизмов, обеспечивающую правильность их работы и их неподвижность при качке судна.

ФУНТ

— 1. Прежняя русская мера веса, делившаяся на 32 лота или 96 золотников (409,5 г). 2. Английская мера веса, сохранившаяся до настоящего времени (453,6 г).

ФУРИТЬ

(арх.) — о ветре: сильно, стремительно дуть.

ФУСТОВИНА

(стар.) — буря.

ФУС

— см. Прибор Фуса.

ФУТ

(Foot) — мера длины. Фут = 12 дм. или 30,48 см, одинаково в 7- и 6-футовых сажнях. В морском деле Ф. употребляется для измерения главным образом небольших длин, напр. малые глубины, малые расстояния, размеры и осадка судов, шлюпок, рангоута и пр. С введением в СССР метрической системы и в морском деле постепенно стали переходить на измерения всех длин в метрах. Так, на всех вновь издаваемых картах глубины даются в метрах, как это делают немцы, французы, итальянцы и другие морские нации. На старых картах помещается только табличка для перевода сажней и футов на метры.

ФУТ-БЛОКИ

(стар.) — одношківные блоки со стопорами.

ФУТЛЯР

(Case, box) — металлический Ф. цилиндрической формы с герметически закрывающейся или с припаивающейся крышкой, служащий для хранения зарядов.

ФУТОКС

(First futtock, second futtock) – составная часть деревянного шпангоута. Начиная от флортимберса идет сперва первый Ф., затем второй и т. д.

ФУТШТОК

(Tide-gauge) – шест, разбитый черной и белой краской на футы. Применяется для измерения глубин менее 12 фут. (3,66 м).

ФЮЗЕЛЯЖ

(Fuselage) – одна из основных частей самолета. Он служит для: соединения несущих поверхностей с хвостовым оперением, помещения полезной нагрузки, установки винтомоторной группы и крепления шасси (преимущественно в конструкциях одномоторных самолетов).

X (Ха)

– буквенное значение одного из флагов военно-морского свода сигналов. Флаг "X" по международному своду сигналов означает: "У меня есть на борту лоцман".

ХА

– см. X.

ХАБАРКА

(арх.) – лесистый остров.

ХАБИНА

(арх.) – речной залив.

ХАЛУЙ, ХАЛУЙНИК

(арх.) – 1. Плетень рыболовный. 2. Подводный камень, торчащий на дне реки.

ХАМСИН

(Khamsin) – сухой, горячий ветер в Египте; несет пыль и крупный песок.

ХАРАКТЕР ВЕТРА

– определяется строением ветра: ветер без заметных колебаний скорости называют ровным; если толчки в скорости ветра не превосходят 5 м/сек, ветер называют неровным; если толчки в скорости ветра достигают 6–10 м/сек, ветер называют порывистым, и, наконец, если эти толчки превосходят 10 м/сек, ветер называют шквалистым.

ХАРАКТЕР ОСАДКОВ

– различают осадки морозящего, обложного и ливневого характера.

ХАРАКТЕР ПОГОДЫ АНТИЦИКЛОНАЛЬНЫЙ и ЦИКЛОНИЧЕСКИЙ

В циклонах следует ожидать облачную или пасмурную погоду с осадками, а в антициклонах – ясную погоду без осадков. Такой характер облачности в циклонах и антициклонах оказывает сильное влияние и на характер температуры нижнего слоя воздуха в этих барических образованиях. Так, в антициклонах следует ожидать более значительного различия между температурой дня и ночи, т. е. более резкого "суточного хода" температуры, высоких температур (жары) летом и низких температур (сильных морозов) – зимой. В циклонах же следует ожидать менее значительного различия между температурами дня и ночи, т. е. сглаженного

суточного хода температуры, менее высоких температур летом и менее низких температур – зимой.

ХАРАКТЕРИСТИКА

(Characteristics) – кривая, изображающая графически зависимость между величинами, существенными для исследуемого явления.

ХАРАКТЕРИСТИКА ДВИГАТЕЛЯ

– основные данные двигателя внутреннего сгорания: тип, мощность, число оборотов, размеры и число цилиндров.

ХАРАКТЕРИСТИКА ЛАМПЫ

– кривая, изображающая графически зависимость между напряжением на сетке и током анода или сетки для данных анодных напряжений. Характеристика лампы позволяет определить параметры лампы и способы ее наилучшего использования.

ХАРАКТЕРИСТИКА ЛЬДА В НАВИГАЦИОННОМ ОТНОШЕНИИ

– принятая Гидрографическим управлением ВМФ СССР и 2-м Гидрологическим съездом СССР в 1928 г. – различает следующие виды льда: редкий лед, разреженный лед, сплошной лед, сплошной лед, тяжелые льды, битый лед, молодой лед, многолетний лед.

ХАРАКТЕРИСТИКА МАТЕРИАЛА

– см. Механические качества металла.

ХАРМАТТАН

– местный очень сухой ветер, дующий в декабре, январе и феврале на западе Африки от мыса Верде (Зеленого мыса) до мыса Лопец и несущий мелкий песок из пустыни.

ХАУКЕР

– см. Гукер.

ХАЧБОТ

(Hatch-boat) – небольшое судно с люками и разборной палубой.

ХВАТ-ТАЛИ

(Burton, handy-billy, luff-tackle, watch-tackle) – основываются между двухшкивным и одношкивным блоками. Коренной конец взят за одношкивный блок. Толщина лопаря 57–76 мм (2 1/2 – 3"). Х.-Т. служат для подъема мелких тяжестей, для обтягивания снастей, для уборки трапов и т. п. Эти тали являются наиболее употребительными в корабельном обиходе.

Хват-тали.

ХВИУЗ, ХИВУС, ХИУС

(арх.) – сильный мороз, холод; метель при резком ветре.

ХВОСТ

– 1. Концевые суда, идущие на буксире (волж.). 2. Конец острова, лежащий ниже по течению реки; противоположный ему конец – голова, а край головы, прилежащий к воде, – взглавие (арх.).

ХВОСТОВИК

(арх.) – длинный ряд выдающихся в океан зубчатых скал на о. Вайгач.

ХВОСТОВОЕ ОПЕРЕНИЕ

(Tail unit) – система вертикальных и горизонтальных поверхностей, находящихся в задней хвостовой части самолета. Х. О. предназначено для придания устойчивости и управляемости самолету. Х. О. состоит из стабилизатора, рулей высоты, киля и руля управления.

ХИВИСАЙДА СЛОЙ

– слой атмосферы на высоте нескольких сот км (ок. 300 км) над поверхностью земли, обладающий большой электропроводностью. Х. С. объясняет особенности распространения коротких электромагнитных волн, которые отражаются от этого слоя и снова возвращаются к земной поверхности на больших расстояниях от передающей радиостанции.

ХИВОК

(арх.) – самый легкий ветерок.

ХИЛИТЬ

(бел.) – о ветре: часто изменяться или перескакивать с одного направления на другое, обходить кругом при маловетрии; рябить, слегка волновать воду.

ХИЛОК

(волж.) – южный ветер, приносящий ненастье.

ХИМИСТ

– рядовой специалист химической части на военном корабле.

ХИМИЧЕСКАЯ АТАКА

(Gas attack) – см. Атака.

ХИЩЕНИЕ

(Pilferage) – в морском страховании означает похищение товарных мест, но не кражу отдельного места. В большинстве случаев имеет место при авариях, связанных с перегрузкой с судна на берег или на другие суда.

ХЛАДАГЕНТЫ, ХОЛОДИЛЬНЫЕ АГЕНТЫ

– химические составы в холодильной машине, представляющие собой жидкости, которые испаряются при низкой температуре и обладают сравнительно большой теплотой парообразования.

ХЛОРАТОР

– прибор для дезинфекции воды газообразным хлором.

ХЛОРИРОВАНИЕ

– обработка хлором воды с целью дезинфекции ее.

ХЛОРНАЯ ИЗВЕСТИ

(белильная известь) CaOCl_2 – белый, жадно поглощающий влагу порошок. Применяется в качестве дегазационного и дезинфицирующего средства.

ХЛОРПИКРИН

(Chloropicrin) – органическое соединение из класса нитросоединений, получаемое при перегонке пикриновой кислоты с белильной известью. Жидкость с крайне резким запахом, чрезвычайно сильно действует на слизистую оболочку.

ХЛЮЗСАК

(стар.) – см. Ключ-сак.

ХОБОТ, ХОВОТИЛА, ХОВОТИНА

(арх.) – 1. Изогнутый кривой мыс. 2. Излучина, извилина реки.

ХОД ВИНТА

(Screw pitch) – см. Винтовая линия.

ХОД ПОРШНЯ

(Piston's travel, piston's motion) – 1. Расстояние между двумя крайними положениями поршня. 2. Перемещение поршня из одного крайнего (мертвого) положения в другое.

ХОД СУДНА

(Running) – движение судна. Х. восемь узлов – судно движется со скоростью восьми узлов. Судно стало на мель на полном ходу – идя полным ходом, судно стало на мель. Прибавить, убавить Х. – увеличить, уменьшить скорость движения судна. Задний Х. (Astern running) – движение судна кормой вперед. Передний Х. (Ahead running) – движение судна носом вперед. Х. малый (Slow speed) – Х., при котором корабли держат число оборотов машин, соответствующее 1/2 назначенной скорости хода. Х. полный (Full speed) – Х., при котором корабли держат число оборотов, соответствующее назначенной скорости. Х. самый малый (Dead slow) – Х., при котором корабли держат необходимое и достаточное число оборотов только для сохранения способности удерживаться на данном курсе. Х. самый полный (Full speed) – Х., соответствующий наибольшему числу оборотов машины, возможному при данном числе действующих котлов. Х. средний (Half speed) – Х. при котором корабли держат число оборотов машины, соответствующее 3/4 назначенной скорости хода.

ХОД ХРОНОМЕТРА

(Rate of a chronometer) – величина изменения поправки хронометра за определенный промежуток времени. Обычно рассчитывается суточный ход хронометра, показывающий, насколько хронометр уходит вперед или отстает за одни сутки.

ХОДИТЬ

(идти) (To navigate, to sail) – плавать на судне. Х. на шпилье (To heave the capstan) – вращать шпиль. Ходи на шпилье (Heave cheerily) – приказание вращать шпиль. Ходи наверх – приказание выйти на верхнюю палубу. Ходом – приказание скорее тянуть что-нибудь, но ровно, без рывков. В отношении шпиля – означает вращать шпиль (ходом шпиль). Море ходит – волнуется. Волна по морю ходит.

ХОДКОСТЬ

– качество судна иметь и сохранять заданную скорость хода при данных условиях при минимальной затрате мощности механизмов, установленных на нем.

ХОДОВАЯ ПОЛОСА

– фарватер (см.) на реках и внутренних водных путях.

ХОДОВОЙ КОНЕЦ

(Runner, leading part of a rope) – тот конец у снасти, за который ее тянут.

ХОДОВЫЕ КАЧЕСТВА КОРАБЛЯ

– характеризуются следующими элементами: скоростью хода; дальностью плавания при различных скоростях хода; оперативным радиусом действия. Характеристиками Х. К. служат также подвижность (инерция), управляемость, устойчивость на курсе и пр. Подвижность корабля характеризуется временем, необходимым для разгона корабля от состояния покоя до полного хода вперед и назад, а также временем, необходимым для торможения корабля от полного хода вперед или назад до остановки корабля. Существенное значение также для характеристики подвижности имеет длина пути, на которой корабль получит полный разгон и полное торможение (остановку). При плавании в составе соединения приходится учитывать Х. К. данного соединения, которые отличаются от данных отдельного корабля, входящего в состав соединения. Такими элементами являются: скорость хода соединения; дальность плавания соединения; оперативный радиус действия соединения.

ХОДОВЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ КОРАБЛЯ

– см. Ходовые качества корабля.

ХОДОК

(Prime sailor, good sailor, fast sailor) – судно, обладающее большим ходом, чем однотипные с ним. Плохой Х. (Bad sailor).

"ХОДОМ"

(Haul away) – приказание скорее (безостановочно) тянуть что-либо или вращать шпиль; в последнем случае – "Х. шпиль".

ХОЙ

(Hoу) – до эры парового флота так называли боты, перевозящие пассажиров и грузы с берега на большие суда и обратно, а также плававшие в каботаже. В настоящее время термин Х. все еще используется для известного рода лихтеров. Владельцев таких лихтеров называют хойманами (Houman).

ХОЙЕР

– ловецкая лодка (дощаник), применяемая преимущественно при рыбной ловле как во внутренних, так и в прибрежных померанских водоемах.

ХОЛОДИЛЬНИК

Холодильник поверхностный.

(Condenser) – вспомогательный аппарат, обслуживающий главные машины. Служит для конденсирования отработанного пара в воду. Благодаря разрежению, образуемому при конденсации пара в Х., повышается мощность машины и обеспечивается питание котлов пресной теплой водой. Х. разделяются на инжекционные и поверхностные. В инжекционных Х. конденсация пара достигается смешением его с мелкими брызгами вводимой забортной воды. Т. к. морская вода не годится для питания котлов, то инжекционные Х. применяются только на речных судах. Устройство поверхностного Х. состоит в основном из металлического корпуса, закрытого с торцов трубными досками, служащими для закрепления в них большого числа мелких трубок. Корпус Х. прикрывается с обоих торцов крышками, образующими водяные камеры, соединенные указанными трубками. По трубкам циркулирует забортная вода, подаваемая специальным циркуляционным насосом, а пар поступает в корпус Х. и конденсируется там, соприкасаясь с внешней охлажденной поверхностью трубок (Х. с внешним охлаждением).

ХОЛОДИЛЬНИК МАСЛЯНЫЙ

— аппарат для охлаждения отработанного смазочного масла, поступающего через фильтр из картера двигателя в Х. М. Масло охлаждается, отдавая свое тепло забортной холодной воде через стенки трубок холодильника.

ХОЛОДИЛЬНИК ОПРЕСНИТЕЛЯ

— особый холодильник, служащий для образования питьевой воды. В нем пар не только обращается в воду, но и насыщается воздухом, т. к. лишенная воздуха дистиллированная вода для питья непригодна.

ХОЛОДИЛЬНЫЕ МАШИНЫ

(Refrigerating machines) — см. Машины рефрижераторные.

ХОЛОДИЛЬНЫЕ УСТАНОВКИ

(Refrigerating installation) — совокупность машин, аппаратов и соединяющих их трубопроводов, служащих для искусственного охлаждения.

ХОЛОДНАЯ МАССА ВОЗДУХА

(Х. М.) — всякая масса воздуха, температура нижнего слоя которой ниже температуры той подстилающей поверхности, над которой она протекает или располагается, вследствие чего Х. М. снизу нагревается. Холодные массы воздуха называются неустойчивыми массами. Типичными для достаточно "старой", т. е. для достаточно нагретой снизу Х. М. являются днем конвенционные токи и как результат их — кучевые и ливневые облака и ливневые осадки, а ночью роса, иней, изморозь и радиационный туман.

ХОЛОДНАЯ СТЕНА

— см. Кабота течение.

ХОЛОДНОЕ ОРУЖИЕ, БЕЛОЕ ОРУЖИЕ

(Small arms) — оружие рукопашного боя, в котором поражение врагу может быть нанесено ударом, разрезом или уколом; сообразно с этим и образцы Х. О. устраивались с древнейших времен так, что ими можно было или наносить удары, или рубить, или колоть, или рубить и колоть вместе.

ХОЛОСТОЙ ВЫСТРЕЛ

(Blank shot) — выстрел без снаряда.

ХОЛОСТОЙ ЗАРЯД

(Blank charge) — заряд, предназначенный для производства холостого выстрела.

ХОЛОСТОЙ ХОД

— работа машины или установки без нагрузки, напр. вращение генератора с разомкнутой внешней цепью или вращение ненагруженного двигателя.

ХОЛОСТЯК

— просверленное в корпусе деревянного судна отверстие для постановки нагелей и болтов, оставшееся по недосмотру неиспользованным.

ХОМУТ

(арх.) — песчаный нанос вокруг затонувшего или севшего на мель судна. Говорят "Судно в Х.", т. е. окружено песчаным наносом, или "Захомутило", "Схомутило".

ХОМУТ ЭКСЦЕНТРИКА, БУГЕЛЬ ЭКСЦЕНТРИКА

— кольцо, насаженное свободно на эксцентрик, в котором эксцентрик вращается и сообщает эксцентриковой тяге, соединенной с бугелем, переменное-возвратное движение.

ХРАП, ХРАПЦЫ

(Cramp, crampon, clasp-hook, clove-hook, sister-hook) — складной гак, состоящий как бы из двух простых гаков, складывающихся вместе. Употребляется там, где надо быть уверенным, что снасть или заложенный в Х. подъемный строп сами не выложатся.

Храпцы.

Особенно широко Х. применяются на шлюпках. Кроме того, Х. называют строп для подъема бочек. Он состоит из двух концов с гаками, которыми закладывается за уторы бочки.

ХРАПЕЦ, ХРАПОК

(астр.) — отдушина, полынья во льду, которую продышали тюлени.

ХРАПОВИК

(Ratchet-wheel) — механизм для сообщения валу прерывистого вращательного движения в одном направлении. Х. состоит из храпового колеса (зубчатого) и собачки, шарнирно соединенной с коромыслом, качающимся около центра храпового колеса. Собачка захватывает храповое колесо при вращении коромысла только в одну сторону; при обратном ходе она свободно проскальзывает на один или несколько зубьев. За каждое качание коромысла храповое колесо поворачивается в одну сторону на определенное число зубьев. Х. иногда применяется в качестве стопорного механизма.

ХРАПОВЫЕ ДНОУГЛУБИТЕЛЬНЫЕ СНАРЯДЫ

— одночерпаковые землечерпательные снаряды, состоящие из поворотного крана, установленного на небольшом понтоне, с подвешенным на цепях или проволочных тросах храповым черпаком. Производительность таких снарядов колеблется в пределах 50–60 м³ в час и более.

ХРАПОВЫЕ КОВШИ

— хватное приспособление для массовых грузов или же для грунта при землечерпательных работах.

Храповый ковш.

Применяются в связи с поворотными кранами. Храповые ковши имеют подъемную силу в 2–3 т и дают по сравнению с другими приспособлениями незначительную производительность (не более 30–40 т в час).

ХРАПОВЫЕ КОЛЕСА

(Ratchet-wheels) — см. Храповик.

ХРОМИРОВАНИЕ

— электролитическое покрытие металлических изделий хромом в целях: а) повышения сопротивления металла механическому износу; б) повышения жаростойкости; в) получения стойкой отражающей поверхности.

ХРОМИСТАЯ СТАЛЬ

(Chrome steel) – сталь, в состав которой входит хром (2–5 %). Х. С. имеет большую твердость, а с повышенным содержанием хрома (12–15 %) обладает высоким сопротивлением разъеданию кислотами.

ХРОМОЦИНКОВАЯ СОЛЬ

– см. Желтые краски.

ХРОНОМЕТР

(Chronometer) – пружинные часы тщательной выделки, предназначенные служить для точного определения промежутков времени. Установленный по времени какого-нибудь начального меридиана, обычно Гринвичского, от которого ведется счет долгот, Х. дает возможность в любой известный момент местного времени на корабле рассчитать соответствующее время начального меридиана с достаточной для целей кораблевождения точностью. Х. бывают средними и звездными в зависимости от того, в каких единицах они измеряют промежутки времени – в единицах среднего или в единицах звездного времени. На кораблях употребляются исключительно средние Х., звездными же Х. пользуются при звездных наблюдениях на берегу. Особенностью Х. является движение секундной стрелки скачками через 0,5 сек. Х. изобретен в 1735 г.

ХРОНОМЕТРИЧЕСКАЯ КАЮТА

– каюта на судне, в которой хранятся хронометры.

ХРУПКОСТЬ

(Brittleness) – свойство, характеризующее материал, противоположное пластичности. Хрупкие металлы разрушаются без предварительно заметных деформаций перед моментом разрушения.

ХРЯЩ

– продукт разрушения гальки, размером от 2 до 10 мм, несколько крупнее гравия.

ХРЯЩЕВАЯ ПАРУСИНА

– см. Парусина.

Ц (Це)

– буквенное значение одного из флагов военно-морского и международного сводов сигналов. Значение этого флага по военно-морскому своду как сигнала "Возвратиться". Флаг "Ц" по международному своду сигналов означает: "Да (утвердительный)".

ЦАПОН-ЛАК

– раствор нитроклетчатки в амилаcetоне. Применяется для приготовления покрывных красок, образующих при нанесении на обрабатываемое изделие прозрачную пленку.

ЦАПФЫ

(Trunnions) – 1. Небольшие выступы цилиндрической формы на середине ствола орудия, вставляемые в цапфенные гнезда станка. 2. Часть вала, которой он опирается на подшипник.

ЦВЕЛЬ У ПАРУСА

– см. Зацвельный парус.

ЦВЕТНАЯ СЛЕПОТА

– см. Дальтонизм.

ЦВЕТНЫЕ МЕТАЛЛЫ

(Non-ferrous metals) – этим термином обозначаются все металлы, за исключением железа и его сплавов. Ц. М. разделяются на следующие группы: тяжелые металлы (медь, свинец, цинк, олово и ртуть), легкие металлы (алюминий, магний, бериллий и кальций), благородные металлы (золото, серебро, платина, палладий, радий, рутений, иридий и осмий), редкие металлы (вольфрам, хром, ванадий, молибден, тантал, радий и подгруппа редких земель – церий, торий и др.). Тугоплавкими металлами считаются марганец, хром, вольфрам, ванадий, молибден и титан. Сплавов Ц. М. в различных комбинациях и различных пропорциях, обладающих теми или иными свойствами, насчитывается большое количество. Ц. М. и их сплавы особенно важны в военной промышленности.

ЦЕ

– см. "Ц".

ЦЕВОЧНАЯ ПЕРЕДАЧА

– передача вращательного движения между параллельными валами при помощи зубчатого колеса (с зубьями специального профиля), сцепляющегося с колесом (цевочным), состоящим из диска с закрепленными на нем по окружности цилиндрическими кулачками (цевками), играющими роль зубьев.

ЦЕВОЧНОЕ КОЛЕСО

– см. Цевочная передача.

ЦЕЙЗЕ

– см. Винт Цейзе.

ЦЕЙХВАХТЕР и УНТЕР-ЦЕЙХВАХТЕР

(стар.) – чиновники Корпуса морской артиллерии. Первые назначались преимущественно на линейные корабли, вторые на фрегаты и другие небольшие военные суда. Имели в своем ведении орудия с принадлежностью, оружие, порох, снаряды, артиллерийские запасы и материалы. В 1859 г. были переименованы в содержателей по артиллерийской части.

ЦЕЙХМЕЙСТЕР, ЦЕГМЕЙСТЕР

– начальник морской артиллерии в петровское время. Со времени Анны Иоанновны назывался обер-цейхмейстером и был членом Адмиралтейств-коллегии. При Павле I переименован в генерал-цейхмейстеры, а с 1831 г. звание это было заменено должностью инспектора морской артиллерии. При обер-цейхмейстерах и генерал-цейхмейстерах начальники морской артиллерии в военных портах назывались просто Ц.

ЦЕЛЕУКАЗАТЕЛЬ

– один из приборов управления артиллерийским огнем, указывающий цель, по которой должна вестись стрельба из орудий данной батареи или башни.

ЦЕЛИК

– приспособление, служащее для отклонения вертикальной плоскости, проходящей через ось орудия, в сторону от прицельной линии, чтобы устранить влияние деривации, бокового ветра, движения цели и т. п.

ЦЕЛЛЮЛОЗА, КЛЕТЧАТКА

(Cellulosa) – органическое соединение из класса углеводов. Составляет главную часть растительных волокон. Применяется для изготовления взрывчатых веществ. Кроме того, Ц. на флоте называют вычесанные волокна с оболочки кокосовых орехов в порошкообразном виде. Используя свойство этих вычесок – сильно разбухать от воды, – ими в некоторых случаях заполняют пространство между обшивками для того, чтобы при получении судном небольших пробоин они заполняли отверстие и тем самым прекращали доступ воды внутрь судна.

ЦЕЛЬ

(Aim, target) – предмет, на который наводят оружие.

ЦЕЛЬЗИЯ (ЦЕЛЬСИЯ) ШКАЛА

(Centigrade) – наиболее употребительная, стандартная в СССР температурная шкала, в которой точка таяния льда соответствует 0° , а точка кипения воды 100° . Для обозначения шкалы Цельсия после цифры, указывающей температуру, иногда ставится латинская буква С.

ЦЕЛЬНОМЕТАЛЛИЧЕСКИЙ ДИРИЖАБЛЬ

– дирижабль, наружная оболочка которого состоит из тонких металлических листов. Имеется ряд проектов такого дирижабля, в том числе проект Циолковского.

"ЦЕЛЬСЬ"

(Point) – приготовительная команда, по которой орудия или торпедные аппараты наводятся на цель.

ЦЕМЕНТ

(Cement) – вяжущее вещество, которое, будучи замешано с водой в тесто, твердеет как на воздухе, так и в воде. Наиболее употребительный на судах портланд-цемент (Portland cement) получается тонким перемолом обожженных до спекания природных цементных мергелей или подобранных смесей известняка и глины. Употребляется на судах для цементирования днища, для заполнения в носу и корме узких мест, недоступных для частого осмотра и окраски, в целях предохранения их от ржавления, для покрытия флор, стрингеров, обшивки и пр. в систернах водяного балласта и т. п. 1 т чистого портландского Ц. покрывает около 23 м² стальной поверхности слоем толщиной в 25 мм. 1 м Ц. в смеси с 1 т мелкого песку покрывает слоем той же толщины около 40 м².

ЦЕМЕНТАЦИЯ

– насыщение поверхностного слоя мягкой стали углеродом для придания ей высокой поверхностной твердости с сохранением вязкой сердцевины. В броне Ц. подвергается только наружная поверхность.

ЦЕНТНЕР

(Centner) – мера веса. Метрический, или двойной, Ц. (квинтал) = 100 кг. Обыкновенный Ц. (принятый в Германии, Швейцарии, Дании) = 50 кг. Английский Ц. = 100 английским фунтам = 50,8024 кг.

ЦЕНТР БОКОВОГО СОПРОТИВЛЕНИЯ

– центр тяжести погруженной части диаметральной плоскости, в котором считается условно приложенным боковое сопротивление судна.

ЦЕНТР ВЕЛИЧИНЫ

(Centre of buoyancy) – центр тяжести вытесненного кораблем объема воды, иначе центр тяжести подводного объема корабля.

ЦЕНТР ПАРУСНОСТИ

(Centre of the sail) – точка приложения равнодействующей силы ветра на парус или вообще на поверхность.

ЦЕНТР ТЯЖЕСТИ

(Centre of gravity) – точка тела, через которую при всяком его положении проходит равнодействующая земного притяжения.

ЦЕНТР ТЯЖЕСТИ СУДНА

– точка приложения силы веса судна. Для определения его положения есть два пути: расчетный – составление т. наз. продольной и вертикальной нагрузки судна, производимое по его чертежам; второй – экспериментальное определение положения Ц. Т. С. на плаву. Приблизительно положение Ц. Т., а именно отстояние Ц. Т. от киля для судна без груза, определяется в долях высоты борта судна Z от киля до верхней непрерывной палубы по формуле

$$Z_g = \gamma H,$$

где γ – коэффициент, разный для разных типов судов:

океанские почтовые и быстроходные пароходы 0,60–0,63

большие товаропассажирские пароходы с баком, ютом и рубками 0,57–0,63

большие грузовые пароходы с гладкой палубой 0,54–0,60

буксирные пароходы 0,66–0,70

парусники с полной оснасткой, гладкая палуба 0,77–0,79

Коэффициент γ для военных кораблей вычисляется с построенного корабля, для которого имеются необходимые данные.

ЦЕНТРАЛЬНАЯ СМАЗКА

– состоит из центральной масленки с игольчатыми клапанами, под которыми располагаются трубки с воронками, подающие масло к различным частям машины. Ц. С. устраивается в целях сосредоточения управления смазкой в одном пункте машины.

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ПОСТ АРТИЛЛЕРИЙСКИЙ

– специальное хорошо укрытое и защищенное помещение на боевом корабле, в котором сосредоточены главнейшие приборы управления артиллерийским огнем. Через Ц. П. А. производится управление огнем корабельной артиллерии.

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ПОСТ НА ПОДВОДНОЙ ЛОДКЕ

– помещение, в котором сосредоточено управление лодкой, всеми ее устройствами и откуда производится наблюдение в перископ и передача приказаний во все посты лодки.

ЦЕНТРОБЕЖНАЯ и ЦЕНТРОСТРЕМИТЕЛЬНАЯ СИЛА

(Centrifugal and centripetal force) – сила, препятствующая материальной точке, движущейся по окружности, удалиться от центра этой окружности, наз.

центростремительной силой. Она направлена по радиусу от окружности к центру. По третьему закону Ньютона имеется равная ей и противоположно направленная сила противодействия (сила, с которой движущаяся точка стремится удалиться от центра). Эта сила называется центробежной.

ЦЕНТРОБЕЖНЫЙ НАСОС

(Centrifugal pump) – насос, действие которого основано на центробежной силе.

Рабочая жидкость, попадая через осевое отверстие в радиальные каналы вращающейся крылатки, действием центробежной силы отбрасывается от центра и поступает в спиралеобразный кожух, снабженный выходным отверстием.

ЦЕНТРОБЕЖНЫЙ РЕГУЛЯТОР

(Centrifugal governor) – регулятор, воздействие которого на пусковой орган машины, подлежащей регулированию, создается центробежной силой, изменяющейся в зависимости от изменения числа оборотов машины.

ЦЕНТРОКОН

(Centrocon) – условное название стандартной формы Ла-Платской цертепартии 1914 г. для перевозки зерновых грузов.

ЦЕНТРОПЛАН

– центральная часть крыла, к которой крепятся съемные части крыльев, называемые консолями или консольными частями крыла.

ЦЕНТРОСТРЕМИТЕЛЬНАЯ СИЛА

– см. Центробежная и центростремительная сила.

ЦЕНТРИРУЮЩЕЕ УТОЛЩЕНИЕ

– цилиндрическое кольцевое утолщение на корпусе снаряда, служащее для центрования снаряда во время движения по каналу орудия.

ЦЕНТРЫ ДЕЙСТВИЯ АТМОСФЕРЫ

– постоянные и сезонные области повышенного и пониженного давления, являющиеся важнейшими звеньями в общей циркуляции атмосферы.

ЦЕНТРЫ ТРИАНГУЛЯЦИОННЫЕ

– чугунные марки, установленные в специальных сооружениях из бетона, кирпичной кладки и пр., служащие для долговременного сохранения триангуляционных точек.

ЦЕПИ ТАКЕЛАЖНЫЕ

– цепи, имеющие звенья овальной формы без контрафорсов; изготавливаются из мягкого, хорошо сваривающегося железа. Толщина цепей измеряется по диаметру круглого железа d , из которого выделаны звенья. Прочность Ц. Т. значительно превосходит прочность тросов. Ц. Т. в 3 раза крепче стального троса и в 8 раз прочнее пенькового – одинаковых с нею толщины. Недостатки Ц. Т. – большой вес и почти полное отсутствие эластичности. Диаметры шкивов, через которые пропускают Ц. Т., должны быть не менее тридцатикратной толщины цепи ($30d$). Рабочая крепость Ц. Т. определяется следующим приближенным способом: число восьмых дюйма, выражающих толщину цепи, возводят в квадрат и делят затем на 10. Так, если толщина цепи составляет $3/8$ дм., то рабочая крепость ее $S = 32 : 10 = 0,9$ т. Если диаметр железа цепи дан в сантиметрах, то рабочая крепость ее, выраженная в метрических тоннах, может быть с достаточной для практики точностью получена по формуле $S = d^2$.

ЦЕПИ ШВАРТОВНЫЕ

(Mooring chains) – цепи, применяемые для швартовки судов вместо тросов.

ЦЕПЛИН

(арх.) – выстрел для растягивания нижней шкаторины паруса, когда идут полным ветром.

ЦЕПНОЕ СУДНО

– см. Туерное судно.

ЦЕПНОЕ ЯДРО

(Chain-shot, grape shot) – снаряд, подобный книпелю: два чугунных ядра, соединенных между собой куском цепи. Служил для стрельбы из гладкоствольных орудий по такелажу судов.

ЦЕПНОЙ КАНАТ

(Chain cable) – якорная цепь. См. Якорная цепь.

ЦЕПНОЙ ТАКЕЛАЖ

(Iron rigging) – такелаж, сделанный из цепей.

ЦЕПОПРобНАЯ МАСТЕРСКАЯ

– так называют в обиходной жизни портовую мастерскую, в которой производится проба якорных цепей на растяжение на специальном цепопробном станке.

ЦЕПОЧКИ ПЛАСТЫРНЫЕ

– см. Подкильные концы и Пластырь обыкновенный.

ЦЕППЕЛИН

(Zeppelin) – дирижабль жесткой системы, названный по фамилии конструктора и построенный в 1900 г. Ц. называются теперь все жесткие дирижабли, выпускаемые верфью, основанной Цеппелином.

ЦЕПЬ

(Chain) – гибкая связь, состоящая из ряда соединенных между собой звеньев. Различают обыкновенную Ц., звенья которой имеют овальную форму и которая находит применение в качестве грузовой цепи в подъемных машинах для малых и средних нагрузок. Для увеличения крепости звенья Ц. снабжают вваренной в них распоркой (напр. в якорных Ц.). Для цепных рабочих блоков применяют калиброванные Ц., звенья которых практически одинаковы, т. к. в противном случае звенья Ц. могли бы застревать в гнездах блоков. Для больших передач применяют шарнирные Ц. Галля.

ЦЕПЬ ГАЛЛЯ

(Gall's chain) – цепь, отдельные звенья которой состоят из коротких металлических пластин и соединяются на шарнирах. Применяются в подъемных устройствах и при цепных передачах в разных других машинах.

ЦЕПЬ ЯКОРНАЯ

– см. Якорная цепь.

ЦЕРТЕПАРТИЯ

(Charter) – см. Чартер.

ЦЕРТЕПАРТИЯ РЕЙСОВАЯ

(Voyage charter) – см. Чартер.

ЦИГАЛЫ

(галерн.) – якорный рым.

ЦИКЛ ДВИГАТЕЛЯ

(Oil-engine cycle) – круговой процесс, по которому работают двигатели, представляющий собой замкнутую последовательность явлений, происходящих внутри

рабочего цилиндра, периодически повторяющихся. Цикл Дизеля, по которому работают дизели, включает следующие явления: сжатие воздуха, сопровождаемое повышением температуры его до 800° , впрыскивание жидкого топлива в этот воздух и его постепенное сгорание при постоянном давлении, расширение продуктов сгорания до давления около 2 атм, выпуск их из цилиндра и заполнение новой порцией воздуха. Цикл Отто: сжатие горючей смеси, воспламенение ее при постоянном объеме, взрыв (быстрое сгорание), расширение, выпуск и заполнение новой порцией смеси. Смешанный Ц., или Ц. Сабатэ — отличается от Ц. Дизеля тем, что часть топлива сгорает при постоянном объеме, остальная часть — при постоянном давлении. В Ц. Гемпфри расширение газов доводится до атмосферного давления. Все Ц. могут осуществляться как по четырехтактной схеме (см.), так и по двухтактной (см.).

ЦИКЛОН

(Cyclone) — перемещающееся по земной поверхности вихревое движение атмосферы с восходящим движением воздуха в центральной части вихря; давление воздуха убывает от периферии к центру. Для Ц. характерны большая облачность и осадки.

ЦИЛИНДР

(Steam cylinder) — одна из основных деталей поршневых машин. Выполняется в виде полого круглого Ц., в котором движется поршень. Ц. паровых машин снабжается обычно паровой рубашкой для обогрева его стенок в целях уменьшения конденсации пара. Сверху Ц. закрывается крышкой. Пустотелое днище Ц. отливается заодно с наружным Ц. и в центральной своей части имеет отверстие для прохода поршня. Заодно с Ц. отливается и золотниковая коробка, которая в зависимости от типа золотника бывает цилиндрической или коробчатой. Та часть, по которой движется золотник, носит название рабочей части или зеркала золотниковой коробки. Внутреннее пространство Ц. сообщается с золотниковой коробкой при помощи паровых пролетов — каналов с плоскими стенками. На зеркале золотниковой коробки пролеты оканчиваются паровыми окнами (золотниковыми окнами).

ЦИЛИНДР ФЛЕТТНЕРА

— см. Роторное судно Флеттнера.

ЦИЛИНДРИЧЕСКИЕ ЗУБЧАТЫЕ КОЛЕСА

— зубчатые колеса с зубьями на ободе цилиндрического колеса.

ЦИНКИ

— см. Цинковые протекторы.

ЦИНКОВАНИЕ

(Zinc covering) — покрытие поверхности железных изделий тонким слоем цинка с целью предохранения их от ржавления. См. Оцинкование.

ЦИНКОВЫЕ БЕЛИЛА

— см. Белые краски.

ЦИНКОВЫЕ ПРОТЕКТОРЫ, ЦИНКИ

(Zinc cure) — бруски или планки цинка, прикрепляемые на болтах к стальному (или железному) корпусу судна в тех местах, где таковой в присутствии морской воды соприкасается с медью или ее сплавами (напр. в дейдвудных трубах, в месте присоединения бронзового винта к ахтерштевню и т. п.). Этим устраняется разъедание стали в указанном месте соприкосновения вследствие появления гальванического тока между медью и сталью. Разъедание переходит на цинк, который периодически меняется при постановке в док судна.

ЦИРКУЛЬ ИЗМЕРИТЕЛЬНЫЙ

(Pair of compasses) – прокладочный инструмент, служащий для измерения или откладывания расстояний на морской карте. Он состоит из двух оканчивающихся острием ножек, соединенных шарниром с гайкой.

ЦИРКУЛЯЦИОННАЯ ПОМПА

(Circulating water pump) – насос, подающий охлаждающую воду в холодильник. В случае пробойны в машинном отделении используется как водоотливное средство.

ЦИРКУЛЯЦИОННЫЕ ТРУБЫ

– специальные трубы в водотрубных паровых котлах, служащие для подвода воды из барабана к кипятильным и экраным трубкам.

ЦИРКУЛЯЦИЯ

(Circulation) – 1. Движение газов и жидкостей по замкнутому контуру.

Циркуляция.

В зависимости от причин, ее вынуждающих, делится на Ц. естественную и Ц. принудительную. Ц. естественная является следствием различия в плотности (и температуры) в отдельных точках жидкой среды, вследствие чего частицы менее плотные (т. е. легкие) поднимаются, уступая свое место более тяжелым. Ц. принудительная является следствием сообщения жидкости движения механическим путем (насосами т. п.), напр. циркуляция воды и пароводяной смеси в паровом котле. 2. Кривая, описываемая судном при руле, положенном на какой-либо угол.

ЦИТАДЕЛЬ

– см. Бронирование.

ЦЮБЛИН

– см. Якорь Цюблина.

Ч (Червь)

– буквенное значение одного из флагов военно-морского свода сигналов. Значение этого флага как сигнала по военно-морскому своду: "Человек за бортом". При втором значении поднимается одновременно с пушечным выстрелом или с рядом коротких гудков; кормовой флаг приспускается.

ЧАБАНИТЬ

(бел.) – приходить в порт, в становище; пристать к пристани или судну.

ЧАК

(A furring in a piece of timber) – заделка в дереве.

ЧАКИ

(Chocks) – 1. Деревянные штуки, которыми забираются междушпангоутные промежутки на деревянных судах; Ч. ставятся также в шпации в месте прохода болта, крепящего кильсон с килем. 2. См. Палубная настилка деревянная.

ЧАЛКА

(волж.) – пеньковый трос длиной 30–40 м. На одном конце Ч. делается петля (огон), а на другом оплетка или кладется бензель. Толщина Ч. зависит от размера судна. Кроме того, Ч. называют вообще все швартовные и буксирные концы.

ЧАМПАН

— см. Сампан.

ЧАМРА, ЧЕМРА, ШАМРА

— 1. Удар ветра, шквал (касп.). 2. Рябь гладкой поверхности от набежавшего ветра (арх.). 3. Мелкий дождь на море или мокрый при тумане снег (арх.).

ЧАНЕЛЬ-ВЕЛЬС

(Channel-wale) — см. Вельсы.

ЧАНЕЛЬСЫ

(стар.) — руслени. От англ. Channels.

ЧАПЧУР

(астр.) — багор, употребляемый на лодках как стопорный крюк при отваливании и приставании.

ЧАРКА

— 1/80 часть ведра. Такой мерой, или 1/2 Ч., выдавалась матросам царского флота водка. Выдача Ч. мотивировалась соображениями санитарно-профилактическими, фактически же это было спаивание, т. е. один из методов отвлечения матросов от политических вопросов.

ЧАРТЕР

(Charter) — или цертепартия — договор между судовладельцем и фрахтователем на перевозку груза или на аренду судна на определенный рейс или срок. В зависимости от этого чартеры разделяются на: Voyage charter — при фрахтовании судна на рейс или рейсы; Time charter (тайм-чартер), когда судно фрахтуется на срок, и Demise charter — фрахтование судна на срок, в течение которого фрахтователь становится фактически владельцем судна.

ЧАСОВОЙ

(Look-out man) — вооруженный боец Красной армии и ВМФ, выполняющий боевую задачу по охране и обороне порученного ему поста. Ч. — лицо неприкосновенное. Он подчиняется начальнику караула, его помощнику и своему разводящему.

ЧАСОВОЙ УГОЛ СВЕТИЛА

(t) (Horary angle) — сферический угол при повышенном полюсе между полуденной частью меридиана наблюдателя и меридианом светила. Ч. У. С. измеряется дугой экватора от полуденной части меридиана наблюдателя в сторону точки West до меридиана светила. Ч. У. С. выражается как в градусной, так и в часовой мере. Для обращения Ч. У. С. из градусной меры в часовую надо: а) градусы делить на 15, частное даст целые часы; б) остаток от деления градусов умножить на 4 и к произведению прибавить частное от деления минут (') на 15 — сумма даст минуты (часовые); в) остаток от деления минут на 15 умножить на 4, результат даст секунды (часовые). Для обращения Ч. У. С. из часовой меры в градусную надо: аа) часы умножить на 15 и прибавить частное от деления минут (времени) на 4 — получим градусы часового угла; бб) остаток от деления минут (времени) на 4 умножить на 15 и прибавить частное от деления секунд (времени) на 4, взятое с точностью до десятых долей, — получим градусные минуты с десятками долями.

ЧАСТНЫЕ КАРТЫ

— см. Карты морские.

ЧАСТОТА

(Frequency) – число периодов в одну секунду. Частота – величина, обратная периоду колебаний; напр. если частота переменного тока $f = 50$ колебаниям в сек. (50 Н), то период $T = 1/50$ сек. Частота измеряется в герцах. При характеристике излучения радиостанции длину волны заменяют частотой.

ЧАСТОТОМЕР

(Frequency meter) – прибор для измерения частоты переменного тока. По конструкции бывают вибрационные (наиболее распространенные) и вольтметровые.

ЧАСЫ МОРСКИЕ

– обыкновенные круглые стенные пружинные часы, изготавливаемые Заводом мореходных инструментов, с анкерным ходом, с компенсированным балансиrom, с плоской спиралью и заводом ремонтуар.

Часы морские.

Употребляются для повседневных надобностей корабельной жизни. Подвешиваются на переборках в различных местах корабля.

ЧАСЫ ПАЛУБНЫЕ

– часы очень хорошего качества, укрепленные внутри деревянного футляра прямоугольной формы с откидной крышкой. Особенностью этих часов является наличие только одного циферблата, по которому перемещаются все три стрелки: часовая, минутная и секундная. Применяются для непосредственного отсчета моментов при астрономических наблюдениях в море.

ЧАСЫ РАБОЧИЕ

– так в советском торговом флоте называют сличительные часы (см.).

ЧАСЫ СЛИЧИТЕЛЬНЫЕ

– обыкновенные карманные часы хорошего качества, употребляемые на судах для сличения хронометров и для отметки времени при астрономических наблюдениях. В настоящее время в качестве сличительных часов применяют палубные часы (см.).

ЧАША

(волж.) – ледяная кора, образовавшаяся под днищем судна во время зимовки во льду.

ЧАШКА ПЕЛЕНГАТОРА

– см. Пеленгатор.

ЧЕВРУЙ

(арх.) – 1. Низкое ровное место на морском берегу, каменистое или песчаное. 2. Крупный булыжный камень, раскиданный по берегам и округленный действием морской волны. Ч. крупнее орешника.

ЧЕКА

(Linchpin) – деталь, аналогичная клину, но с параллельными рабочими боковыми плоскостями, предотвращающая смещение частей машин (колес, шкивов и т. п.).

ЧЕКАН

(Stamp, coin) – инструмент, напоминающий по форме зубило, при помощи которого производят чеканку заклепочных швов.

ЧЕКАНКА

(Chasing) – обжимание и осаживание щелей между листами стали в пазах и стыках с помощью особого инструмента, называемого чеканом, для достижения полной водонепроницаемости обшивки корпуса, переборок и др. конструкций судна.

ЧЕЛНОК, ОДНОДРЕВКА, ДУШЕГУБКА

(Cock-boat) – маленькая лодка, выдолбленная из одного куска дерева.

"ЧЕЛОВЕК ЗА БОРТОМ"

(Man overboard) – маневр, выполняемый судном для спасения человека, упавшего за борт. Маневр этот обычно состоит в следующем: а) с борта падения человеку сбрасываются спасательные буи и круги; б) стопорятся машины; руль кладется на борт в сторону падения человека; в) дается задний ход машинам; г) спускается спасательная шлюпка; д) на возвышенное место посылаются человек (сигнальщик) с флажками для наблюдения за упавшим за борт и для направления к нему показанием флажков спасательной шлюпки; е) ночью включается прожектор для поисков упавшего и удержания его в луче; ж) после спуска шлюпки маневрируют таким образом, чтобы подойти ближе к месту нахождения упавшего за борт человека.

ЧЕЛПАН

(арх.) – холм, незначительная возвышенность.

ЧЕЛУГА, ЧЕЛУХА, ЧИДЕГА, ЧИПЕГА, ЧИТУГА

(арх.) – погоняемый горными ветрами и весьма мелкий с изморосью дождь при тумане.

ЧЕЛУЗА

(бел.) – туман с мелким дождем.

ЧЕМОДАН

(Bag) – особого устройства парусиновый мешок со шнуровкой для хранения вещей краснофлотцев на судне. Ч. бывают двух размеров: большого и малого, откуда и название – большой Ч. и малый Ч.

ЧЕРВУЙ

– см. Чевруй.

ЧЕРВЬ

– см. "ч".

ЧЕРВЯК

(Worm) – см. Червячная передача.

ЧЕРВЯЧНАЯ ПЕРЕДАЧА

(Worm gear) – передача вращения между валами с пересекающимися осями посредством винта с трапециевидной нарезкой (червяка) и зубчатого колеса (червячное колесо).

ЧЕРВЯЧНОЕ КОЛЕСО, ЧЕРВЯЧНАЯ ШЕСТЕРНЯ

(Worm-wheel) – зубчатое колесо с зубьями специальной формы, соответствующей червяку, приводящему его в движение.

ЧЕРДАК

(сев.) – первое от кормы отделение шняки (небольшое ловецкое судно), закрываемое наглухо люком.

ЧЕРЕВО

(арх.) – изгиб, излучина реки.

ЧЕРЕПОВОЙ БРУС

– закругленная часть обшивки при переходе от днища к борту на деревянных судах баржевой конструкции.

ЧЕРЕПОВОЙ ПОЯС, ЧЕРЕПОВЫЕ

– усиленная у скулы часть наружной обшивки деревянных речных судов.

ЧЕРНАЯ ВОДА

(волж.) – прибывшая вода после ледостава.

ЧЕРНИ

(касп.) – низменный берег, чернеющий издали; название "черни" распространено по всему побережью северной части Каспия; отсюда чернисто, чернисти, что значит то же, что бережнее по-беломорски.

ЧЕРНИСТО, ЧЕРНЯМИ

(астр.) – идти близко от берега, бережнее, ближе к берегам.

ЧЕРНОЕ ТЕЧЕНИЕ

– см. Оя-Сиво течение.

"ЧЕРНОСЛИВ"

– так в шутку моряки называют каменный уголь при его погрузке. Отсюда выражение – "Грузить чернослив".

ЧЕРНЫЕ КРАСКИ

(Black colours) – в состав их входит более или менее очищенный уголь. Главнейшим пигментом в черных красках является сажа, получаемая при горении смолы, дегтя, нефтяных масел или газа. Имеется несколько сортов сажи: лучшие сорта получают при горении парафинового масла в лампах и носят название ламповой сажи. Черные краски на саже постоянны и устойчивы. Для малярных красок, кроме настоящей сажи, идет мелко измельченный уголь, называемый Малярной сажой.

ЧЕРНЫЕ МЕТАЛЛЫ

(Ferrous metal) – все сплавы с железной основой, чугуны и стали всех видов. Составляют значительную часть всех промышленных сплавов.

ЧЕРНЫЙ ПОРОХ

(Black powder) – см. Порох дымный.

ЧЕРНЬ

(касп.) – так называют рыбаки мелкие места в море, которыми изобилует северная часть Каспия.

ЧЕРПАК

(Scoop) — рабочий орган различных машин и орудий, предназначенных для добычи, удаления, транспортирования грунта, руды, угля и проч.

ЧЕРПАТЬ БОРТОМ

(To ship a sea) — говорят о судне (черпает бортом) в тех случаях, когда на больших размахах качки оно принимает на себя (черпает) воду бортами.

ЧЕРТЕЖ СУДНА ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ

(Line drawing) — см. Теоретический чертеж судна.

ЧЕРТЕЖИ СУДНА ДЕТАЛЬНЫЕ

— чертежи частей корпуса, судовых систем, механизмов со всем к ним относящимся и судовых устройств, проработанные в согласии с общими (практическими) чертежами после утверждения технического проекта судна. Эти чертежи бывают необходимы как для точной фиксации расположения данной части в соответствии с соседними, так и для изготовления по ним дальнейших рабочих чертежей и распределения заказов.

ЧЕРТЕЖИ СУДНА ПРАКТИЧЕСКИЕ

— серия чертежей, а именно: продольный разрез, верхний вид, планы всех палуб и трюма и поперечные сечения (включая и мидель-шпангоут) с показанием всего внутреннего устройства, расположения помещений и оборудования их. Составляются при разработке технического проекта судна.

ЧЕРТЕЖИ СУДНА РАБОЧИЕ

— производственные чертежи, выдаваемые в цеха для изготовления по ним частей корпуса, механизма или устройства судна. На них подробно показываются все соединения, разрезы с размерами и теоретически подсчитанным весом.

ЧЕРТЕНОК, ЧЕРТЕНЯТА

— два бруса на барках, служащие для скрепления досок, пришиваемых к нижнему концу руля.

ЧЕРТИТЬ КИЛЕМ ПО ГРУНТУ

(To plough the bottom with the ship's keel) — идти по мелкому месту, задевая грунт килем.

"ЧЕРУБ"

— см. Лаги механические.

ЧЕСТРА

(Hole of the chess-tree) — галс-кламп.

ЧЕТВЕРКА или ЧЕТЫРЕХВЕСЕЛЬНЫЙ ЯЛ

(Jolly-boat) — шлюпка в четыре весла. Весла бывают распашные. См. Ял.

ЧЕТВЕРТНЫЕ РУМБЫ

— см. Румб.

ЧЕТВЕРТЬ ГОРИЗОНТА

— см. Румб.

ЧЕТВЕРТЬ ПЕРВАЯ
— см. Фазы Луны.

ЧЕТВЕРТЬ ПОСЛЕДНЯЯ
— см. Фазы Луны.

ЧЕТВЕРТЬ РУМБА
(Quarter) — см. Румб.

ЧЕТЫРЕДЕСЯТНИК, или ПОЛУХРОНОМЕТР
— особые часы, секундная стрелка которых передвигается скачками на 0,4 секундных деления циферблата, причем, как и у хронометра, каждая остановка ее на этих делениях сопровождается довольно громким ударом маятника. Четыредесятник называют также карманным хронометром.

ЧЕТЫРЕХЛОПАСТНЫЙ ВИНТ
(A four bladed screw) — гребной винт, имеющий четыре лопасти.

ЧЕТЫРЕХСТРЕНДНЫЙ ТРОС
— трос, спущенный из четырех стрендей.

ЧЕТЫРЕХТАКТНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ
— двигатель, осуществляющий полный цикл за четыре хода поршня (такта): 1-й ход — всасывание горючей смеси (или воздуха у дизеля), 2-й ход — сжатие засосанного газа, 3-й ход — расширение сгоревших газов, 4-й ход — выталкивание отработанных газов.

ЧЕХОЛ
(Cover, cloth, hood) — специально сшитые из парусины покрывки на различные предметы судового вооружения и снабжения. Носят дополнительные названия, обозначающие принадлежность их тому или иному предмету, так, напр., шляпочный Ч., компасный Ч., орудийный Ч. и т. д.

ЧЕЧЕВИЦА
(Lens) — см. Линза.

ЧИК-БЛОКИ
— планки со шкивами с боков у топа у фор- и грота-стенги под брам-эзельгофтом.

ЧИКСЫ
(Cheeks, hounds) — наделки в виде толстых досок, прибитых к мачте с боков, ниже топа. Служат для поддержания лонга-салингов. В старину назывались иджиксами.

ЧИСЛО НИТОК, ЧИСЛО ВИТКОВ
— число шагов нарезки на определенной длине винта, напр. на одном дюйме, сантиметре.

ЧИСЛО ОБОРОТОВ
— см.оборот машины.

ЧИСЛО ТОНН на 1 см ОСАДКИ

– число q , определяющее вес груза в тоннах, от приема или расходования которого осадка судна изменяется на 1 см. Зная вес принятого или израсходованного груза p и разделив его на q , мы узнаем увеличение или уменьшение среднего углубления судна в сантиметрах $? = p/q$.

"ЧИСТ"

"Чист якорь" (The anchor is clear) – выражение, означающее, что якорь поднят из воды и не запутан якорной цепью. Чист ли якорь? (Is the anchor all clear?). Не чист якорь (The anchor comes up foul). Чист вымпел, чист флаг – не запутался в фалах, не завернулся вокруг флагштока и т. д. Чисто за кормой – за кормой нет каких-либо концов или предметов, мешающих работе гребных винтов или движению судна назад.

"ЧИСТЫЙ"

(Clean) – сводки о выгрузке, коносаменты, штурманские расписки и т. п., в которых нет отметок о повреждениях, недостатке, порче и иных явлениях, порочащих достоинство грузов. При наличии же неблагоприятных для глаза или для отправителя отметок документ считается нечистым (Foul).

ЧИСТЫЙ ГОРИЗОНТ

(Clear horizon) – ясный, безоблачный горизонт.

ЧИТУГА, ЧИТУХА, ЧИДЕГА, ЧЕЛУГА

(сев.) – мокрый мелкий снег, мелкий дождь, изморось, бус или чамра.

ЧИЧИРАНА

(касп.) – бревно длиной в 7–12 саж., употребляемое на стеньги.

ЧИЦА

(арх.) – мелкий наносный лес на воде.

ЧКА

(волж.) – большая плавучая льдина.

ЧТЕНИЕ КАРТ

Читать карту – это значит понимать ее назначение и изобразительность, т. е. ясно представлять себе местность, ею изображенную. Для этой цели совершенно необходимо уметь разбираться во всех обозначениях, знаках и сокращениях, олицетворяющих и объясняющих местность и ее подробности.

ЧУВСТВИТЕЛЬНОСТЬ СТВОРА

– определяется линейным расстоянием, на которое корабль должен переместиться в направлении, перпендикулярном к створу, чтобы расстор створных знаков сделался ему заметным. Это линейное расстояние определяется приближенной формулой:

$$f = [D(D + d)/d] \sin 1' = D (1 + k) \sin 1';$$

где $k = D/d$;

D – расстояние от корабля до ближайшего створного знака;

d – расстояние между створными знаками.

ЧУГУН

(Cast iron) – сплав железа с углеродом (от 1,5 до 4 %), обычно содержит, кроме того, в незначительных количествах примеси кремния, марганца, фосфора и серы; получается из железных руд доменным процессом. Углерод содержится в чугуне в

виде листочков графита или в виде химического соединения (цементита); в первом случае цвет его на изломе серый или темно-серый (серый Ч.), строение крупнозернистое; применяется в чугунолитейном деле (литейный Ч.), хорошо заполняет формы и легко обрабатывается режущими инструментами. Чугун с химически связанным углеродом имеет белый цвет (белый Ч.), излом – пластинчатый, иногда лучистый; для отливки малопригоден, трудно обрабатывается инструментами; идет для передела в сталь и железо (передельный Ч.). Между серыми и белыми чугунами имеется много промежуточных сортов (половинчатые Ч.). Ч., содержащий от 1,5 до 2,5 % углерода, наз. Ч. сталистым; содержание кремния от 13 до 16 % делает Ч. кислотоупорным; фосфористые Ч. подвергаются томасированию. Значительное содержание фосфора в Ч. делает его хладноломким, т. е. легко рассыпающимся при ударах, поэтому для литья идет Ч., содержащий не более 1 % фосфора; в этом случае он хорошо заполняет формы и идет для мелких изделий. Сера ухудшает качество Ч. и делает его непригодным для литья, поэтому примесь серы не должна превышать 0,2 %.

ЧУГУННЫЕ ЯДРА

– артиллерийские сплошные снаряды, предназначенные для стрельбы при пониженно-боевых и уменьшенных зарядах.

ЧУГУНЫ СПЕЦИАЛЬНЫЕ

– чугуны, применяемые как вспомогательные материалы при переработке Ч. в железо или сталь. Их прибавляют главным образом для увеличения в стали содержания некоторых элементов, как то: марганца, кремния и др.

ЧУРА

(арх.) – хрящеватая отмель.

ЧУШКА

(Pig) – слитки металла (чугуна, меди, свинца и др.), имеющие форму продолговатых брусков с полукруглым или трапецидальным сечением, весом от нескольких килограммов до 100 кг. Чугунные Ч. обычно применяются при определении остойчивости судна опытным путем.

Ш (Ша)

– буквенное значение одного из флагов военно-морского свода сигналов.

ША

– см. Ш.

"ШАБАШ"

(Ship your oars) – команда, подающаяся на гребных шлюпках для одновременного прекращения гребли и уборки весел внутрь шлюпки всеми гребцами. По этой команде гребцы, подложив локтевые стобы ближайших к борту рук под валец, резким нажимом кистей других рук на рукоятку вынимают весла из уключин, заносят их лопастями к носу и, стараясь не шуметь, укладывают к бортам, начиная с носа; загребные кладут свои весла последними, сверх остальных. Когда весла уложены, бесшумно вынимаются уключины и кладутся сверх весел. На шлюпках с распашными веслами они укладываются лопастями в корму.

ШАБАШ

(End of a day's work) – окончание работы; работать на один шабаш – работать без отдыха несколько часов подряд. Работать на два шабаша – иметь в промежутке между работами отдых.

"ШАБАШ, РАНГОУТ СТАВИТЬ"

— команда, подающаяся на шлюпках. По этой команде гребцы "шабашат", укладывают весла, вынимают уключины, переносят через головы к бортам лежащие на рангоуте крюки и баковые весла (на крупных шлюпках) и все надежно прихватывают штертами. Приготавливают рангоут к постановке.

ШАБЛОН

(Mould, templet, template) — делается из досок и служит для снятия с плаза или с судна формы, по которой требуется изготовить определенную конструктивную часть судна, напр. лист наружной обшивки.

ШАБЛОННАЯ ОБМОТКА

— обмотка электрических машин, выполняемая из катушек (секций) одинаковых размеров и формы, изготавливаемых на специальном шаблоне и затем закладываемых в пазы. Обмотки коллекторных машин выполняются преимущественно шаблонными.

ШАГ ВИНТА

(Propeller pitch) — см. Винтовая линия.

ШАГ ГРЕБНОГО ВИНТА

(Pitch of a screw) — расстояние, на которое винт подвинулся бы вперед за один оборот вала, если бы он вращался не в воде, а в каком-нибудь твердом теле.

ШАЙБА

(Washer) — металлическое кольцо, подкладываемое под гайку с целью предупредить смятие поверхности скрепляемой части и уменьшить трение на торцевой поверхности гайки.

ШАЙТАН

(касп.) — стопор.

ШАКИШ

(арх.) — полупалубы на носу и на корме судна, ют и бак.

ШАКША

— 1. Отделение на носу или корме шлюпки для клади и припасов (сев.). 2. Набранный из досок настил (на линии палубы) длиной от штевня до плеч деревянного судна со скатами к бортам. Такой настил устраивается на марлинках, гусянах и др. беспалубных судах в носовой, а у иных и в кормовой частях.

ШАЛАНДА

(Hopper barge, scow) — небольшое самоходное, мелкосидящее судно (баржа), служащее для погрузки и выгрузки судов, для отвозки грунта от землечерпательных снарядов и т. п. работ.

ШАЛАНДОРАЗГРУЖАТЕЛЬ

— особый плавучий элеватор, состоящий из приспособления для подъема грунта (черпакового типа) и из лотков для сыпки его. На берегу служит для выгрузки грунта из шаланд на берег.

ШАЛМАН

(волж.) — промежуток между двумя ошвартовленными борт о борт судами.

ШАЛОНИК, ШЕЛОНИК

(байкал.) — юго-восточный ветер.

ШАЛЫГА

(речн.) — подводный небольшой осередок. Ш. большую часть образуются около судов, ставших на мель поперек течения.

ШАМАЛЬ

— местный ветер (NW), господствующий в Персидском заливе.

ШАМОТ

(Chamotte) — продукт, получаемый обжигом при высокой температуре огнеупорной глины и подвергающийся измельчению, а затем перемалыванию. Применяется как примесь к сырой огнеупорной глине для повышения ее огнеупорности.

ШАМОТНЫЕ ГЛИНЫ

— высшие сорта глины, обладающие огнеупорностью, из которых с примесью шамота изготавливаются шамотные кирпичи, употребляемые для кладки топок котлов.

ШАМПУНЬКА

— так на Дальнем Востоке русские называют китайскую гребную шлюпку "сампан" (см.).

ШАМРА

— см. Чамра.

ШАНАР

— тупое широкое долото, применяющееся при конопатке.

ШАНДОРЫ

— специальные балки, которыми закрывается шкаф при ремонте в нем задвижных ворот сухого дока.

ШАПТЕРТОУ

(стар.) — кольцо или петля у стакселей.

ШАР

(сев.) — 1. Морской пролив, проран. 2. Залив, который только в морской прилив обращается в пролив или в длинный глухой рукав.

ШАР ВОЗДУШНЫЙ

(Balloon) — см. Аэростат.

ШАР-ЗОНД

(Sounding balloon) — воздушный шар объемом в 3–4 м³, к которому прикрепляют парашют с метеорографом (прибором, записывающим давление и температуру). Когда Ш.-З. на значительной высоте лопается, парашют с метеорографом плавно опускается на землю. Служит для исследования верхних слоев атмосферы.

ШАР ПОЛУДЕННЫЙ

(Time-ball) – см. Сигналы времени.

ШАРЕЙ

(арх.) – густое, несущееся с моря и предвещающее сырую погоду облако.

ШАРИКОПОДШИПНИК

(Ball-bearing) – подшипник, состоящий из колец, между которыми по боковой поверхности (радиальный и сферический Ш.) или по торцевой поверхности (упорный Ш.) расположены шарики. Одно из колец наглухо закрепляется на валу и катится по шарикам, опирающимся на другое кольцо, закрепленное в опорную деталь. Ш. применяются с целью замены трения скольжения трением качения. По сравнению с подшипниками скользящего трения Ш. дают экономию до 30 %. Получили большое распространение в авиации и в общем машиностроении.

ШАРНИР

(Hinge, joint-pin) – подвижное соединение двух или более деталей, состоящее из стержня (пальца) и втулки, соединенных таким образом, что одна деталь относительно другой может поворачиваться на угол, обычно меньший полного оборота.

ШАРНИР ГУКА, УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ШАРНИР

(Universal joint, coupling) – подвижное (шарнирное) соединение валов, допускающее работу последних под изменяющимися углами. Концы валов снабжены вилками, соединяющимися с помощью жесткой крестовины, концы которой могут свободно вращаться в отверстиях вилок. Применяется в машиностроении и в авиастроении.

ШАРНИРНАЯ ЦЕПЬ

– группа деталей, связанных между собой при посредстве шарниров.

ШАРОШЕЧНЫЙ СТАНОК

– см. Фрезеральный станок.

ШАРПИ

– корпус судна V-образного типа.

ШАРПИ СПЛАВ

– сплав олова (83,35 %), сурьмы (11,1 %) и меди (5,55 %). Применяется как подшипниковый сплав, один из лучших сплавов этой группы.

ШАРТУРЫ

– легкие, без шпангоутов и сплошных продольных креплений, деревянные челны около 1 м длиной и от 2 до 2,5 м шириной, с плоским дном, поднятым в носу и в корме. Вес от 1,2–1,4 т. При средней нагрузке грузоподъемность Ш. равна их утроенному весу. На Ш. в течение многих тысячелетий поддерживается судоходство на р. Евфрате.

ШАРЫ ХОДОВЫЕ

(Balls) – сигнальные фигуры, поднимаемые на обоих ноках (на малых кораблях – на одного ноке) нижнего рея фок-мачты военных кораблей и служащие для показания хода машин. Каждый шар состоит из двух железных обручей, вращающихся на общей оси, обшитых парусиной и выкрашенных в черный цвет. Оба обруча могут быть сложены в одну плоскость и развернуты перпендикулярно друг другу; в последнем положении они удерживаются помощью двух крючков. Шары, поднятые до места,

означают, что машины застопорены. Приспущенные на 1–2 диаметра – машины работают самым малым ходом. Поднятые на три четверти высоты между мостиком и реем – машины работают малым ходом. Поднятые на половину высоты между мостиком и реем – машины работают средним ходом. Шары спущены – машины работают полным ходом.

ШАССИ САМОЛЕТА

(Undercarriage, underframe) – устройство, служащее для передвижения самолета по земле или воде при взлете посадке и рулении. Состоит из двух основных частей: собственно шасси (тележки) и костыля, укрепленного в задней части фюзеляжа.

ШАТ

– см. Кат.

ШАТКОЙ

(арх.) – валкий.

ШАТУН

(Connecting-rod) – деталь, соединяющая поршень или крейцкопф с коленчатым валом двигателя или с кривошипом. Шатун является частью кривошипного механизма, преобразовывающего возвратно-поступательное движение поршня во вращательное движение вала.

ШАТУННАЯ ШЕЙКА

– см. Шейка мотылевая.

ШАУТБЕЙНАХТ

– от голландского Schout-bij-nacht – ночной наблюдатель. По обыкновению, существовавшему в голландском флоте, во время крейсерства третий флагман при наступлении ночи замыкал линию и обязан был наблюдать, чтобы корабли не отставали от флота. В русском флоте во времена Петра I – первый адмиральский чин, соответствующий контр-адмиралу.

ШАУШ

(волж.) – первый плавучий осенний лед до ледостава, перед замерзанием реки.

ШАХМАТНЫЙ ПОРЯДОК В СТРОЮ

– при строе двух кильватерных колонн и строе двойного фронта корабли второй линии могут удерживать свои места против середины промежутков между кораблями. Такое построение называется расположением в шахматном порядке. См. Строй двойного фронта и Строй двух кильватерных колонн,

ШАХТА сходная

(Shaft) – вертикальный водонепроницаемый колодец со скобами внутри, служащий для схода с палубы, по которой обеспечена непотопляемость, в помещения, расположенные в глубине судна. Наличие Ш. препятствует воде, попавшей на одну из палуб, через которые проходит Ш., проникнуть в помещение, куда ведет Ш.

ШАШЕНЬ МОРСКОЙ

(Teredo navalis, limnoria terebrans) – особый червь, сильно разрушающий в некоторых морях дерево, применяемое для устройства подводных частей морских сооружений.

ШАШКАЙ

– короткая палуба в носу или корме деревянного речного судна.

ШВАБРА

(Swab) – род метелки, сделанной из хорошо разбитой ворсы, навязанной на коротком шесте. Служит для протирания палуб на судне.

Швабры. I – палубные; II – ручные.

ШВАРТ

(Sheet-anchor) (стар.) – большой запасный якорь.

ШВАРТОВ, ШВАРТОУ

(Mooring rope, mooring chain) – трос или цепь, с помощью которого судно привязывается к берегу, стенке, пристани или другому судну.

ШВАРТОВАТЬ, ШВАРТОВИТЬСЯ

(To moor, to make fast) – привязывать судно с помощью швартовов к берегу, стенке, пристани или к другому судну.

ШВАРТОВНАЯ КОМАНДА

– команда на земле или у причальной мачты, производящая операцию пришвартования дирижабля.

ШВАРТОВНАЯ ПРОБА МЕХАНИЗМОВ

– производится по готовности корабля у верфи. Заключается в проворачивании главных механизмов паром при небольшом числе оборотов с целью убедиться в исправном состоянии валопровода и всего комплекса вспомогательных механизмов.

ШВАРТОВНОЕ УСТРОЙСТВО

– судовое устройство, служащее для удержания судна на месте во время стоянки его у мола, пирса, пристани, у борта другого судна и т. д. Оно состоит из швартовых клюзов (киповых планок), кнехтов, тросовых стопоров, иногда зажимных стопоров (Булливана, Карпентера).

ШВАРТОВНЫЕ КИПЫ

– см. Киповая планка.

ШВАРТОВНЫЕ КЛЮЗЫ

(Mooring pipes) – особые вырезы овальной или круглой формы в фальшбортах судов, снабженные прочными чугунными фланцами. Предназначаются для пропуска в них швартовых концов.

ШВАРТОУ

(стар.) – швартов.

ШВАТЕР-АНКЕР

(стар.) – тяжелый или большой верп; завозный якорь.

ШВЕДСКИЙ АЦЕТИЛЕНОВЫЙ ФОНАРЬ

– сигнальный фонарь специальной конструкции, подача сигнальных знаков которым производится при помощи управления самим источником света.

ШВЕДСКИЙ ПЛАН, ДЕРЕВЯННЫЙ ПЛАСТЫРЬ

Шведский план.

— одно из лучших средств для заделки пробоин снаружи. Пластырь строится из сосновых досок. Сначала укладывают ряд тонких досок. На них кладется 1 или 2 слоя парусины № 1. На слой парусины кладут толстые доски перпендикулярно тонким, также в виде щита. Оба щита сбиваются через парусину гвоздями. По краям щита кладется рубленая мочала, пакля и т. п. Выступающие края парусины загиваются внутрь, закрывая паклю и мочалу и образуя упругую подушку. Через заранее сделанные отверстия в пластыре пропускаются крючья, задевающие за края пробоины. На пластыре имеются обушки для ввязывания в них шкотов.

ШВЕЛЛЕРНАЯ СТАЛЬ

(Channel iron) — см. Сталь сортовая.

ШВЕРТЫ

— см. Шверц.

ШВЕРЦ, ШВЕРЦЫ, ШВЕРТ

— опускаемые щиты у плоскодонных судов снаружи бортов или, иначе говоря, выдвижные боковые кили. Ш. также называют дощатые крылья, спускаемые с бортов небольших валких судов в воду для уменьшения крена. Ш. рулевой — опускаемая приставная часть руля, служащая для увеличения в нужных случаях его площади. На несамоходных судах, плавающих по Мариинской системе, говорят также швера.

ШВЕХТЕНС, ШВЕХТОУ

— тали со шкентелем у шверцов.

ШВИЦ-САРВЕНЬ, СВИСАРВИНЬ

— строп, которым стягиваются между собой противоположные ванты ниже марса, когда за них крепятся стень-ванты.

ШВИЦ-САРВЕНЬ-СТРОП

(Cat harping of the shrouds) — строп, при помощи которого стягиваются нижние ванты под марсом, когда путенс-ванты крепятся к нижним вантам.

ШВЫРОК

— небольшой мешочек, набитый песком, привязываемый к бросательному концу как груз для удобного бросания его на шлюпку, судно, стенку.

ШЕБЕКА (ХЕБЕС)

— небольшое трехмачтовое судно с латинским вооружением, имеющее часто нос с развалом. Ш. пользуются для перевозки грузов по Средиземному морю, но встречаются они также и у западных берегов Испании. В старое время Ш. входила в состав военных флотов и служила для посылок. Ш. обычно плавали под косыми парусами, но в свежую погоду на них поднимали небольшие прямые паруса. Кроме парусного вооружения, на Ш. имелись весла, под которыми они ходили в тихую погоду относительно быстро. Артиллерийское вооружение Ш. доходило до 30 легких пушек. Заменяли галеры и были сильнее их.

ШЕВРОННЫЕ КОЛЕСА, ЕЛОЧНЫЕ КОЛЕСА

— цилиндрические зубчатые колеса с V-образными косыми зубьями, применяемые для передачи больших усилий при высоких скоростях. Зубья шевронного колеса напоминают елочку, откуда и название "елочные". В Ш. К. отсутствует усилие,

стремящееся сместить их вдоль оси и имеющее место в зубчатом колесе с простыми косыми зубьями.

ШЕЙКА ВАЛА

(Shaft neck) – часть вала, опирающаяся на подшипник и расположенная между его концами, за исключением концевых опор вала, которые называются цапфами.

ШЕЙКА МОТЫЛЕВАЯ, ШАТУННАЯ ШЕЙКА

– эксцентричная по отношению к оси вращения вала цапфа кривошипа, соединяющая кривошип с шатуном.

ШЕЙМА

– 1. Та часть веретена якоря, на которую накладывается верхняя поперечина – шток. 2. В речном судоходстве – основная якорная цепь, прикрепляемая к кольцу на веретене якоря. 3. Якорная цепь на лодках (волж.).

ШЕК

(Cutwater) – надводная часть передней грани форштевня. См. Водорез.

ШЕЛАНДА

(Row-vessel of the XVI century) – гребное судно, применявшееся в XVI в.

ШЕЛЕВКА

– см. Тес.

ШЕЛЛАК

(Shellac) – растительная смола, наилучший материал для изготовления лака, т. к. обладает наибольшей твердостью и эластичностью по сравнению с другими растворимыми смолами.

ШЕЛОНИК

– см. Шалоник.

ШЕЛУШЕНИЕ

(Husking) – отделение шелухи от некоторых товаров – кофе, кокосовых орехов и т. п.

ШЕЛЬЕ

(бел.) – гладкий, отлогий гранитный берег.

ШЕЛЬПЯК

(бел.) – обмерзшие комья снега или льдинки, носящиеся в море; колтужник.

ШЕЛЬТЕРДЕК

(Shelter deck) – см. Палуба навесная.

ШЕЛЬФ

(Shelf) – 1. В деревянном судне то же, что привальный брус, т. е. брус, идущий по борту под бимсами. В наливном судне (продольной системы набора) шельф, или шельфовый лист (Shelf-plate, tie-plate) – горизонтальный лист на уровне нижней палубы по поперечной переборке. Термин Ш. употребляется также в военном

кораблестроении; броневой Ш. – нормальная к борту часть (полка) обшивки, на которую устанавливается поясная броня. 2. Затопленная морем часть континентальных массивов, опоясывающая материки непрерывной полосой шириною около 250 км, но местами до 800 км. Глубины в пределах Ш. от 0 до 200 м.

ШЕРГЕНЬ

(Board, declivity board) – длинная доска (с прикрепленным шнуром с веском), которой пользуются при проверке киль-блоков, а также набора по его установке на стапель, т. е. при проверке правильности установки набора. В деревянном судостроении – длинные доски, цельные или составные, равные ширине судна в различных местах и прикрепленные к шпангоутам для сохранения правильности формы судна, пока приделываются бимсы.

ШЕСТ

(Perch, putter) – длинная палка.

ШЕСТАК

– так называют конопатчики комплект их инструментов, состоящий из шапара, шпикаря, дорожника и трех различных конопаток.

ШЕСТЕРЕНОЧНЫЙ НАСОС

– насос коловратного типа. Применяется главным образом в качестве топливного и масляного насоса двигателей внутреннего сгорания. Насос состоит из двух шестеренок, заключенных в кожух.

ШЕСТЕРИК

– лить, спущенный из шести нитей.

ШЕСТЕРКА, или ШЕСТИВЕСЕЛЬНЫЙ ЯЛ

– шлюпка в шесть весел. См. Ял.

ШЕСТЕРНЯ

(Pinion) – ведущее зубчатое колесо. Часто Ш. называют всякое зубчатое колесо.

ШЕСТОВАЯ МИНА

(Spar torpedo) – ранний тип минного оружия на флоте, появившийся в начале 1860-х гг. Заряд взрывчатого вещества помещался в цилиндрической оболочке, насаженной на длинный шест. Последний выдвигался с носа судна, производящего минную атаку, для чего обычно использовались небольшие быстроходные паровые катера (минные катера или миноноски). Подойдя на катере вплотную к неприятельскому кораблю и прикоснувшись Ш. М. к его борту вблизи ватерлинии, мину взрывали, чем производили пробоину. С развитием торпеды Уайтхеда Ш. М. были оставлены. Была предложена в русском флоте в 1862 г. инж. Тизенгаузенем.

ШЕСТЫ СЕТЕВОГО ЗАГРАЖДЕНИЯ

(Booms for the nets) – шесты или выстрелы, с ноков которых спускалась металлическая сеть, ограждавшая суда от торпед противника.

ШИБЕР, ДЫМОВАЯ ЗАСЛОНКА

– см. Заслонка.

ШИБЕРА

(амур.) – банка или коса, покрытая водой; бывает всегда на быстром течении и обнаруживается по неправильному движению воды, происходящему от сопротивления банки нормальному току воды. Наблюдая это движение, говорят: шиверит.

ШИВЕР-ВЕЛЬС

(Upper channel wale) – см. Вельсы.

ШИЛО

(Awl, pricker) – инструмент, употребляющийся в парусном деле; бывает круглое и четырехгранное.

ШИМОЗА

– см. Мелинит.

ШИНЫ

– 1. Длинные железные полосы, закладываемые за крючья грузовых люков при брезентовке (см.) их. 2. Сплошные медные полосы, служащие для распределения электроэнергии.

ШИП

(Tenon) – 1. Небольшой стерженек, который зарезается на одной деревянной части и вгоняется затем в гнездо другой части, чтобы их соединить. 2. Концевая опорная часть вала (цапфа).

ШИПБРОКЕР

(Shipbroker) – см. Судовые брокеры или маклеры.

ШИПЧАНДЛЕР

(Shipchandler) – торговец, поставляющий на суда, находящиеся в порту, продовольствие и предметы ширпотреба для экипажа и снаряжения для судна.

ШИРИНА ВОЗДУШНОГО СТРОЯ

– расстояние между наружными концами плоскостей фланговых самолетов, измеряемое по фронту.

ШИРИНА ДОКА

– ширина входа в док, измеренная на уровне днища.

ШИРИНА ОРДЕРА

– протяженность в направлении, перпендикулярном движению частей, находящихся в ордере.

ШИРИНА СТРОЯ

(фронта, пеленга и уступа) – расстояние между наружными бортами крайних кораблей строя, считаемое по прямой, перпендикулярной линии курса строя.

ШИРИНА СУДНА

(Breadth, beam) – одно из главных размерений судна (см.). Ширина судна различается по грузовой ватерлинии и наибольшая; для большинства судов первая совпадает со второй, лишь для некоторых типов яхт ширина по верхней палубе является наибольшей. Для кораблей с противоминной защитой ширина внизу является

наибольшей. При измерении ширины судна следует оговаривать – с наружной обшивкой или без нее, по набору.

ШИРИНА СУДНА КОНСТРУКТИВНАЯ

(расчетная) – ширина судна, измеряемая по грузовой ватерлинии между наружными кромками шпангоутов (без обшивки) в самой широкой части судна (обычно совпадающей с мидель-шпангоутом).

ШИРИНА СУДНА НАИБОЛЬШАЯ

(Extreme breadth, main beam, midship beam) – ширина судна, измеряемая между наружными поверхностями обшивки самой широкой части судна.

ШИРЛЕН

– см. Фонарь Ширлена.

ШИРОККО

– см. Сирокко.

ШИРОТА ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ

(Latitude) – географическая координата, служащая вместе с долготой для определения положения точки на земной поверхности. Представляет собой угол между плоскостью экватора и отвесной линией, проходящей через данную точку, измеряемый по меридиану от экватора к полюсам от 0° до 90° (северная и южная широта).

ШИРОТА ИСПРАВЛЕННАЯ

(Latitude corrected by observation) – широта обсервованная, определенная из наблюдений.

ШИРОТА МЕСТА НАБЛЮДАТЕЛЯ

– на небесной сфере – дуга небесного меридиана от экватора до места зенита. Повышенный полюс небесной сферы всегда одного наименования с географической широтой наблюдателя, а высота повышенного полюса равна географической Ш. М. Н.

ШИРОТА ОБСЕРВОВАННАЯ

(Latitude by observation) – см. Обсервованная широта.

ШИРОТА ОТШЕДШАЯ

(Latitude left) – широта отшедшего пункта (широта места, откуда вышел корабль).

ШИРОТА ПРИШЕДШАЯ

(Latitude in) – широта пришедшего пункта (широта места, куда пришел корабль).

ШИРОТА СВЕТИЛА

(Latitude) – удаление светила по кругу широты от эклиптики. Ш. С. считается северной, если оно находится в стороне северного полюса мира относительно эклиптики; в противном же случае Ш. С. будет южная.

ШИРОТА СЧИСЛИМАЯ

(Latitude by Dead Reckoning) – широта места, выведенная из счисления.

ШИРОТЫ "БУЙНЫЕ СОРОКОВЫЕ"

(Roaring forties) – так называют англичане область распространения вестовых ветров – "бравых вестов" (Brave west winds) – в южном полушарии.

ШИРСТРЕК

(Sheerstrake) – пояс обшивки у бимсов верхней непрерывной палубы. Исходя из соображений общей продольной крепости судна, ширстрек делается толще остальных поясов.

ШИТИК

– 1. Род судна, встречавшийся прежде на Камчатке. Доски этого судна сшивали ремнями. Ш. имели палубу, были плоскодонными, длина их доходила до 10 м, ширина до 4 м. Вместо конопатки при их постройке применялся мох. Ходили по рекам и вдоль берегов морем. Паруса имели ровдужные (кожаные), вместо якорных цепей – лосиновые ремни, якоря – деревянные с навязанным камнем. 2. Мелкое речное судно, крытое округлою палубою (волж.). 3. Род небольшой ладьи, поднимающей до 16,5 т (арх.)

ШИФР

(Cypher) – условное сочетание цифр или букв, применяемое в секретных сношениях. Для разбора написанного необходимо иметь соответствующий ключ.

ШИФР-ПОСТ

– специально оборудованное корабельное помещение, предназначенное для производства в нем шифровальной работы.

ШИФТИНГ

(Shifting) – перестановка судна от одного причала к другому при погрузке и выгрузке. Количество допустимых перестановок определяется условиями чартера или обычаями порта. Расходы при перестановке сверх нормы идут за счет грузовладельцев, а затраченное на них время включается в счет стальных дней.

ШИФТИНГ-БОРДСЫ

(Shifting boards – продольные) и поперечные деревянные переборки, устанавливаемые в трюмах и межпалубных помещениях судна, перевозящего зерновой груз насыпью, с целью предотвратить перемещение этого груза во время плавания.

ШИХ-БОМБАРДЫ, или БОМБЕРДА

– испорченное слово шиф-бомбард, т. е. бомбардирский корабль (см.).

ШИХАН

(волж.) – отдельная возвышенность на берегу реки, не затопляемая весенними водами.

"ШИШКА ЗАБЕГАЙ"

– команда, подаваемая при подъеме шлюпок. См. Пошел тали.

ШКАЛА, СКАЛА

(Scale) – 1. Линейка с делениями у измерительных приборов. 2. Ряд переменных величин в восходящем или нисходящем порядке в зависимости от заданной величины. Примером может служить грузовая шкала. См. Шкала грузовая.

ШКАЛА БОФОРТА

(Beaufort scale) – в начале XIX в. английский адмирал Бофорт предложил определять силу ветра по той парусности, которую в момент наблюдения может нести само данное судно или другие парусные суда в его видимости, и оценивать эту силу баллами шкалы, составленной им по данным практики. По мере вытеснения парусного флота паровым шкала Бофорта потеряла свое первоначальное значение, но способ выражать силу ветра одним из ее 12 (вернее, 13) баллов широко применяется как в морском деле, так и в погодоведении. Путем долгих наблюдений удалось установить определенные соотношения между силой ветра, выраженной этими баллами, и скоростью ветра, выраженной в м/сек (см. таблицу), которыми и пользуются для перевода скорости ветра, выраженной в м/сек, в баллы Бофорта. Таблица для перевода силы ветра (баллы Бофорта) в скорость (м/сек и морские мили в час)

Баллы Бофорта

Скорость ветра в м/сек

Скорость ветра в милях в час

0

0–0,5

0–1

1

0,6–1,7

1–3

2

1,8–3,3

4–6

3

3,4–5,2

7–10

4

5,3–7,4

10–14

5

7,5–9,8

15–19

6

9,9–12,4

19–24

7

12,5–15,2

25–30

8

15,3–18,2

30–35

9

18,3–21,5

36–42

10

21,6–25,1

42–49

11

25,2–29,0

50–56

12

больше 29

больше 56

ШКАЛА ГРУЗОВАЯ

(Deadweight scale) – шкала с рядом вертикальных колонок, в которых графически, в определенном масштабе, помещены следующие данные: число тонн на 1 см или дм. осадки, водоизмещение, осадки в м или фут., грузоподъемность и высота надводного борта. Посредством такой шкалы легко решаются следующие вопросы: а) определение весового количества груза, находящегося на судне, по его осадке; б) определение осадки судна, которая у него будет после погрузки известного количества транспортного и хозяйственного груза; в) определение изменения осадки от приемки и сдачи некоторой части груза и г) определение надводного борта судна при той или иной осадке.

ШКАЛО

— доска (реек, горбыль), накладываемая на сломанное рангоутное дерево для его скрепления, которая затем стягивается с ним бугелями или найтовыми.

ШКАЛЫ

— см. Скалы.

ШКАНЕЧНАЯ СЕТКА

(Save-plate, overhead netting) (стар.) — сеть, растягиваемая над палубой для защиты команды от различных обломков, падающих с рангоута и марсов во время боя.

ШКАНЕЧНЫЙ ТЕНТ

(Quarterdeck awning) — тент, ставящийся на шканцах.

ШКАНЦКЛЕЙДЕРЫ, ШКАНЦКЛЕТНИ

(стар.) — красное сукно с белой обшивкой, развешивавшееся по борту судна для украшения обвеса Ш. прикрывались коечные сетки. Слово голландское, в дословном переводе означает — шканечная одежда.

ШКАНЦЫ, ШХАНЦЫ

(Quarterdeck) — часть верхней палубы военного судна от грот-мачты до бизань-мачты. В царском флоте считалось главным почетным местом на корабле. Пространство Ш. на корабле каждого типа определялось приказом по морскому ведомству. При входе на корабль все без исключения лица обязаны были отдавать честь Ш., приподнимая головной убор. Почетной стороной Ш. считалась правая при стоянке корабля на якоре или когда он шел на фордевинд или под парами, в прочих случаях — наветренная. При входе командира корабля на Ш. все находящиеся на них, кроме старшего офицера и вахтенного начальника, обязаны были переходить на левую или подветренную сторону. В присутствии флагмана на почетной стороне могли оставаться только командир корабля и вахтенный начальник. На Ш. читались морские законы и объявлялись высочайшие повеления, приказы и приговоры судов. На Ш. запрещалось курить и садиться. За всякое нарушение дисциплины, совершенное на Ш., наказание усугублялось. На парусных кораблях Ш. назывался самый верхний помост или палуба в кормовой части корабля, где обыкновенно находились вахтенные или караульные офицеры и устанавливались компасы.

ШКАТОРИНА

(Bolt-rope, leech-rope) — кромка паруса, обшитая ликтросом. У прямых парусов Ш. называются: верхняя (Head-rope), нижняя (Foot-leech-rope) и боковые (Side-leech), а у шлюпочного фока и грота — передняя (Foot-rope) и задняя (After-leech). У косых парусов, например у топселей, Ш. называются — косая, передняя и нижняя, а у кливера — косая, задняя и нижняя. Переднюю шкаторину у косых парусов называют также стоячей, а заднюю — шкотовой.

ШКАТОРЛИН

(стар.) — конец шкота при парусе.

ШКАТЫ

(стар.) — лейки, с помощью которых скачивали борта судна.

ШКАФ ЗАРЯДНЫЙ

– металлический шкаф с плотно (герметически) закрывающимися дверцами. Ш. З. устанавливаются в артиллерийских погребах и служат для хранения пеналов с зарядами из бездымного пороха.

ШКАФ ШЛЮЗНЫЙ

– особая боковая камера, в которую удаляются задвижные ворота при открытии сухого дока.

ШКАФУТ

(1. Waist of the ship, gangway). 1. На деревянных военных кораблях: широкие доски, лежащие по бортам корабля вровень с баком и квартердеком (или шканцами) и соединявшие их; служили для перехода с одного на другой. В паровом флоте: пространство на верхней палубе военного корабля между фок- и грот-мачтами. 2. На речных стальных баржах: деревянный брус, укрепленный на палубе баржи в некотором расстоянии от борта; служит ограждением, на нем иногда устанавливается леерное устройство.

ШКВАЛ

(Squall) – внезапно налетающий ветер большей или меньшей силы, продолжающийся короткое время. Происхождение шквалов различное. Особенной силой отличаются фронтальные Ш. (часто грозовые), при которых стоявшая до тех пор тихая погода в несколько минут сменяется ветром, доходящим до силы жестокого шторма с осадками ливневого характера. Происхождение фронтальных Ш. всегда связано с резко выраженной барической ложбиной (V-образной депрессией), перемещающейся вместе с главным (ведущим) циклоном и вокруг него в направлении против часовой стрелки. Ш. без осадков называют белыми (White squall).

ШКЕНТЕЛЬ, ШКЕНКЕЛЬ, ШХИНКЕЛЬ

(Pendant, tie, span) – короткий конец троса, имеющий в одном из своих концов коуш или блок. В зависимости от своего назначения Ш. называется: брас-Ш., гитов-Ш., грот-сей-тали-Ш., нок-талей-Ш., порт-Ш., риф-талей-Ш., руль-Ш., фор-сей-тали-Ш.

ШКЕНТЕЛЬ ГРУЗОВОЙ

– см. Стрела подъемная или грузовая.

ШКЕНТЕЛЯ БРАСОВ

– см. Брас-шкентель.

ШКЕНТРОСЫ, ШКЕНЬ-ТРОСЫ

(Clews of a hammock) – короткие веревочки, которые одним из своих концов крепятся за люверсы у малых оснований койки, а другим соединяются у колец, имеющих штерты. Последними койка подвешивается под бимсы на специально установленных гаках или прутьях.

ШКЕРЛИНИ, ШХЕРЛИНИ

(стар.) – толстые веревки, укрепляющие под марсами ванты и мачты.

ШКЕРТ, ШТЕРТ

– тонкий, короткий конец.

ШКИВ

(Sheave, pulley) – 1. Колесо, сидящее на валу и непосредственно принимающее или передающее усилие при помощи бесконечного ремня (или каната) с целью передачи

движения с одного вала на другой. 2. Бакаутовое или медное колесо, насаженное на ось и имеющее по наружной цилиндрической поверхности желоб для троса. См. также Блок.

ШКИВ-ГАТ

(Sheave-hole) — вырезка в борту судна в шпоре, на ноке рея и пр. для шкива.

ШКИВИДОР

— см. Стивидор.

ШКИМУШГАР

(Spun-yarn) — лить, спущенный из бородки. Ш. бывает в 6, 3 и 2 нити. В 6 нитей называется Ш. шестерик, в 3 нити — Ш. тройник и в 2 нити — Ш. двойник. Ш. спускается по 25 саж. (6-фут. меры) в длину. Ш. употребляется для грубых работ, не требующих крепости и красоты, — оплетка кранцев и пр.

ШКИМУШКА

(Coarse yarn, small line) — несколько каболок, свитых вручную и затем гладко и дочерна вышмыганных куском смоленой клетневины или ворсой со смолой. В настоящее же время Ш. называют и лить, слабо спущенный вручную из двух или трех каболок.

ШКИПЕР

(1. Skipper. 2. Store keeper) — 1. До издания закона 1902 г. — морское судоводительское звание (шкипер дальнего плавания; шкипер каботажного плавания). 2. На современных больших морских торговых судах и на судах военных — содержатель имущества по палубной части. Однако большинство крупных морских торговых судов в своем штате имеет подшкипера, который является помощником плотника и в то же время заведует материальной частью по палубе. 3. Старший матрос (он же и командир судна) — шкипарь — на различных судах легкой постройки (мариинка, фонтанка и др.). На судах баржевой постройки вместо шкипаря — водолив.

ШКИПЕРСКАЯ, ШКИПЕРСКАЯ КАЮТА

(Store-room, boatswain's store) — специальное хранилище на судне для всех припасов, находящихся в ведении шкипера.

ШКИПЕРСКОЕ СНАБЖЕНИЕ, СНАБЖЕНИЕ ПО ЧАСТИ ШКИПЕРА

— постоянные и расходные предметы, отдельно поставляемые на судно и подлежащие учету или частично хранению на военном судне шкипером; в число предметов Ш. С. входят: якоря, цепи, тросы, брезенты, мебель, посуда, флаги, блоки, предметы снабжения спасательных и рабочих шлюпок, разный инструмент и т. п.

ШКИФ-АТ

(стар.) — полость блока.

ШКОТ, ШХОТ

(Sheet of a sail) — снасть, которой растягиваются нижние углы парусов. Принимает название того паруса, к которому она прикрепляется. Фока-шкот и грота-шкот — снасти, с помощью которых ставятся нижние паруса — фок и грот соответственно. Эти снасти проходят назад и растягивают парус к подветренному борту. Марса-шкоты служат для постановки марселей. Брам-шкоты при постановке брамселей растягивают шкотовые углы к нокам марселя. Бом-шкоты растягивают при постановке бом-брамселей нижнюю шкаторину по брам-рею. Бом-шкоты иногда называют бом-брамшкотами. Кливер-шкоты и бом-кливер-шкоты вытягивают назад шкотовый угол кливера и бом-кливера. Фор-стеньги-стаксель-шкоты вытягивают назад шкотовый угол, когда

стаксель поднят фалом; фока-стаксель-шкоты вытягивают назад шкотовый угол фока-стакселя. Бизань-шкоты, фор-трисель-шкоты и грот-трисель-шкоты служат для постановки триселей и бизаней. Лисель-шкоты – шкоты у лиселей. Принимают название того лиселя, которому принадлежат. "Шкоты выбрать" (Haul the sheet home) – вытянуть шкоты. "Шкоты, галсы отдать, гитовы подтянуть" (Haul the tacks and sheets) – команда, подаваемая на парусных судах во время поворота оверштаг с той целью, чтобы углы нижних парусов при перебрасовке реев не задели за сетки и не помешали таким образом повороту. "Шкоты на левую" – приказание выбрать шкоты на левом борту, а на правом – раздернуть. "Шкоты на правую" – приказание выбрать шкоты на правом борту, а на левом – раздернуть. "Шкоты на руки" (Stand by the sheets) – команда, подаваемая на парусных шлюпках, предупреждающая, что может встретиться надобность травить шкоты, а поэтому последние не должны быть завернутыми, а держаться наготове на руках. "Шкоты отдать" (Let fly the sheets) – команда, по которой на парусных судах отдают шкоты, т. е. отвертывают их с уток, планок и пр. "Шкоты по местам" – команда, подаваемая на парусных судах, по которой шкоты вытягиваются как можно туже. "Шкоты потравить" – немного перепустить. "Шкоты раздернуть" (Let the sheets go off) – приказание отдать шкоты. "Шкоты стянуть" – вытянуть шкоты как можно туже.

ШКОУТ КРЮЙСЕЛЬНЫЙ

– мореходное двухмачтовое парусное судно. Основные элементы: длина 17–24 м, ширина 4,9–6,7 м, осадка 1,5–2,1 м (в грузу). Грузоподъемность 100–250 т. Строились для Каспийского моря в Балахне и в Астрахани.

ШКОУТ МАРСЕЛЬНЫЙ

– мореходное двух- или трехмачтовое парусное судно. Основные элементы: длина 24–46 м, ширина 7,0–11,3 м, осадка 3,7–4,9 м (в грузу). Грузоподъемность 250–500 т. Строились для Каспийского моря в Балахне и в Астрахани.

ШКУН

(Shoe of the anchor) – наделка на наружном борту, на которую кладется лапа якоря.

ШКУН-ВАХТ

(стар.) – бесшквивный блок с большим отверстием для марса-фала, чтобы последний не закручивался.

ШКУН-ЛОПАРЬ

(стар.) – гинь-лопарь (см.).

ШКУН-ПОМПА

(Hand pump) – небольшая ручная помпа.

ШКУНА

– см. Шхуна.

ШКУРКА, НАЖДАЧНАЯ БУМАГА

(Sand paper, flint paper, emery paper) – бумага или полотно с нанесенным на нее слоем абразивного материала (наждака, стекла). Служит для полировки металлов и шлифования (шкурения) дерева.

ШКУТА

(стар.) – плоскодонное речное судно.

ШЛАГ

(Turn, fake, passing) – оборот снасти вокруг чего-либо.

Шлаг и коренная петля.

ШЛАГ-БОМ, ШЛЮНБОУМ

(стар.) – бон.

ШЛАГТОВ

(Tormast fid) – железный или деревянный брус, вставленный в шпор стеньги (шлагтовную дыру) для удержания ее на месте. Концы Ш. торчат из стеньги (брам-стеньги) и лежат на лонга-салингах, благодаря чему стеньга (брам-стеньга) удерживается на своем месте.

ШЛАГТОВНАЯ ДЫРА

(Fid hole) – дыра в шпоре стеньги для шлагтова.

ШЛАК

(Clinker, slag, scoria) – твердые остатки, получающиеся при сжигании твердого топлива. Содержат золу и частицы недовыжженного топлива.

ШЛАКО-ПОРТЛАНД-ЦЕМЕНТ

– разновидность портланд-цемента, состоящая из смеси его с основными доменными шлаками. Устойчив в морской воде.

ШЛАНГ

(Hose) – гибкая труба, изготовленная из водонепроницаемой материи или резины; применяется для подвода жидкости или газа под давлением. Пожарный Ш. (Fire-hose) служит для подачи воды к месту пожара. Нефтяной Ш. (Oil-hose, flexible tube for conveying oil). Ш. воздухопроводный.

ШЛЕЙКИ

– см. Брест-строп.

ШЛЕМ ВОДОЛАЗНЫЙ

– см. Водолазный аппарат.

ШЛИК

– см. Жироскоп Шлика.

ШЛИФОВАЛЬНЫЙ КРУГ

– диск из порошка какого-нибудь абразивного материала, скрепленного связывающим веществом (связью).

ШЛИФОВАЛЬНЫЙ СТАНОК

– станок для обработки металлов при помощи шлифовальных кругов.

ШЛИФОВКА

(Polishing) – способ обработки металлов, стекла, дерева и т. п., при котором роль режущего инструмента выполняют острые ребра крупинки порошка твердого абразивного материала (наждака, карборунда). Ш. имеет целью придание изделию правильной формы и размеров, которых нельзя часто достигнуть при обработке

режущими инструментами ввиду деформации изделий и др. причин. Ввиду тонкости снимаемых при Ш. микроскопически малых стружек обработка Ш. отличается большой точностью, а значительная твердость абразивных материалов позволяет применять Ш. при обработке изделий, не поддающихся резанию посредством обычного режущего инструмента.

ШЛОТГОУТ

(стар.) – деревянный шлагтов с брам-стенг.

ШЛЮЗОВАНИЕ РЕКИ

– работы по превращению несудоходной реки в судоходную, заключающиеся в сооружении шлюза у несудоходной реки.

ШЛЮЗОВЫЕ

(Lockage) – сбор за проход судна через канал. На внутренних водных путях СССР Ш. отсутствуют.

ШЛЮЗЫ

(Sluice, canal-locks) – сооружения на реке или канале, служащие для перевода судов из одного бассейна в другой, имеющие разные горизонты (напр. у плотины, водопада и т. п.). Ш. состоят из одной или нескольких ступенчато расположенных камер, отделенных друг от друга водонепроницаемыми воротами. Судно переходит из одной камеры в другую после того, как уровни воды в обеих камерах сравняются (благодаря перепуску воды из верхней камеры в нижележащую) и разделяющие их ворота откроются.

ШЛЮП

(Sloop) – судно с одной мачтой, имеющее штаг для кливера. Бушприт Ш. является постоянным (неподвижным). На Ш. фока-штаг, называемый кливер-штагом, крепится к ноку бушприта, и по этому штагу поднимается кливер. Такой кливер достаточно велик, чтобы совершенно заменить фок. Американцы применяют метод оборудования некоторых гоночных яхт коротким неподвижным бушпритом, над которым выступает своего рода утлегарь. Фока-штаг доходит до начала короткого бушприта, что позволяет значительно увеличить размер фока. Кливер ставится на своем утлегаре. Такое вооружение американцы называют вооружением Ш. (Sloop rig) и получают от него отличные результаты. Суда с вооружением Ш. часто встречаются у Норфолькских берегов, в других же местах – редко. Это вооружение очень удобно при управлении судном одним человеком и пригодно для судов почти всех размеров. Военный Ш. (Sloop of war) – одно время это было общим названием для всех военных кораблей, которые по своим размерам были меньше корветов и больше бригов. Этот термин сохранился и до сих пор для известного класса военных кораблей.

ШЛЮП-ТАКЕЛЬ

(стар.) – шлюпочные тали.

ШЛЮПБАЛКА

(Davit, ship's boat davit) – представляет собой кованый целый или трубчатый стальной брус, изогнутый в верхней части. Применяются также клепаные или сварные Ш. Нижняя часть Ш. (пята) опирается на башмак, прикрепленный к борту судна, и, кроме того, поддерживается обоймой, также прикрепляемой к борту. Применяются и другие способы закрепления Ш. Для каждой шлюпки устанавливается две Ш. Ш. должны быть достаточной высоты, чтобы шлюпка могла свободно выходить из рострблоков (шлюпочных блоков). Расстояние между Ш. должно быть достаточным для уборки шлюпки на судно: каждая Ш. должна последовательно одна за другой делать полуоборот, причем оконечности шлюпки не должны задевать за них.

Шлюпбалка.

Вылет Ш. должен быть таким, чтобы при спуске или подъеме шлюпка не задевала борта судна. На концах Ш. закладываются тали, на которых и подвешиваются шлюпки во время их подъема или спуска.

ШЛЮПБАЛКИ ПАТЕНТОВАННЫЕ

Шлюпбалки обыкновенного типа обладают существенными недостатками: а) быстрота спуска шлюпки на воду крайне замедляется необходимостью поворачивать шлюпбалки наружу и б) недостаточный вынос шлюпки за борт не позволяет пользоваться этими шлюпбалками при значительном крене судна.

Шлюпбалка S-образная.

У Ш. П. указанные недостатки в большей или меньшей мере устранены. К числу Ш. П., получивших наибольшее распространение на судах гражданского флота, относятся: S-образные шлюпбалки, шлюпбалки Колумбус, шлюпбалки Велина, шлюпбалки Иолко, шлюпбалки Велина-Маклэхлян и шлюпбалки Тэйлора.

ШЛЮПКА СКЛАДНАЯ ПАРУСИНОВАЯ

(Canvas boat) – шлюпка, остов которой сделан из дерева, а обшивка из двойной непромокаемой парусины. Ш. С. П. снабжаются подводные лодки и корабли небольшого тоннажа. Называют их обычно просто парусинками.

ШЛЮПКИ

(Boats) – общее название всех гребных, а равно мелких паровых и моторных судов. Первые называются гребными Ш., а вторые – самодвижущимися Ш. Назначение корабельных Ш.: а) спасение личного состава тонущего или потерпевшего аварию корабля, а также спасение упавших за борт людей; б) завозы верпов, швартовов, якорей, шлюпочные промеры, водолазные работы; в) сообщение с берегом и с другими судами, своз десанта, перевозка провианта, запасов и прочих грузов; г) работы у наружного борта корабля (мытьё, окраска, мелкие исправления и т. п.).

ШЛЮПКИ ЛЭНДИНА

– шлюпки, корпуса которых имеют полноту плашкоута и изготавливаются целиком из оцинкованной листовой стали. По бортам Ш. Л. обносятся толстыми отбойными брусками. Откидная часть делается из досок. Ш. Л. относятся к палубным шлюпкам; известны как весьма устойчивые, надежные, мореходные и вместительные суда, но они довольно тяжелы и дороги. Распространены на американских судах.

ШЛЮПКИ ПАЛУБНЫЕ

– шлюпки, поднимаемые судами на борт и составляющие часть их оборудования.

ШЛЮПКИ ПОЛУСКЛАДНЫЕ

– шлюпки, состоящие из прочного, изготовленного из листовой стали понтона, разделенного продольными и поперечными переборками на водонепроницаемые закрытые отсеки и воздушные ящики, благодаря чему они не тонут даже в полностью затопленном состоянии. Сверху понтона устраивается складная часть, состоящая из рамы с распорками, обшитой брезентом. Применяются эти шлюпки в качестве вспомогательных спасательных плавучих средств.

ШЛЮПКИ СПАСАТЕЛЬНЫЕ

(Lifeboats) – шлюпки (обычно вельботы и катера), у которых под банками, в носу и в корме, или вдоль борта помещаются воздушные ящики (поплавки). Шлюпки эти с сидящими на них гребцами, будучи залиты водой, не тонут, иначе говоря, они являются непотопляемыми. Кроме воздушных ящиков, на Ш. С. для обеспечения непотопляемости применяются пробковые кранцы на бортах и устройство водонепроницаемых отсеков в носу и в корме. Ш. С. береговых станций принято делить на самовыпрямляющиеся и несамовыпрямляющиеся. Шлюпки первой категории более дешевы, легки и применяются для небольших станций. Они в зависимости от

условий их работы бывают гребными, парусными, моторными или комбинированными. Шлюпки второй категории обычно делаются больших размеров и в настоящее время почти всегда снабжены моторами.

ШЛЮПКИ ФРЭНСИСА

— металлические шлюпки, применявшиеся на судах гражданского флота. Имели медные воздушные ящики, расположенные под банками у бортов.

ШЛЮПОЧНАЯ ПАЛУБА

(Boat deck) — см. Ботдек.

"ШЛЮПОЧНАЯ СИГНАЛЬНАЯ КНИЖКА"

— сигнальная книжка, служащая для переговоров кораблей со своими шлюпками (и обратно), военных шлюпок между собой, а также для переговоров кораблей Осоавиахима, яхт и шлюпок пунктов допризывной подготовки.

ШЛЮПОЧНОЕ УСТРОЙСТВО

— судовое устройство, служащее для спуска, подъема, уборки и хранения шлюпок. Оно состоит из шлюпочных блоков, шлюпбалок (стрел, кранов) и шлюпочных талей.

ШЛЮПОЧНОЕ УЧЕНИЕ

— учение на корабельных шлюпках, производимое в целях обучения и тренировки личного состава в хождении на шлюпках под веслами и парусами.

"ШЛЮПОЧНЫЙ"

— название одного из флагов военно-морского свода сигналов. Значение этого флага как сигнала: 1. "Веду переговоры по шлюпочной книге". Позывной шлюпок. 2. Заменяет второй недостающий флаг, использованный в первом сочетании данного сигнала.

ШЛЮПОЧНЫЙ КРЮК

(Boat hook) — см. Крюк.

ШЛЮПОЧНЫЙ НАЙТОВ

— найтов, которым прикрепляется шлюпка, поднятая в ростры или на палубу.

ШЛЮПОЧНЫЙ ПРОМЕР

— см. Промер.

ШЛЮПОЧНЫЙ СТАРШИНА

(Coxswain) — во флоте унтер-офицер, заведующий шлюпкой.

ШЛЯБИН

(стар.) — слаблинь.

ШЛЯПА У ШПИЛЯ

(Drumhead) — см. Дромгед.

ШЛЯХТА, ШЛЯХТ

(Adze) — инструмент, которым стругают (шляхтят) палубу, борт и пр.

ШМАКА

(Smack) – см. Смак.

ШНЕКА

– небольшое ловецкое судно, встречающееся в Белом море и у Мурманского побережья.

ШНИГГИ

– небольшие полуторамачтовые парусные суда, строившиеся подобно галиотам, но с более полной подводной частью в корме. В настоящее время совершенно прекратили свое существование.

ШНУР

– лить, которым привязывают паруса к реям, гафелям и пр.

ШНУРОВКА

(Lacing) – 1. Присоединение паруса к рейку. Говоря о двух кусках парусины, имеющих люверсы, значит: сблизить и стянуть их при помощи литья. 2. Лить, веревка, служащая для шнуровки.

ШНЯВА

(Snow) (стар.) – парусное судно, имевшее грот-мачту и бушприт, вооруженное по корабельному. Немного позади грот-мачты, параллельно ей, ставилась малая мачта или стрела, которая своей вершиной упиралась в заднюю кромку грот-марса; эта стрела носила на гафеле бизань, такую же как и на кораблях. В петровское время Ш. назывались легкие корабли для разведочной и посыльной службы, вооруженные 14–18 пушками малого калибра.

ШНЯКА

– см. Шнека.

ШОВ

(Seam) – 1. Соединение двух парусиновых полотен. Обшивочный шов – Ш., которым прикрепляют к парусу трос или ликтрос; при этом Ш. нитка, вытягиваемая иголкой, окружает трос (ликтрос), вместо того чтобы проходить между прядями. Ш. двойной – Ш., которым сшиваются полотнища парусины; состоит из двух Ш., идущих параллельно на расстоянии 2–2½ см один от другого. 2. Соединение двух стальных листов обшивки или настилки.

ШООПИРОВАНИЕ

– распыление расплавленного цинка и набрызгивание его на поверхность при помощи специального прибора в виде пистолета. Применяется для исправления поврежденных мест оцинковки.

ШОУМ

(стар.) – знак, сигнал.

ШПАКЛЕВАНИЕ

– покрытие поверхностей предмета особой замазкой (шпаклевкой), чтобы выравнять их (заделать щели, углубления и др. неровности) для последующей окраски.

ШПАКЛЕВКА

(Putty) – особая замазка, применяющаяся при шпаклевании. См. Шпатлевка.

ШПАКЛИ, ШПАТЛИ

– плоские лопаточки длиной 25–30 см, ширина рабочей кромки 5–8 см. Делаются из дерева твердой породы или стальные с косым концом и с прямым концом. Эти Ш. называются одноручными. Кроме них, употребляются еще такого же вида большие деревянные Ш. двухручные, отличающиеся от одноручных только размерами. Двухручными Ш. шпаклюют большие поверхности, а одноручными – малые поверхности и выполняют все остальные шпаклевочные работы.

ШПАН-БЛОКИ

– блоки, задранные под нижними реями для марс-шкотов.

ШПАНГОУТ

(Frame, rib) – 1. Поперечное ребро корпуса судна, придающее последнему поперечную прочность. Ш. называют также поперечное сечение судна, напр. говорят, что такая-то систерна расположена между такими-то шпангоутами. 2. Поперечное рейковое крепление лодки или поплавков гидросамолета.

ШПАНГОУТ БОРТОВОЙ

(Frame, side frame) – шпангоут у бортов судок поперечно-продольной системы постройки. Осуществляется из угловой, зетовой, швеллерной или углобульбовой непрерывной полосы. Помощью кницы он крепится коротким куском угольника к скуловому непроницаемому стрингеру (крайнему листу междудонного пространства).

ШПАНГОУТ БОРТОВОЙ РАМНЫЙ

(Side transverses) – в продольной системе набора: бортовая ветвь поперечных рам, которые ставятся между стрингерами.

ШПАНГОУТ ДНИЩЕВОЙ РАМНЫЙ

– в продольной системе набора: днищевые ветви поперечных рам, которые ставятся между стрингерами.

ШПАНГОУТ РАМНЫЙ, или УШИРЕННЫЙ

(Web frames) – ставится вместо обыкновенного бортового шпангоута, примерно через 5 шпангоутных промежутков (правила регистрационных обществ это расстояние устанавливают для разных случаев), и состоит из стального листа шириною от 0,35 до 0,5 м и полос угловой стали. Ш. Р. обычно устанавливаются на судах в тех местах, где в палубах вырезаны большие грузовые люки, а также в машинных и котельных отделениях и заменяют собой т. наз. холостые, или трюмные, бимсы.

ШПАНГОУТ СКЕЛЕТНЫЙ

– шпангоут, состоящий из прямых и обратных угольников без флор. Применяется на небольших морских и речных судах.

ШПАНГОУТ ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ

(Transverse sections) – кривая, получаемая при рассечении поверхности судна поперечной плоскостью, перпендикулярной к диаметральной плоскости. См. Теоретический чертеж судна.

ШПАНГОУТ ТРЮМНЫЙ

(Hold frame) – трюмная ветвь шпангоута.

ШПАНГОУТ УСИЛЕННЫЙ

– шпангоут, применяемый на судах поперечно-продольной системы для усиления крепости бортового набора; такой же конструкции, как обыкновенный, но более крупных размеров.

ШПАНГОУТНАЯ РАМКА

– часть шпангоута, заключенная между двумя стрингерами. Шпангоутные рамки бывают трех видов: бракетная, состоящая из двух угольников, связанных между собой двумя кусками листовой стали (бракетами); флорная, или сплошная с вырезами, состоящая из одного листа флора, связанная с четырьмя угольниками и имеющая один или два выреза; водонепроницаемая, состоящая из сплошного листа с угольником по всему периметру с одной или двух сторон.

ШПАНГОУТЫ НАТЕСНЫЕ

– наборные шпангоуты в деревянном судостроении.

ШПАНГОУТЫ ПОВОРОТНЫЕ

(Cant timbers) – а) шпангоуты из угловой или другой профильной стали, устанавливаемые в корме нормально к обводам судна и для образования подзора; б) на деревянных судах – шпангоуты в оконечностях судна, установленные наклонно к килю и нормально к обшивке для избежания острого среза их и расщепления.

ШПАНГОУТЫ ПОПЕРЕЧНОЙ СИСТЕМЫ

– составляют основную часть набора. Каждый шпангоут состоит из стального листа, идущего по днищу и называемого флором, и двух угольников, идущих вдоль нижней и верхней кромки флора: нижний угольник называется прямым, верхний – обратным, т. е. идет по другую сторону флора; оба угольника приклепываются к флору.

ШПАНГОУТЫ ПРОДОЛЬНЫЕ

– см. Рейки пазовые.

ШПАНС-ТОПЕНАНТ

(стар.) – топенант на середине блинда-рея.

ШПАТЕЛЬ, ШПАТЛЯ, ШПАКЛЯ

(Palette knife) – инструмент, применяемый в малярном деле при шпаклевании. Представляет собой деревянную или железную лопатку с косо срезанным концом.

ШПАТЛЕВКА, ШПАКЛЕВКА

– особая замазка, которой замазывают все неровности на поверхности подготовляемого к окраске предмета. Ш. бывает клеевая, масляная и лаковая.

ШПАЦИЯ

(1. The spacing of the frames. 2. Timber and space, timber room) – 1. Промежуток между двумя смежными шпангоутами. 2. Штуки дерева, которыми забираются промежутки между шпангоутами на деревянных судах.

ШПИГАТ

(Scupper, scupper hole) – отверстие в фальшборте или палубной настилке судна для удаления с палуб воды, попавшей из-за борта, при скачивании их и т. п. Водосточная труба, вставляемая в это отверстие, также называется шпигатом, или шпигатной трубой. На парусных судах, кроме того, Ш. называются отверстия для проводки снастей, как, напр., для лопарей гинцов фор-брам- и бом-штага и проч.

ШПИГАТ ШТОРМОВОЙ, ПОЛУПОРТИК

(Freeing port, wash port, storm scupper) – прямоугольное отверстие в фальшборте судна с шарнирной крышкой, открывающейся наружу. Служит для быстрого удаления воды с палубы за борт при залипании ее в шторм. В обычных условиях эти шпигаты запираются задвижками.

ШПИГЕЛБУРГ

(стар.) – верхнее кормовое украшение.

ШПИГЕЛИ

– стоячие бруски на бортах деревянных судов, а у шлюпок и мелких судов – плоский срез кормы (транец).

ШПИГОР

(касп.) – болт, употребляемый в деревянном судостроении.

ШПИГОРЬЯ

– крупные кованые гвозди до 70 см длиной, которые иногда ставятся взамен болтов на деревянных судах.

ШПИКОВКА МАТОВ

– см. Мат шпикованный.

ШПИЛЬ

(Capstan) – особый ворот, устанавливаемый на судах для выхаживания якорных цепей, тяги перлиней, выбирания ката и для других тяжелых работ по тяге тросов и цепей. В зависимости от характера силы, которой приводится в движение шпиль, последний называется ручным, паровым или электрическим.

Шпиль.

По своему устройству Ш. разделяются на Ш. обыкновенные, или простые, и Ш. со стопорами (дисками) трения. Устройство простого Ш. следующее: на стальную ось (шпindel) надевается и закрепляется чугунный барабан (баллер) с выступающими на нем ребрами (вельпсами). Баллер служит для обнесения вокруг него тросов и цепей, а вельпсы препятствуют скольжению тросов по баллеру. В верхней части баллера, наз. головой, Ш. или дромгедом, имеются гнезда (окошки) для вымбовок (шпильгаты). В нижней части баллера делаются гнезда и кулаки, в которые ложатся звенья обнесенной на шпиль цепи. На нижнюю кромку баллера (палгед) насаживаются откидные стопора (палы), которые в опущенном положении упираются в гнезда палгуна, т. е. фундамента Ш., прикрепленного к палубе. При вращении баллера палы свободно по ним передвигаются, но в случае остановки движения они упираются в гнезда палгуна и не позволяют баллеру вращаться в обратную сторону. Для вращения Ш. вручную в гнезда вставляют вымбовки, концы которых стягивают снасть, наз. свистовом. При вращении Ш. шпилевой машиной последняя с помощью различных передач вращает шпиль вместе с баллером в ту или другую сторону. В старину Ш. называли кепстон. См. также Машины шпилевые.

ШПИЛЬ-БОУТЫ

– металлические болтики, удерживающие вымбовки в гнездах головы шпиля.

ШПИЛЬГАТЫ

– гнезда для вымбовок в верхней части баллера шпиля, называемой головой, или дромгедом.

"ШПИЛЬ НА ПАЛ"

— команда, по которой поворачивают шпиль так, чтобы палы заскочили в гнезда палгуна.

ШПИЛЬКА

(Brad) — цилиндрический стержень, нарезанный с двух концов. Применяется для скрепления больших деталей.

ШПИЛЬКА КОМПАСНАЯ

(Centre pin of compass) — см. Котелок.

ШПИЛЬ-ТРОС

— см. Свистов.

ШПИНДЕЛЬ

— вал станка, связанный с приводом, приводящим его во вращательное движение.

ШПИНДЕЛЬ у шпиля

— ось шпиля, на которую надевается и на которой закрепляется баллер. Иначе называется веретено.

ШПИРТЫ

(стар.) — см. Лисель-спирты.

ШПИРОН

(Prow, head, ram) — то же, что и таран.

ШПИРТ

— то же, что и гик, но отличающийся от него тем, что не вращается.

ШПИРТ-БАКАН

— см Веха.

ШПИЦБЕРГЕНСКОЕ АТЛАНТИЧЕСКОЕ ТЕЧЕНИЕ

— ветвь Атлантического течения, идущая от северной оконечности Норвегии вдоль материкового склона и далее на север вдоль западного берега Шпицбергена. Уклоняясь затем вправо, оно огибает Шпицберген вдоль северной окраины его материкового склона и, постепенно углубляясь под более холодные полярные воды, уходит в виде подводного в Северный Ледовитый океан.

ШПИЦБЕРГЕНСКОЕ ХОЛОДНОЕ ТЕЧЕНИЕ

— огибает Шпицберген с юга и поднимается на север вдоль его западного берега между ним и теплым Атлантическим Шпицбергенским течением. Масса течения невелика, температура его ниже 0°, соленость небольшая.

ШПЛИНТ

— небольшой стерженек, полученный путем изгибания полукруглой проволоки вдвое, с ушком в месте загиба. Ш. закрепляет на валу мелкие детали и предотвращает отвинчивание гаек вследствие тряски. Концы просунутого в отверстие Ш. разгибаются, что препятствует его выпадению.

ШПОНКА

(Bung) – клин с малым уклоном, служащий для скрепления каких-либо двух частей между собой, напр. вала с насаженной на нем шестерней.

ШПОНОЧНАЯ КАНАВКА

– канавка, сделанная в валу или в детали для помещения шпонки. Ш. К. чаще встречается прямоугольной формы.

ШПОР

(Heel of a mast, heel of a topmast) – нижний конец всякого вертикального дерева (мачты, стеньги), а также внутренний конец у бушприта, утлегаря, выстрела и лисель-спирта.

ШПРИНГ, ШПРЫНГ

(Spring, stern fast) – перлинь, вязанный в скобу станового якоря или взятый за якорную цепь, а также верп, завезенный с кормы. Ш. заводят для того, чтобы при всех переменах ветра или течения судно оставалось повернутым бортом к желаемому направлению. Это приходится делать: при обстрелах берега, для проведения комендорских стрельб, в жарком климате для проветривания судовых помещений (бортом к ветру), при окраске бортов, чтобы дым и копоть из труб не попадали на свежую краску, и т. д.

ШПРИНГЕЛЬ

(стар.) – шпринг.

ШПРИНТОВ, ШПЛИНТОВ, СПРИТЫ

– реек, упирающийся одним концом в стропку на нижней части мачты, а другим – в верхний угол паруса. Служит для растягивания паруса.

ШПРИНТОВОЕ ВООРУЖЕНИЕ

– см. Парусное вооружение шлюпок.

ШПРЮЙТ, ШПРЮЙТОУ, СПРЮЙТОВЫ

(Bridle) – всякая снасть, концы которой вплеснены или соединены иным способом с чем-либо со слабиной. Служит для того, чтобы разложить натяжение при тяге на две точки, напр. если булинь заложить за один кренгельс, то вся тяга, приложенная в одном месте паруса, разорвала бы его. Кроме того, булинь оттягивал бы не всю наветренную шкаторину паруса, а только одно ее место. Чтобы разложить тягу булиня на несколько мест шкаторины, и делают Ш.

ШПУНТ

(Rabbet, groove) – 1. Продольный выступ в доске или бруске, соответствующий углублению (пазу) соединяемого с ним соседнего бруса или доски. Устраивается для более прочной связи. 2. Специальная выемка в нижней грани форштевня, в которую входит плоский киль. Если этот киль двухслойный, то наружный слой пропускается на длину около метра далее в нос и также входит концом в свой шпунт. Ш. также наз. выемка в литом форштевне для притыкания брони.

ШПУНТОВАЯ СТЕНКА

– портовая стенка, у которой доски по ширине соединены между собой в шпунт.

ШПУНТОВОЙ ПОЯС ОБШИВКИ

(Garboard strake) – пояс обшивки, прилегающий к килю. Исходя из соображений общей продольной крепости судна, Ш. П. О. делается толще остальных поясов.

ШПЮРГАТ

(стар.) – степс.

ШРАПНЕЛЬ

(Grape-shot, shrapnel) – снаряд с тонкими стенками, наполненный круглыми пулями. При разрыве шрапнелей в воздухе от действия дистанционной трубки пули выбрасываются из корпуса шрапнели и поражают цель.

ШТАБ

(Staff) – орган командования по управлению соединением, возглавляемый начальником штаба.

ШТАБ-ОФИЦЕРЫ

– старший командный состав в царской армии и флоте. Происхождение этого слова таково: в прежнее время старшие офицеры в полку составляли штаб полка, а потому и назывались офицерами штаба или штаб-офицерами. На флоте штаб-офицерами считались: капитан 1 ранга и капитан 2 ранга, т. е. командиры судов 1 и 2 рангов и лица, им соответствующие.

ШТАБНОЙ ОФИЦЕР

(Officer of the staff) – офицер, несущий службу в штабе.

ШТАГ-ВЕЙС

(стар.) – положение якорной цепи, параллельное фока-штагу.

ШТАГ-КАРНАК

(Double Spanish burton, span) – снасть из проволочного троса, заводимая между мачтами. На больших парусных судах на Ш.-К. заводятся гордения, при помощи которых производится подача грузов в трюм и выгрузка их.

Штаг-карнак.

На паротеплоходах на Ш.-К. основываются сигнальные фалы.

ШТАГ-КАРНАТ

(Spanish burton) (стар.) – тали, шкентель которых крепится на топе грот-мачты; служит для подъема тяжестей.

ШТАГ-КРАГ

(стар.) – петля штага, закладываемаяся на топ мачты.

ШТАГИ

(Stays) – снасти стоячего такелажа, расположенные в диаметральной плоскости и поддерживающие мачты, стеньги, бушприт и др. рангоутные деревья спереди. У соответствующих мачт и стеньг штаги носят следующие названия: фока-штаги (Fore stay), фор-стень-штаги, фор-брам-штаги, фор-бом-брам-штаг, фор-трюм-штаг, грота-штаги (Main stay), грот-стень-штаги, грот-брам-штаг, грот-бом-брам-штаг, грот-трюм-штаг, бизань-штаги (Mizen stay), крюйс-стень-штаги, крюйс-брам-штаги, крюйс-бом-брам-штаги, крюйс-трюм-штаг. Ш., который держит бушприт снизу, называется – ватер-штагом. На больших судах их бывает несколько, обычно цепных. Ш., удерживающие утлегарь и бом-утлегарь и пропущенные через мартин-гик, называются соответственно – утлегарь- и бом-утлегарь-штагами. Утлегарь-штаг называется также мартин-штагом. К Ш. причисляют еще т. наз. лось-штаг и лоп-штаги (см.),

ШТАГ-СЕЙЛИ, ШТАГСЕЛИ
(стар.) — стаксели.

ШТАГОВЫЙ ОГОНЬ
— см. Якорные огни.

ШТАМП
(Punch) — инструмент для штамповки. Различают штампы ковочные, вырубные, вытяжные и чеканные.

ШТАМПОВКА
— способ обработки металлов давлением, при котором форма изделий определяется формой штампов. В зависимости от температуры обрабатываемого изделия различают горячую Ш. и холодную Ш.

ШТАНГЕНЦИРКУЛЬ
— измерительный инструмент, состоящий из двух щек: одной, неподвижно соединенной с масштабной линейкой, и другой, скользящей вдоль линейки. Точность измерения 0,1–0,05 мм. Широко применяется в металлообработке.

ШТАНДАРТ
(Standard) — флаг особого рисунка и расцветки, присвоенный царствующим особам. На судах поднимается на грот-мачте.

ШТАНЫ СПАСАТЕЛЬНЫЕ, или ШТАНЫ ЛЕЕРНОГО СООБЩЕНИЯ
— см. Ракета спасательная.

ШТАУФЕР
— тавотница, масленка для густой смазки тавотом; состоит из цилиндрического колпачка, который наворачивается на фланец, служащий дном масленки. Отвернув колпачок, его наполняют тавотом и затем наворачивают на фланец. Чем больше наворачивать колпачок, тем большее количество смазки выдавится из штауфера и по каналу поступит к смазываемым поверхностям.

ШТЕВНИ
— особо прочные части корпуса, которыми заканчивается набор судна в носу и корме, т. е. форштевень и ахтерштевень.

ШТЕЙЕР
(стар.) — остойчивый.

ШТЕМПЕЛЬ
— см. Пунсон.

ШТЕРТ, ШКЕРТ
(Laniard) — тонкий, короткий конец.

ШТИВАТЬ
(груз) — разравнивать, плотно укладывать.

ШТИВКА

(Stowing) — надлежащая укладка груза в трюме судна с рациональным использованием места.

ШТИВКА ОСОБАЯ

(Special stowage) — экстренный расход за тщательную укладку в трюме ценных хрупких или огнеопасных грузов.

ШТИКБОУТ

(стар.) — нок-бензель.

ШТИЛЕВАТЬ

— быть застигнутым штилем.

ШТИЛЕВАЯ ПОЛОСА

(Doldrums). Пассаты по мере приближения к экватору постепенно затихают, и между ними в полосе низкого давления на экваторе располагается Ш. П. В среднем годовом Ш. П. находится не на самом экваторе, а несколько сдвинута к северу вследствие того, что пояс наибольших температур (Термический экватор) также находится к северу от географического экватора. Ш. П. характеризуется, как показывает само название, штилями, которые иногда прерываются слабыми переменными ветрами, а иногда шквалами. Благодаря сильному нагреванию в Ш. П. образуются сильные восходящие токи, дающие начало большой облачности и большому количеству осадков, выпадающих в виде ливней. Границы Ш. П. перемещаются вслед за солнцем к северу и к югу, но при этом северная и южная границы перемещаются неодинаково, почему ширина Ш. П. изменяется и в разные месяцы бывает различна. Кроме того, ее ширина неодинакова в разных местах, и только по специальным картам ветров надо судить, где в данном месяце можно быстрее всего ее пересечь. Окраины Ш. П. являются местом зарождения тропических циклонов (см.).

ШТИЛЬ

(Calm) — затишье, безветрие. Если нет зыби, то море зеркальное. Парусные суда хода не имеют, руля не слушаются. По шкале Бофорта полный Ш. — 0 баллов. Скорость ветра 0,0–0,5 м/сек.

ШТИРБОРТ, СТИРБОРТ

— правая сторона (борт) судна от смотрящего с кормы на нос; иногда понимается как правая часть у носа судна, которая ночью освещается на ходу зеленым огнем.

ШТИФ, ШТЕЙФ

(стар.) — хорошее легкое судно, которое мало дрейфует.

ШТИФТОВАЯ КЛЕПКА

— способ соединения заклепками, при котором обе головки заклепки (закладная и замыкающая) образуются из штифта, вкладываемого в заклепочное отверстие в процессе клепки. Штифтовая клепка экономичнее обыкновенной, т. к. применяемые для этого отрезки круглого железа значительно дешевле заклепок.

ШТИХМАС

— измерительный и поверочный инструмент для проверки расстояния между двумя поверхностями, состоящий из стального прута требуемой длины с заточенными в виде шаровых поверхностей концами.

ШТОК

(Stock, pole) – всякий шест (древко), имеющий специальное назначение.

ШТОК ПОРШНЯ

(Piston rod) – цилиндрический стержень, верхним концом крепящийся к поршню, а нижним соединяющийся с поперечиной, на цапфы которой надевается верхняя головка шатуна. Это соединение носит название головного подшипника.

ШТОК-ТАЛИ

(Stock-tackle) – тали, которыми притягивается к борту шток якоря, когда он берется на фиш.

ШТОК ЯКОРЯ

(Anchor stock) – см. Якорь адмиралтейский, Якорь Мартина и др.

ШТОПОР

– одна из фигур высшего пилотажа; полет по спирали сверху вниз, с вертикально расположенной осью, при котором самолет совершает вращение вокруг своей оси.

ШТОПОР ПЕРЕКРЕЩИВАЮЩИЙСЯ

– фигура высшего пилотажа; выполняется следующим образом: задирается нос самолета и закрывается газ. После потери скорости дается ручка до отказа в желаемую сторону и противоположная нога. Самолет начнет штопорить; для выравнивания ставят все нейтрально. Всякий самолет может войти в Ш. П., но не всякий можно вывести из него.

ШТОПОР ПЛОСКИЙ

– т. е. штопор, когда ось фюзеляжа близка к горизонтальному положению; фигура высшего пилотажа. Выполняется следующим образом: дают сильно до отказа желаемую ногу и в то же время ручку немного в противоположную сторону; хвост самолета занесется и будет описывать круг; руль поворота будет с такой силой прижат в сторону, в которую дали ногу, что его нет возможности выровнять другой ногой. Для выхода из плоского штопора нужно либо выключить мотор, либо, дав ручку в ту же сторону, в какую была дана нога, сделать поворот. Всякий самолет может войти в Ш. П., но не всякий можно вывести из него.

ШТОРМ

(Strong gale) – по шкале Бофорта ветер в 8 баллов и скоростью в 15,3–18,2 м/сек, или примерно 30–35 мор. миль в час.

ШТОРМ ЖЕСТОКИЙ

(Storm) – по шкале Бофорта ветер в 11 баллов и скоростью 25,2–29,0 м/сек, или примерно 50–56 мор. миль в час.

ШТОРМ КРЕПКИЙ

– по шкале Бофорта ветер 10 баллов и скоростью в 21,6–25,1 м/сек, или примерно 42–49 мор. миль в час.

ШТОРМ СИЛЬНЫЙ

(Whole gale) – по шкале Бофорта ветер в 9 баллов и скоростью в 18,3–21,5 м/сек, или примерно 36–42 мор. миль в час.

ШТОРМОВАТЬ

(To ride out a storm or a gale, to be in a gale) – бороться со штормом в море на судне. В переносном смысле на языке моряков: переносить жизненные неприятности.

ШТОРМОВАЯ КАРТУШКА

– начерченная на целлулоидной пластинке упрощенная схема циклона. Изобары изображаются концентрическими окружностями. На внешней окружности наносятся направления ветра, которые должны наблюдаться в разных точках окружности, принимая угол отклонения ветра от градиента равным 6 румбам. На картушке проводятся два диаметра: по меридиану и по параллели. Когда судно вошло в область урагана, картушку накладывают на карту так, чтобы ее меридиан был параллелен меридианам карты, а на счислимом месте судна пришлась та точка внешней окружности, в которой нанесен ветер наблюдаемого направления; направление от места судна к центру картушки покажет направление, в котором находится центр урагана. См. Правило Бейс-Балло и Правила расхождения с центром урагана.

ШТОРМОВОЕ ВООРУЖЕНИЕ

– см. Парусное вооружение шлюпок.

ШТОРМОВОЙ ЛЕЕР

– см. Леер.

ШТОРМОВОЙ МОСТИК

(Hurricane deck) – так иногда называют самый верхний (высоко расположенный) мостик, с которого производится управление судном во время шторма.

ШТОРМОВЫЕ ПОРТЫ

(Freeing ports) – особые вырезы в фальшборте, предназначенные для стока больших масс воды, попадающих на верхнюю палубу судна в бурную погоду. Ш. П. часто снабжаются плотно закрывающимися крышками.

ШТОРМОВЫЕ РАДИОСИГНАЛЫ

(Wireless storm signals) – штормовые предостережения, передаваемые по радио. Обычно Ш. Р. подаются установленными радиостанциями в тех случаях, когда ожидается, что сила ветра достигнет 8 и более баллов. Подробности помещены в описании радиотелеграфных сигналов, издаваемом английским адмиралтейством (The Admiralty List of Wireless Signals).

ШТОРМОВЫЕ СИГНАЛЫ

– см. Сигналы штормовые.

ШТОРМТРАП

(Storm ladder, pilot ladder) – в современном понимании – всякая веревочная лестница с деревянными ступеньками (балясинами), опущенная по наружному борту или подвешенная к выстрелу и служащая для влезания на судно. На парусных кораблях штормовой трап, или Ш., подвешивался за кормой на гике. К нему приставали шлюпки в свежую погоду и при сильном волнении, когда подойти к борту было опасно.

Штормтрап.

ШТРИК

(стар.) – см. Стрик.

ШТУММЕЛЯ

– см. Жабры.

ШТУРВАЛ, ШТЮР-ВАЛ, ШТЮР

(Steering wheel) – механическое устройство, с помощью которого переключается руль. Ручной Ш. состоит из горизонтального вала, называемого баллером, и соединенного с ним колеса или двух колес с ручками. Колеса служат для вращения баллера, соединенного шпонками с железной осью. Последняя вращается в медных подшипниках, вделанных в вертикальные стойки. На баллер навертывается штуртрос, передающий движение румпелю. На больших судах, где требуются очень большие усилия для поворачивания руля, штурвал передает движение специальной рулевой машине, которая уже поворачивает руль в нужном направлении. На судах, где руль вращается электродвигателями, Ш. не имеется, а они заменяются тумбами управления рулем.

ШТУРВАЛ УПРАВЛЕНИЯ

– см. Ручка управления.

ШТУРВАЛЬНОЕ КОЛЕСО

(Steering wheel) – колесо с ручками, надеваемое на баллер штурвала. Назначение и действие штурвального колеса – см. Штурвал. На реках штурвалами называют Ш. К.

ШТУРВАЛЬНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

– судовое помещение, в котором находится штурвал.

ШТУРВАЛЬНЫЙ

(речн.) – рулевой.

ШТУРМАН

(Navigator, navigating officer) – в военном флоте – специалист командного состава, ведающий вопросами кораблевождения и маневрирования: в торговом флоте – помощник капитана, специалист по кораблевождению.

ШТУРМАНСКАЯ РАСПИСКА

– подписывается помощником капитана после принятия груза; в ней обозначается, что поименованный в погрузочном ордере груз на судно принят, и указываются время начала и конца погрузки, состояние принятого груза, а также оговорки о грузе, если они вызывались действительной необходимостью. Со времени получения грузоотправителем в руки штурманской расписки для судна начинается ответственность за погруженные товарные места.

ШТУРМАНСКИЙ ЭЛЕКТРИК

– краснофлотец-специалист, обслуживающий электронavigационное оборудование корабля (электронavigационные приборы).

ШТУРМАНСКОЕ ДЕЛО

– совокупность знаний, обеспечивающих успешность и безопасность плавания корабля при различных обстоятельствах.

ШТУРМОВИКИ

(Assault plane, attack plane) – особый тип военных самолетов, применяемых для атаки с небольшой высоты пулеметным огнем и осколочными бомбами живых целей: пехоты, артиллерии, танков, кавалерии противника, в особенности в период наступления. Имеют мощное вооружение и броню, защищающую все наиболее

ответственные части самолета от огня с земли. Самолеты-штурмовики иногда называют боевиками, но это название не принято в Красной армии.

ШТУР-ПЛЕХТ
— см. Плехт.

ШТУРТРОС
(Tiller rope, steering rope, steering chain) — трос, основанный между штурвалом и румпелем и проходящий через ряд неподвижных блоков. Служит для передачи усилий от штурвала к румпелю и через него к рулю.

ШТУРТРОСИКИ
— шнуры, идущие от поперечного шлюпочного румпеля и служащие для управления рулем. Иначе называются румпель-штертами или брасиками.

ШТЫК ЗАДВИЖНОЙ
— узел, применяемый в тех случаях, когда приходится вязать конец за середину гладкого и круглого дерева, напр. при подъеме рангоутных деревьев. Этим же узлом вяжут за банку конец, когда шлюпка стоит на шкентеле.

Штык подвижной.

ШТЫК ПЛОСКИЙ
— узел, которым связываются тонкий трос с толстым в тех случаях, когда связать их простым штыком или как-либо иначе неудобно.

Штык плоский.

ШТЫК ПРОСТОЙ
(Bend clinch) — узел, применяющийся при креплении конца швартова к береговым палам (тумбам) или для временного соединения двух перлиней. Чтобы правильно связать штык, обносят его ходовой конец вокруг пала (или продевают в петлю другого штыка) и, накрыв им сверху коренной конец, снизу продевают в образовавшуюся петлю.

Штык простой.
Таким образом получается один завиток, носящий название полуштык. Затем ходовым концом опять сверху накрывают коренной и, продев его снизу вверх в новую образовавшуюся петлю, получают штык. Когда штык связан, конец перлиня прихватывают к коренному концу ворсой, которая берется не прямо кругом обоих концов, а змейкой, т. е. в виде восьмерки. Если при связывании двух перлиней указанным выше способом с каждой стороны имеется четыре или пять завитков, то говорят, что с каждой стороны сделано два или два с половиной штыка. Чтобы убедиться, верно ли сделан штык, нужно оба его полуштыка (завитка) сблизить, и если при этом получится выбленочный узел, то штык завязан правильно.

ШТЫК РЫБАЦКИЙ
— узел, которым вяжутся перлини и кабельтовы в скобы верпов.

Штык рыбацкий.

ШТЫК С ДВУМЯ ШЛАГАМИ
— узел, вяжущийся в тех случаях, когда не требуется иметь конец готовым к быстрой отдаче; имеет то преимущество перед простым штыком, что не может затянуться.

Штык с двумя шлагами.

ШТЫК-БОЛТ

(Earing, reef earing) – тонкая снасть, прикрепляемая затяжной петлей к кренгельсу паруса. Ш.-Б. подтягивают боковые шкаторины парусов, когда у них берут рифы.

ШТЫРЫ РУЛЯ

– болты, посредством которых руль выступами рудерписа подвешивается к петлям ахтерштевня.

ШТЮР

(стар.) – штурвал.

ШТЮРБОРД

– см. Стирборд.

ШУГА

(шуг, шауш) – мелкие рыхлые, белесоватого цвета куски льда или комья снега, появляющиеся осенью перед ледоставом. Образуется из сала, а иногда из снежуры при дальнейшем нарастании и уплотнении под действием волн и течений. Иногда Ш. образуется из всплывшего донного льда, возникающего из переохлажденной воды на дне моря.

ШУМОПЕЛЕНГАТОР

– прибор, служащий для обнаружения и пеленгования звуковых волн под водой. См. Гидрофон.

ШУНТ

– сопротивление, включаемое параллельно измерительному прибору (напр. амперметру) для уменьшения величины проходящего по нему тока.

ШУНТ-МАШИНА, МАШИНА С ПАРАЛЛЕЛЬНЫМ ВОЗБУЖДЕНИЕМ

– генератор или двигатель постоянного тока, у которого ток якоря от положительной щетки разветвляется на две части: меньшая часть идет в обмотку индукторов, большая – во внешнюю цепь.

ШУРА

– то же, что шуга (см.).

ШУРГА, ШУРГАН

(арх., волж.) – метель, буря.

ШУРОВКА

– разрыхление слоя сжигаемого в топке топлива для более равномерного распределения воздуха, участвующего в горении.

ШУСТЫ

(стар.) – оттяжки, которыми направлялись задние или верхние оконечности реев на галерах.

ШУФЛА

(Lathern) (стар.) – медный совок со штоком, употреблявшийся для насыпания заряда пороха в канал орудия.

ШУХ

(арх.) – лед, нагоняемый морским приливом в реку.

ШУХОВИТЬСЯ

(арх.) – лед шухобится: взломился, тронулся.

ШУЯ

(арх.) – носящийся густыми массами в море и громоздящийся торосами лед, не проходимый для судов без опасности быть затертым.

ШХЕР-БОТ, ЩЕРВОТ

– бот, построенный специально для плавания в шхерах, с учетом всех особенностей последнего.

ШХЕР-ТРОСЫ

(стар.) – такелаж, стягивающий ванты крестообразно от места сломов их к противоположному борту. Предназначался в помощь швиц-сарвням.

ШХЕРЫ

(Skerries, sea cliffs, fiords and rocky islands) – скалистые острова самой разнообразной величины, окаймляющие берег фиордового типа. Представляют часть материка, затопленного морем, а до этого подвергавшегося ледниковой эрозии. Многие острова имеют куполообразную форму и ледниковые шрамы; частью лежат ниже уровня воды. Плавание среди Ш. (шхерное плавание) весьма затруднительно. В Европе Ш. развиты главным образом у берегов Скандинавского полуострова, Финляндии, Шотландии и Исландии.

ШХИМАН

(стар.) – унтер-офицерское звание в русском парусном флоте. По старшинству шхиманы числились между боцманматами и шхиманматами.

ШХИМАНМАТ

(стар.) – унтер-офицерское звание в русском парусном флоте. По старшинству Ш. числились между шхиманами и квартирмейстерами.

ШХИПЕР

– см. Шкипер.

ШХОУТ

– мореходное плоскодонное двухмачтовое грузовое голландское или фламандское судно.

ШХУНА

(Schooner) – парусное судно с двумя и более мачтами и преимущественно косыми парусами. Ш. имеет два вида вооружения: один для транспортных судов, второй – для яхт; и тот и другой имеет две мачты (фок и грот). Транспортная Ш. (марсельная Ш. или топсельная Ш. Topsail schooner) несет марсель, иногда два на фок-мачте, а на грот-мачте – только косые паруса. Шхуна-яхта имеет обычно косое вооружение на обеих мачтах, но иногда на фокке носит марсель. Одно время шхуны-

яхты были весьма распространены и стояли в первых рядах соревнующихся за Американский кубок (America cup), но за последнее время тендер совершенно их вытеснил из гонок. Кроме описанных выше Ш., имеются также другие типы транспортных Ш. с тремя мачтами и косым вооружением. Такие Ш. называются трехмачтовыми Ш. Когда они несут на фок-мачте марселя, то такие Ш. носят название джекасс (Jackass). Их не следует смешивать с баркентинами, которые издали похожи на них. Баркентина отличается от Ш. тем, что имеет фок-мачту бриговую. Наконец, существует прекрасный тип четырехмачтовых Ш. с исключительно косым вооружением. Эти Ш. по большей части американские. Они очень быстроходны и могут ходить круто к ветру.

ШХУНА-БРИГ

(Hermaphrodite brig) — см. Бриг-гермафродит.

Щ (Ща)

— буквенное значение одного из флагов военно-морского и международного сводов сигналов. Флаг "Щ" по международному своду сигналов означает: "Мое судно незараженное, прошу предоставить мне свободную практику".

ЩЕГОЛЬ

(речн.) — выбленочный узел.

ЩЕКИ БЛОКА

(Cheeks of a block, shells of a block) — см. Блок.

ЩЕЛЕВАЯ ПРОДУВКА

— продувка, при которой продувочный воздух подается через окна или щели в стенках цилиндра, открываемые и закрываемые поршнем при его перемещении. Устраивается в двухтактных двигателях внутреннего сгорания.

ЩЕЛЕВОЕ КРЫЛО

— см. Разрезное крыло.

ЩЕЛЕГА

(сев.) — подводный камень.

ЩЕЛОЧЕНИЕ ПИТАТЕЛЬНОЙ ВОДЫ

— добавление едкого натра в воду, питающую паровые котлы.

ЩЕЛЬЕ

(сев.) — гладкий и пологий каменный берег, омываемый волнами.

ЩЕНОК

— см. Ледяная гора.

ЩЕРБОТ

— см. Шхер-бот.

ЩЕРЛОП

(арх.) — высокий скалистый берег.

ЩЕТКА-ТОРЦОВКА

– см. Торцовка-кисть.

ЩЕТКИ

(Brush electrodes) – приспособления для снятия тока с коллектора или собирательных колец электрических генераторов. Изготавливаются большей частью из прессованного угольного порошка, иногда из медной проволоки.

ЩЕТКОДЕРЖАТЕЛЬ

(Brush holder) – приспособление для укрепления щетки электрической машины (генератора или двигателя) и прижимания ее к коллектору.

ЩИТ АРТИЛЛЕРИЙСКИЙ

(Target) – мишень, используемая для практической артиллерийской стрельбы с корабля.

Щит артиллерийский.

ЩИТ ОРУДИЙНЫЙ

– бронированное сооружение у палубных артиллерийских установок, обеспечивающее живучесть орудия и защищающее наводчиков от осколков разорвавшихся вблизи снарядов.

ЩИТОВОЕ ДЕЛО

– особая организация при военных портах, ведающая обеспечением артиллерийских стрельб кораблей флота щитами.

ЩОГЛА

(стар.) – мачта.

ЩУП

– набор тонких пластинок точно определенной толщины, служащих для измерения зазоров и просветов между отдельными деталями.

Э

– буквенное значение одного из флагов военно-морского свода сигналов. Флага "Э" в международном своде сигналов нет.

ЭБОНИТ, ТВЕРДАЯ РЕЗИНА, РОГОВОЙ КАУЧУК

(Ebonite) – твердый продукт, получаемый путем вулканизации резиновых смесей. Выпускается в листах, прутках и трубах. Употребляется для изготовления изоляционных материалов, радиоприборов (высшие сорта), аккумуляторных ящиков (низшие сорта) и пр.

ЭВЕРС

– одномачтовое парусное судно, имеющее вооружение, схожее с вооружением тендера.

ЭВОЛЮТИВНОСТЬ САМОЛЕТА

– способность совершать фигурные полеты в горизонтальной и вертикальной плоскостях (пикирование, глубокие виражи, перевороты, бочки, штопор, петли, перевернутый полет); относится главным образом к легким самолетам и особенно к истребителям.

ЭВОЛЮЦИЯ

(Evolutions, naval evolutions, manoeuvres) – маневр, производимый находящимися в строю кораблями, для: а) изменения курса соединения, б) изменения угла строя, в) одновременного изменения того и другого, г) изменения расстояния между кораблями, д) построения в другой строй, е) бокового перемещения линии строя. Э. производятся путем поворотов, применения способа кратчайших расстояний и заходений.

ЭЖЕКТОР

(Ejector) – насос, действие которого основано на использовании скорости паровой или водяной струи. Отсюда деление эжекторов на пароструйные и водоструйные. Применяется на судах для откачивания воды, выбрасывания за борт мусора и т. п. См. Струйный насос.

ЭЗЕЛЬГОФТ, ЭЗЕЛЬГОВТ

(Cap) – окованная деревянная штука или железная поковка с двумя отверстиями: четырехугольным и круглым. Четырехугольным отверстием Э. надевается на топ или нок рангоутного дерева (мачты, стеньги, брам-стеньги, бушприта, утлегаря), а круглое, располагаемое по направлению в нос или вверх, служит для пропускания через него добавочных дерев, служащих продолжением перечисленных выше. Круглые дыры Э. обиваются кожей. Э., надетый на мачту, держит стеньги и называется поэтому стень-эзельгофт (фор-стень-эзельгофт, грот-стень-эзельгофт и крьюйс-стень-эзельгофт); Э. на стеньге держит брам-стеньгу и называется брам-эзельгофт; Э. на брам-стеньге держит бом-брам-стеньгу и называется бом-брам-эзельгофт. Бушпритный Э. соединяет бушприт с утлегарем.

ЭКВАТОР ГЕОГРАФИЧЕСКИЙ

(Equator) – воображаемая окружность на земной поверхности, образуемая пересечением земного шара плоскостью, перпендикулярной к его оси и проходящей через его центр.

</FONTaaaa

ЭКВАТОР МАГНИТНЫЙ

– геометрическое место точек на земной поверхности, в которых вертикальная сила земного магнетизма равна нулю ($Z = 0$).

ЭКВАТОР НЕБЕСНЫЙ

– большой круг сферы небесной, перпендикулярный к оси мира.

ЭКВАТОР ТЕРМИЧЕСКИЙ

– кольцеобразная область наиболее высоких температур, находящаяся в среднем годовом несколько севернее географического экватора (около 10° N).

ЭКВАТОРИАЛЬНОЕ ПРОТИВОТЕЧЕНИЕ АТЛАНТИЧЕСКОГО ОКЕАНА

– часто называется также Гвинейским течением, потому что оно несомненно образует с последним одна общее целое. Летом (сев. полушария) Э. П. составляет естественное начало Гвинейского течения, идущего вдоль берега Гвинеи на восток. Зимой же (сев. пол.), когда Э. П. посередине океана исчезает, его продолжение – Гвинейское течение – продолжает существовать. Скорость Э. П., или, что то же самое, в западной части Гвинейского течения, довольно значительна, от 10 до 30–40 мор. миль; скорость же в той части течения, которая идет по Гвинейскому заливу, еще больше, около 20–40 и даже 50 мор. миль. Это течение теплое (28°), и только в августе в Гвинейском заливе встречаются более низкие температуры (22° – 24°).

ЭКВАТОРИАЛЬНОЕ ПРОТИВОТЕЧЕНИЕ ИНДИЙСКОГО ОКЕАНА

— см. Муссонные течения Индийского океана и Экваториальное южное течение Индийского океана.

ЭКВАТОРИАЛЬНОЕ ПРОТИВОТЕЧЕНИЕ ТИХОГО ОКЕАНА

— проходит между Северным экваториальным течением и экватором; отличается большим протяжением и постоянством. Оно сильнее и занимает более широкую полосу ($5-10^\circ$ с. ш.), идущую поперек всего океана летом северного полушария, а зимой того же полушария оно слабее и в то же время менее широко ($5-7^\circ$ с. ш.). Скорость течения летом около 30 мор. миль (случается, доходит до $50-60$ мор. миль), а зимой она $10-12$ мор. миль. Подойдя к Центральной Америке, Э. П. зимой разделяется на две ветви, которые заворачивают к S и к N, соединяясь каждое с соответствующим экваториальным течением, а летом оно главным образом поворачивает на N и соединяется с Северным экваториальным течением.

ЭКВАТОРИАЛЬНОЕ СЕВЕРНОЕ ТЕЧЕНИЕ АТЛАНТИЧЕСКОГО ОКЕАНА

— или дрейфовое течение NO пассата начинается к W от Зеленого мыса (от 20° в. д.) и идет сперва на WSW, потом на большом протяжении океана на W; подходя же к малым Антильским островам, оно постепенно уклоняется к WNW. Течение пересекает океан между 8° и $20-23^\circ$ с. ш., его северная граница малоопределима, скорости течения к северу уменьшаются до $8-10$ мор. миль, тогда как в южной части течения $15-25$ мор. миль. Зимой северного полушария течение сильнее, а летом — слабее. Течение в общем гораздо слабее Южного экваториального и мало устойчиво.

ЭКВАТОРИАЛЬНОЕ СЕВЕРНОЕ ТЕЧЕНИЕ ТИХОГО ОКЕАНА

— не имеет ясно выраженного начала, оно становится заметным от меридиана южной оконечности полуострова Калифорнии. Течение идет поперек всего океана на W между параллелями 10° с. ш. и $20-22^\circ$ с. ш. до Филиппинских островов на протяжении 7500 мор. миль. Южная граница зимой северного полушария лежит ближе к экватору, а летом — дальше от него. Средние скорости от $12-24$ мор. миль, летом больше, чем зимой, и на южной окраине больше, нежели на северной. Подойдя к Филиппинским островам, Э. Т. заворачивает на N.

ЭКВАТОРИАЛЬНОЕ ТЕЧЕНИЕ ИНДИЙСКОГО ОКЕАНА

— существует только в южном полушарии, его северная граница приходится около 10° ю. ш. Экваториальное теплое течение идет от Австралии до Мадагаскара зимой северного полушария с несколько большей скоростью; средняя скорость его около 35 мор. миль за 24 часа, а наибольшая $50-60$ мор. миль. Южная граница Э. Т. малоопределенная. У Мадагаскара Э. Т. разделяется. Одна ветвь идет на юг под именем Мадагаскарского течения, а другая проходит к северу от острова и против мыса Дельгадо (10° ю. ш.) на берегу Африки разделяется в свою очередь на две части. Часть течения, идущая к северу вдоль берега Африки, зимой северного полушария не доходит до экватора, а, встретив муссонное течение, переходящее из северного полушария в южное, образует с ним вместе Экваториальное противотечение. Вторая часть северной ветви Э. Т., идущая от м. Дельгадо на юг, прижимается к Африке и образует Мозамбикское течение, отличающееся большой скоростью, особенно зимой сев. полушария: средняя скорость около 40 мор. миль, а наибольшая зимой до 100 мор. миль. Мозамбикское течение, продолжая идти на S вдоль берега Африки, переходит в течение Игольного мыса.

ЭКВАТОРИАЛЬНОЕ ЮЖНОЕ ТЕЧЕНИЕ АТЛАНТИЧЕСКОГО ОКЕАНА

или дрейфовое течение SO пассата — начинается почти от берегов Африки широкою полоскою около 10° ширины. Южная граница течения малоопределенная, а северная в начале течения проходит около 1° с. ш., по мере же движения на W она все больше и больше удаляется от экватора к N и у берегов Южной Америки доходит до $6-7^\circ$ с. ш. Летом северного полушария эта граница занимает наиболее северное положение, а зимой она приближается к экватору. Южное Э. Т. отличается большою устойчивостью, в восточной части его скорость меньше, от 13 до 25 мор. миль в сутки, к W скорость увеличивается, и вообще она больше в северной части течения, где наибольшие скорости доходят до $50-55$ мор. миль за 24 часа. Вначале течение

относительно холодное (в августе 22–23°, в феврале – 27°), а далее к W воды течения нагреваются, и оно становится теплым круглый год (28°). Подойдя к мысу Рок, течение разделяется, часть его отклоняется к югу под именем Бразильского, а главная масса воды идет на NW вдоль берегов Южной Америки, принимая название Гвианского течения.

ЭКВАТОРИАЛЬНОЕ ЮЖНОЕ ТЕЧЕНИЕ ТИХОГО ОКЕАНА

– начинается у Галапагосских островов и идет на W; северная граница его лежит на 1° летом и на 3° зимой к северу от экватора. Летом северного полушария южное Э. Т. идет во всю ширину океана между экватором и тропиком до Австралии и Новой Гвинеи, а к северу от последней часть его заворачивает на восток, вливая свои воды в Экваториальное противотечение. Зимой же северного полушария южное Э. Т. хотя и доходит до Австралии и Новой Гвинеи, но в это время года оно слабее и менее правильно в своей западной части. Общая длина южного Э. Т. около 8500 мор. миль. Скорость течения в его восточной половине не бывает менее 24 мор. миль, а случается, доходит до 50 мор. миль и даже иногда до 80 и 100 мор. миль. Скорость течения в западной Австралийской части океана около 12 мор. миль.

ЭКИПАЖ

(Ship's company, ship's crew) – личный состав, обслуживающий судно и управляющий им.

ЭКИПАЖ ГВАРДЕЙСКИЙ

– в дореволюционное время флотский экипаж, комплектовавший царские яхты и особо выделенные боевые корабли. В сухопутном строю состоял при гвардейском корпусе.

ЭКИПАЖ ФЛОТСКИЙ

– 1. Береговая часть, служащая для пополнения корабельных команд. Э. Ф. принимает и дает первоначальную военно-морскую подготовку призываемым во флот, а при мобилизации служит местом сосредоточения прибывающих пополнений. Э. Ф. располагаются в морских базах. 2. В старом флоте экипажем называлась одна из его частей, на которые он делился для более удобного управления по хозяйству. Экипаж приравнивался к полку сухопутных частей. В состав каждого экипажа входило по крайней мере одно судно 1 ранга, суда прочих рангов распределялись равномерно (по возможности) между всеми экипажами. Экипажи Балтийского флота носили номера от 1-го до 27-го, а Черноморского – от 28-го до 37-го включительно. Существовали еще Гвардейский экипаж, Каспийский и Сибирский Э. Ф., Ревельский полуэкипаж и Свеаборгская флотская рота.

Каждым экипажем командовал старший из состоящих в нем командиров судов 1 ранга. Каждому из экипажей присваивался знаменный флаг. Судовые команды на берегу не разбивались. Команды численностью не менее 100 чел. и не более 200 чел. образовывали роты, а свыше 200 чел. разделялись на 2 или 4 роты (всегда на четное число). Команды менее 100 чел. объединялись в сводные роты. Вскоре после русско-японской войны эта система экипажей была упразднена.

ЭКИПАЖМЕЙСТЕР

– чиновник, заведовавший экипажским магазином в военном порту.

ЭКИПАЖНЫЕ СУДЫ

– суды при флотских экипажах, учрежденные в дореволюционное время для разбора дел рядовых моряков, совершивших преступления, за которые установлены менее тяжкие наказания, чем отдача в дисциплинарные батальоны. Э. С. были подсудны такие дела, за которые положенные наказания не были сопряжены с лишением или ограничением особых прав и преимуществ, в совершении преступления не участвовали гражданские лица, иск о вознаграждении за вред и убытки или определенное законом денежное взыскание не превышали 150 рублей. Состав экипажного суда: председатель – штаб-офицер или один из старших обер-офицеров (на годичный срок) и 2 члена –

обер-офицеры (на 6-месячный срок, причем через каждые 3 месяца по очереди выбывал один из членов).

ЭКИПАЖСКИЕ МАГАЗИНЫ

— склады различных припасов и материалов для снабжения по штатам военных судов при вооружении и снаряжении их в кампанию. Устраивались во всех военных портах. Хранившиеся в них весьма разнообразные предметы разделялись по родам и для удобства хранения на сорта; последние различались по номерам (1-й сорт, 2-й и т. д.).

ЭКЛИПТИКА

(Ecliptic) — большой круг сферы небесной, наклоненной к экватору под углом в $23^{\circ} 27',3$, по которому происходит видимое собственное годовое перемещение Солнца.

ЭКОНОМАЙЗЕР

— см. Подогреватели питательной воды.

ЭКОНОМАЙЗЕР ВОЗДУШНЫЙ

— см. Воздухоподогреватель.

ЭКРАН

— металлический лист, проводящий электричество и предохраняющий установку или отдельные ее части от влияния внешних полей. Напр. экран защищает части радиоустановки от влияния тела человека на настройку и от воздействия соседних цепей.

ЭКРАНИРОВАННАЯ ЛАМПА

(Screen valve) — электронная лампа с добавочной сеткой (экраном) между анодом и обычной сеткой. Обладает большими усилительными свойствами.

ЭКРАНЫ ТОПОЧНЫЕ

— трубная поверхность нагрева, располагаемая в топках паровых котлов. В трубках циркулирует котельная вода. Э. Т. применяются для повышения паронапряжения поверхности нагрева котла, снижения топочной температуры газов и предохранения обмуровки котла от выгорания.

ЭКСПЕДИРОВАНИЕ

(Forwarding) — отправка товаров для других лиц.

ЭКСПЕДИТОР, ЭКСПЕДИЦИОННАЯ ФИРМА

(Forwarding agent) — лицо, делающее необходимые приготовления для передвижения грузов с места на место гужом, железной дорогой, по морю или воздуху; получает за свои услуги комиссионное вознаграждение и ответственно только за часть перевозки, которая выполняется его собственными средствами, при условии, что действия его совпадали с директивами поручителя и что он действовал с должной старательностью.

ЭКСПЕДИЦИОННЫЕ СУДА

— суда технического флота, предназначенные для обслуживания разных научных экспедиций.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ СУДНА

– использование судна в работе в соответствии с его назначением. Основными принципами рациональной эксплуатации судна являются: быстрая оборачиваемость, отсутствие непроизводительных простоев, полное использование грузоподъемности и снижение себестоимости перевозок.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ УСПЕХА АТАКИ

– один из периодов боя, в процессе которого достигается оперативная цель боя.

ЭКСПОРТ

(Exportation) – вывоз грузов из одной страны в другую. Export – экспортные товары.

ЭКСПОРТНАЯ УПАКОВОЧНАЯ

(Export packers) – предприятие с квалифицированным штатом и приспособлениями, занимающееся экономной упаковкой экспортных грузов.

ЭКСПОРТНЫЕ АГЕНТЫ

(Export agents) – лица, обслуживающие предприятие, которому предоставлено единственное право экспорта продуктов данного местного фабриканта или заводчика и которое организует продажу и вывоз этих продуктов за границу. В СССР отсутствует.

ЭКСПОРТНЫЙ ФРАХТОВЫЙ ОТДЕЛ

(Outward freight department) – отдел в морском предприятии, ведающий котировкой фрахтов, приемкой для экспорта грузов и выдачей коносаментов. В структуре мореходных предприятий СССР не предусмотрен.

ЭКСПРЕССЫ

– см. Суда транзитного сообщения.

ЭКСТРАКТОР

(Ejector) – см. Выбрасыватель.

ЭКСТРАСТРАХОВКА

– специальная надбавка, взимаемая страховщиком дополнительно к нормальной ставке премии за особую опасность страхового риска.

ЭКСТРАФРАХТ

– добавочное вознаграждение перевозчику, устанавливаемое в некоторых случаях, как то: при более тяжелых условиях плавания, напр. зимой, или при наличии обязательства разгрузить судно в нескольких портах одного района.

ЭКСТРЕННАЯ ОБРАБОТКА

(Extra operation) – всякая производящаяся по особому распоряжению грузовладельца обработка груза, сортировка, перемещение, починка тары и т. п. в отличие от основной обработки, производимой портом, как то: выгрузки, свалки на берег, складывания.

ЭКСТРЕННЫЕ РАСХОДЫ

(Extra charges) – в иностранных портах к таким издержкам относятся все расходы, произведенные в связи с особой, не предусмотренной основной ставкой (Prime charges) стоимостью и обработкой груза. В морском страховании к Э. Р. относятся все издержки страхователя в связи с осмотром груза, приведением его в ликвидное

состояние, аукционной продажей и т. д. Эти побочные убытки подлежат возмещению страховщиком наравне с основным убытком.

ЭКСЦЕНТРИК

(Eccentric wheel) — часть эксцентрикового механизма в виде круглого диска, насаженного на вал так, что центры вала и диска не совпадают. Расстояние между центрами диска и вала называется эксцентриситетом.

ЭКСЦЕНТРИКОВАЯ ТЯГА

(Eccentric rod) — стержень, соединяющий ползун с хомутом эксцентрика.

ЭКСЦЕНТРИКОВАЯ ШАЙБА

(Eccentric disc) — см. Кулак.

ЭКСЦЕНТРИКОВЫЙ МЕХАНИЗМ

— одно из видоизменений кривошипного механизма, в котором длина кривошипа равна эксцентриситету эксцентрика.

ЭКСЦЕНТРИСИТЕТ

(Eccentricity) — расстояние от центра эксцентрика до центра вала.

ЭКСЦЕНТРИСИТЕТ СЕКСТАНА

— см. Эксцентрическая погрешность инструмента.

ЭКСЦЕНТРИЧЕСКАЯ ПОГРЕШНОСТЬ ИНСТРУМЕНТА

— несовпадение центра вращения алидады с центром дуги лимба. Это несовпадение производит более или менее значительную ошибку в измеренных углах и притом неодинаковую для различных углов.

ЭЛАСТИЧНАЯ МУФТА

— муфта для соединения валов, подверженных резкому изменению крутящего момента (крутильным ударам). Соединительным звеном для половин Э. М. являются пластичные материалы (кожа, резина и пр.).

ЭЛЕВАТОР

(Ammunition hoist) — устройство для подачи боевого запаса из погребов к орудиям. Представляет собой шахту, внутри которой имеется специальное устройство. Последнее состоит из питателя (лотка), на который ставят снаряд, заряд или патрон, и трех штанг — одной подвижной и двух неподвижных для поддержания. Подвижная штанга, двигаясь вверх и вниз, непрерывно поднимает снаряд за снарядом, пока они не дойдут до устья шахты, где и принимаются.

ЭЛЕВАТОРЫ

(Grain elevators) — склады в торговых портах, служащие для хранения и для различных манипуляций с зерном, характеризующиеся интенсивным механическим оборудованием, значительной высотой и емкостью и большой компактностью размещения зерна. Э. по способу размещения в них зерна различаются двух основных типов: этажного и силосного, или закромого. Первые характеризуются размещением зерна вроссыпь или в мешках на отдельных этажах, во вторых зерно хранится исключительно всыпную в вертикальных отсеках или закромах.

ЭЛЕКТРИК

(Electrician) – рядовой специалист, обслуживающий корабельные электрические установки, устройства и приборы, не принадлежащие артиллерийской, минной и штурманской частям корабля.

ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ ЛЕБЕДКА

– лебедка, у которой движущей силой является электричество. Для управления лебедкой имеется особый контрольный рычаг. В случае внезапного прекращения тока в действие вводится автоматический стопор, который удерживает поднятый груз на весу до появления тока вновь. Во избежание перегрузки моторов последние снабжаются т. наз. прерывателем, действующим автоматически.

ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ СТАНЦИЯ, ЭЛЕКТРОСИЛОВАЯ СТАНЦИЯ, ЭЛЕКТРОСТАНЦИЯ

(Electric station, electric power plant) – установка с электрическим генератором постоянного или переменного тока для выработки электрической энергии и снабжения ею потребителей.

"ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ ЛОЦМАН"

– см. Ведущий кабель.

ЭЛЕКТРОД

(Electrode) – часть проводника (обычно в виде пластинки, проволоки или сетки), через которую ток вводится в данную жидкость или газ. См. Анод и Катод.

ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЬ, ЭЛЕКТРОМОТОР

(Electric motor) – электрическая машина, служащая для преобразования подводимой к ней извне электрической энергии в механическую. Различают Э. постоянного тока и переменного тока. Э. постоянного тока бывают с последовательным возбуждением, параллельным и компаунд. Э. переменного тока разделяются на синхронные, асинхронные и коллекторные. Бывают однофазные и трехфазные.

ЭЛЕКТРОДВИЖУЩАЯ СИЛА (ЭДС)

(EMF – Electromotive force) – причина, вызывающая движение электричества (электрический ток). В гальванических элементах Э. С. вызывается химическими изменениями, в динамо-машинах – движениями якоря между полюсами магнитов так, что происходит превращение механической энергии в электрическую.

ЭЛЕКТРОЗАПАЛ

– металлическая или картонная трубочка с открытым концом, заключающая небольшое количество легко вспыхивающего от нагревания взрывчатого состава, в котором находится накаливаемая электрическим током проволочка (мостик). Служит возбудителем взрыва взрывчатых веществ.

ЭЛЕКТРОИЗМЕРИТЕЛЬНЫЕ ПРИБОРЫ

– приборы, служащие для непосредственного отсчета какой-нибудь электрической величины (тока, напряжения и др.). Э. П. разделяются на системы магнитоэлектрические, электромагнитные, электродинамические, индукционные, тепловые, электростатические и др.

ЭЛЕКТРОЛИНЕЙНАЯ СВЯЗЬ

– связь проводная телефонная и телеграфная.

ЭЛЕКТРОЛОТ

– бомбочка особого устройства, свободно бросаемая с судна. При ударе о морское дно такая бомбочка взрывается, и по промежутку времени, замеченному по

секундомеру, между падением бомбочки в воду и приходом на судно звука от ее взрыва определяют глубину моря.

ЭЛЕКТРОМАГНИТ

(Electromagnet) – железный стержень, намагничиваемый током, проходящим через проволочную спираль (соленоид), которая надета на стержень. В зависимости от формы стержня различают: стержневой Э., подковообразный Э. Э. широко применяются во всех областях техники. Наибольшее значение Э. имеют в качестве весьма важных частей электрических машин (генераторы, двигатели), различных приборов (реле, сигнальные приборы), телеграфных и телефонных аппаратов и т. д.

ЭЛЕКТРОМАГНИТНЫЕ ВОЛНЫ

(Electromagnetic waves). В пространстве, окружающем провод, по которому течет постоянный или переменный ток, возникает особое состояние среды, называемое электромагнитным полем. Если переменный ток имеет высокую частоту, а провод достаточно длинный, электромагнитное поле распространяется во все стороны от провода в виде Э. В. со скоростью 300 000 км/сек (скорость света). Световые лучи инфракрасные, ультрафиолетовые и рентгеновские также являются Э. В.

ЭЛЕКТРОМОТОР

– см. Электродвигатель.

ЭЛЕКТРОНАВИГАЦИОННЫЕ ПРИБОРЫ

– приборы, употребляемые на судах в целях обеспечения кораблевождения. Основаны на применении новейших достижений механики и электротехники. К Э. П. относятся: гироскопический компас, электромеханический лаг, одограф, или автоматический прокладчик курса корабля, радиопеленгатор, подводная, звуковая сигнализация, эхолот, ведущий кабель, или электрический лощман, и другие приборы вспомогательного значения.

ЭЛЕКТРОННАЯ ЛАМПА, КАТОДНАЯ ЛАМПА

(Vacuum tube) – пустотный прибор (стеклянный, иногда металлический баллон) с высоким вакуумом. Внутри электронной лампы расположены электроды: катод, сетка, окружающая катод, и анод – сплошная металлическая пластинка, окружающая сетку и катод. При накаливании катода током от батареи накала катод выделяет электроны. Если между катодом и анодом лампы включить анодную батарею (приложить к аноду положительное напряжение), то положительно заряженный анод будет притягивать к себе электроны с катода и в электронной лампе потечет анодный ток, который замыкается во внешней цепи. Сетка облегчает движение электронов, если она находится под положительным напряжением относительно катода, и затрудняет их движение, если ее напряжение относительно катода отрицательно; вследствие этого анодный ток зависит от напряжения на сетке. Т. к. сетка расположена ближе к катоду, чем анод, то изменения сеточного напряжения будут сильнее влиять на величину анодного тока, чем изменения анодного напряжения. Если между сеткой и катодом создать какое-нибудь переменное напряжение, то в такт с изменениями напряжения между этими электродами будет изменяться величина анодного тока и в анодной цепи возникнут колебания, подобные колебаниям в цепи сетки, но значительно усиленные (Э. Л. как усилитель). Кроме того, Э. Л. может служить детектором, применяется для регенеративного приема (см. Регенератор), для получения незатухающих колебаний (см. Ламповый генератор), для выпрямления переменного тока (см. Кенотрон) и мн. др. целей. Э. Л. находят очень большое применение во всех отраслях промышленности.

ЭЛЕКТРОПРОВОДИМОСТЬ

– величина, обратная сопротивлению проводника. Особенно большой Э. отличаются металлы, причем с повышением температуры Э. уменьшается, а с понижением ее увеличивается. В электролитах, наоборот, повышение температуры сопровождается повышением Э.

ЭЛЕКТРОСВАРКА

(Electric welding) – см. Сварка.

ЭЛЕКТРОСВЕРЛО

(Электродрель) – ручной инструмент для сверления отверстий, у которого сверло приводится во вращение небольшим электродвигателем.

ЭЛЕКТРОСТАЛЬ

(Electric steel) – сталь, приготовленная в электрических печах, отличающаяся особенной чистотой и высокими механическими качествами.

ЭЛЕКТРОТЕХНИКА

(Electrotechnics) – прикладная наука, занимающаяся изучением применения на практике электрических и магнитных явлений.

ЭЛЕКТРОХОДЫ

– см. Суда самоходные.

ЭЛЕМЕНТЫ ВОЛНЫ

– длина, высота и период волны. Длиною волны наз. расстояние между вершинами или подошвами двух смежных волн. Высотой волны наз. возвышение вершины над подошвою. Периодом волны наз. промежуток времени, в течение которого волна пробегает путь, равный своей длине: иначе, это есть промежуток времени между прохождением двух последовательных вершин через ту же точку пространства. Самые большие штормовые волны Атлантического океана имеют длину в 400 м, высоту 10–13 м и период 17–18 сек. при скорости до 22 м/сек, т. е. около 44 мор. миль в час. Для установившегося правильного волнения, каким является т. наз. зыбь, между длиной волны L и периодом ее T имеется такая зависимость:

$$T = \sqrt{L/g}$$

где: g – есть ускорение силы тяжести, равное $9,81 \text{ м/сек}^2$, если длина волны выражена в метрах. Скорость волны получится, если длину волны разделить на ее период. Что касается высоты H волны, то таковая не находится в прямой зависимости от длины ее. За крутизну волны обычно принимают отношение ее высоты к половине ее длины, т. е. $(H : L)/2$. Наблюдения показывают, что, вообще говоря, чем волна короче, тем она круче, и наоборот. Волны самых больших размеров обыкновенно имеют высоту не более $1/20L$, а для короткой волны высота может дойти до $1/10L$.

ЭЛЕМЕНТЫ ГРЕБНОГО ВИНТА

– 1. Длина лопасти – расстояние между двумя плоскостями, перпендикулярными к оси винта и проходящими через крайние точки лопасти. Сумма длин всех лопастей (в данном сечении) называется длиной винта и в среднем равняется 0,3 шага. 2. Угол поворота лопасти – линейный угол между двумя плоскостями, проходящими через ось и крайние точки лопасти. 3. Диаметр винта – диаметр окружности, описываемой наиболее удаленной от оси точкой лопасти. Отношение диаметра к шагу в выполненных винтах колеблется в пределах от 0,6 до 1,2. Диаметр винта выбирается таким, чтобы оконечность лопасти в ее вертикальном положении находилась ниже уровня воды на 30–50 см. 4. Площадь диска – разность между площадью круга, описываемого наиболее удаленной от оси точкой, и площадью наибольшего поперечного сечения ступицы. Площадь эта в среднем равняется $1/3$ площади погруженной части мидель-шпангоута.

ЭЛЕМЕНТЫ КОРАБЛЯ ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ

– характеризующие его как боевую единицу – следующие: элементы нападения – артиллерия, торпеда, мина, глубинные бомбы и т. д.; элементы защиты – броня,

противоминная защита, противохимическая защита; маневренные элементы – скорость хода, поворотливость, осадка, дальность плавания, мореходность.

ЭЛЕМЕНТЫ МАНЕВРИРОВАНИЯ ОСНОВНЫЕ

– ВИР (величина изменения расстояния), БП (боковое перемещение) и ВИП (величина изменения пеленга).

ЭЛЕРОНЫ

– части задней кромки крыла самолета, расположенные по концам крыльев и поворачивающиеся на петлях одновременно, но в разные стороны. Отклоняя элероны, заставляют самолет наклоняться вправо или влево.

ЭЛЕФАНТА

– местный ветер, дующий в сентябре и октябре у Малабарского берега. Обычно проявляется в виде южного или юго-восточного шторма, заканчивающегося юго-западным муссоном.

ЭЛЛИНГ

(Slip, launch, stocks) – 1. Место на берегу, оборудованное для постройки судов. На полу Э. устраивается спусковой фундамент, а с боков или сверху устанавливают краны различной системы для облегчения сборки судна. 2. Специальное здание, предназначенное для стоянки в нем дирижаблей.

Эллинг

ЭЛЛИНГ ЛАБАТА

– поперечный судоподъемный эллинг.

ЭЛЛИНГ МОРТОНОВ

(Patent slip) – см. Слипдинг-док.

ЭЛОНГАЦИЯ

– видимое угловое расстояние планеты от Солнца. Если элонгация = 0, то говорят, что планета находится в соединении с Солнцем. Соединение называется нижним, если планета расположена между Солнцем и Землей, и верхним, если Солнце расположено между планетой и Землей. Если Э. = 90°, говорят, что планета находится в квадратуре. Если Э. = 180°, планета находится в противостоянии. В этом случае Земля находится между Солнцем и планетой.

ЭМАЛЕВЫЕ КРАСКИ, ЛАКОВЫЕ КРАСКИ

– краски, у которых связующим веществом является лак. Приготавливаются подобно масляным краскам. Э. К. отличаются прочностью и дают после высыхания гладкую, блестящую и твердую пленку, напоминающую эмаль.

ЭМАЛИТ, АЭРОЛАК

– специальный лак, служащий для покрытия перкаля, обтягивающего крылья и оперение самолетов деревянной и смешанной конструкции.

ЭМБАРГО

(Embargo) – принудительное задержание (арест) государственной властью имущества (обычно судов и грузов), принадлежащего иностранному государству. Э. в мирное время является актом репрессии, в военное – начальным актом захвата (см. Приз) неприятельской собственности. Согласно 6-й Гаагской конвенции 1907 г. неприятельским судам при начале военных действий должен быть дан льготный срок

для выхода (индульт). Однако ввиду отказа Англии от конвенции это решение лишено практического значения.

ЭНДСЫ

(Ends) — см. Концы.

ЭНТЕР-ДРЕК, ЭНТЕР-ДРЕЙГЕН

(Fire grapnel) (ист.) — ручной дрек, имевший форму кошки. Э.-Д. при abordажах бросались с реев на неприятельское судно для того, чтобы надежнее сцепиться с ним.

ЭНТРЕПЕЛЬ

— см. Интрепель.

ЭПОЛЕТЫ

(Epaulets) — наплечное украшение и знаки отличия на офицерском мундире в царской и многих современных иностранных армиях.

ЭПРОН

— Экспедиция подводных работ особого назначения.

ЭРГ

(Erg, ergon) — единица работы в абсолютной системе мер; величина работы, совершаемой силой в 1 дину при перемещении тела на 1 см.

ЭРЕНС-БАКШТАГ, ЭРНС-БАКШТАГ

(Vangs) — снасти, которыми удерживается неподвижно гафель за нок, когда трисель или бизань убраны. Основываются Э.-Б. следующим образом: шкентель Э.-Б. накладывается на нок гафеля, концы шкентеля сплесниваются вокруг одношкивных блоков. Между этими блоками и блоками, заложенными в обухи у бортов, основаны гинцы. Э.-Б. называют также и эренс-талями.

ЭРЕНС-ТАЛИ, ЭРНС-ТАЛИ, ЕРЕНС-ТАЛИ

— то же, что и эренс-бакштаги.

ЭРИНОИД

— см. Галалит.

ЭРСТЕД

— единица измерения напряженности магнитного поля в абсолютной электромагнитной системе. В системе международных электрических единиц напряженность магнитного поля измеряется в амперах на 1 см: $1 \text{ а/см} = 1,256 \text{ эрстед}$.

ЭРТЦ

— см. Руль Эртца.

ЭКСКАВАТОР ОДНОЧЕРПАКОВЫЙ

(Dipper, dredger) — землечерпательный снаряд, представляющий собой поворотный кран, установленный на понтоне и снабженный особым захватным прибором. Производительность: при черпаках в 4 м³ экскаватор выбирает в час от 80 до 100 м³, при черпаке в 7,5 м³ часовая работа составляет до 200 и даже до 300 м³ в час.

ЭСКАДРА

(Squadron) — маневренное соединение, включающее в себя главные надводные силы на данном театре. Э. также называют соединение кораблей, находящееся в отдельном и, как правило, заграничном плавании. В некоторых капиталистических странах Э. называют соединение кораблей 1 ранга. В парусном флоте Э. называлась часть дивизии; каждая дивизия разделялась на три Э., а флот состоял из девяти Э. Кроме того, Э. называлась часть флота, получившая оперативную самостоятельность, или, как говорили, посылаемая в какую-либо экспедицию.

ЭСКАДРЕННЫЕ БРОНЕНОСЦЫ

— см. Броненосец эскадренный.

ЭСКАДРЕННЫЕ МИНОНОСЦЫ, ЭСМИНЦЫ

(Torpedo Boat Destroyers) — военные корабли, имеющие основным назначением нанесение противнику как в дневном, так и в ночном бою в составе флота наиболее мощного торпедного удара.

Эскадренный миноносец.

Дополнительно Э. М. используются: для выполнения разведочной и дозорной службы; для походного охранения флота в качестве кораблей с противолодочным вооружением; для вывода на противника торпедных катеров во время атаки в бою; в качестве кораблей-завесчиков для постановки дымовых завес; для постановки минных заграждений в море. Главным вооружением Э. М. является торпеда.

ЭСКИЗ

— первоначальный набросок предполагаемого сооружения или механизма от руки. На основе эскиза ведется дальнейшее составление проекта.

ЭСМИНЕЦ

— см. Эскадренные миноносцы.

ЭСТАКАДА

— см. Пирсы.

ЭТЕЗИАН

— местный ветер (N), дующий летом в Греческом архипелаге.

ЭФЕМЕРИДЫ

— вычисленные на каждый день положения небесных светил.

ЭФЕС

(Handle, hilt) — рукоять или черенок сабли, палаша и т. д.

ЭХОЛОТ

(Echo-sounding) — лоты, устройство которых основано на измерении времени, потребного звуку, чтобы пройти от судна до морского дна, отразиться от последнего и вернуться на судно. Тогда, зная скорость распространения звука в воде, можно рассчитать и глубину моря под килем судна. Эхолоты представляют собой последнее слово в технике измерения морских глубин. Эхолоты указывают глубину практически почти непрерывно.

ЭШЕЛОН транспортов

(Echelon) – группа совместно идущих транспортов.

ЭШЕЛОННОЕ РАСПОЛОЖЕНИЕ ГЛАВНОЙ АРТИЛЛЕРИИ

– такое расположение, когда носовая и кормовая башки расположены в диаметральной плоскости, а средние башни по противоположным бортам, причем одна из них сдвинута от миделя к носу, а другая к корме.

ЭШЕЛОННОЕ РАСПОЛОЖЕНИЕ МАШИН И КОТЛОВ

– такое их расположение на корабле, когда машинные отделения чередуются с котельными.

Ю

– буквенное значение одного из флагов военно-морского свода сигналов. Флага "Ю" в международном своде сигналов нет.

ЮГ

(South) – один из четырех главных румбов на плоскости истинного горизонта.

ЮЗИНЬ, ГОЗЕНЬ, ЮЗИНГ, ГЮЗИНГ

(Houseline, housing) – линь, спущенный из трех нитей.

ЮЖНОЕ АФРИКАНСКОЕ ТЕЧЕНИЕ

– см. Бразильское течение.

ЮЖНЫЙ ШКВАЛ

(Southerly burster) – местный ветер в Австралии.

ЮЙС

(стар.) – гюйс.

ЮЛИЙ ЦЕЗАРЬ

– см. Календарь.

ЮНГА

(Sailor boy, apprentice) – подросток, исполняющий на корабле обязанности матроса и обучающийся морскому делу.

ЮНКЕР ФЛОТА

– особое звание, существовавшее в русском дореволюционном флоте. Ю. Ф. предназначались для пополнения кадров морских офицеров преимущественно из лиц с высшим образованием. Ю. Ф. числились во флотских экипажах и для производства в офицерский чин обязаны были выдержать испытание по программам специальных классов морского училища.

ЮНФЕР

– см. Юферс.

ЮПИТЕР

(Jupiter) – самая большая планета, хорошо видимая невооруженным глазом. Промежуток между двумя последовательными прохождениями Юпитера через одинаковые (восходящие или нисходящие) узлы равен 11 год. 10 мес. Не имеет, вероятно,

твердой поверхности. Поперечник Юпитера равен 143 760 км, среднее расстояние от Солнца 777,6 млн. км.

ЮРО

(арх.) — кильватерная струя.

ЮРОВЩИК

(сев.) — староста весновальной артели (ромша).

ЮТ

(Poop) — надстройка в корме, идущая с борта до борта и обычно до самой кормовой оконечности судна. В настоящее время отличают удлиненный ют и короткий ют, или просто Ю. Существует еще название полют, которое употребляется наравне с названием ют.

ЮТОВЫЙ ТЕНТ

(Poop awning) — см. Тент.

ЮФЕРС, ЮНФЕРС, ЮНФЕР

(Dead eye) — круглые деревянные блоки без шкивов с тремя сквозными дырами; Ю. ввязываются в нижние концы вант.

Юферсы.

Я

— буквенное значение одного из флагов военно-морского свода сигналов. Флага "Я" в международном своде сигналов нет.

ЯВЛЕНИЕ ПРЕТОРИУСА

— состоит в том, что при быстрой переключке руля с борта на борт вследствие заноса кормы давление на руль увеличивается до полуторного против вычисленного по формуле.

ЯГРА

(арх.) — 1. Выдающаяся в море и заливаемая во время прилива часть берега. 2. Песчаная отмель в устьях рек, покрываемая при приливе водою.

ЯДРА КОНДЕНСАЦИИ

— взвешенные в воздухе пылинки или какие-нибудь другие частички, на поверхности которых могут стучаться и конденсироваться в воздухе водяные пары.

ЯДРА ПОВЫШЕННОГО ДАВЛЕНИЯ, или ВТОРИЧНЫЕ МАКСИМУМЫ

— образуются в достаточно хорошо развитых отрогах. Облик погоды в этих ядрах имеет антициклональный характер и тем ближе подходит к облику погоды в антициклонах, чем лучше развито данное ядро.

ЯДРО

(Shot) — сплошной снаряд весом не менее 400 г (1 фунт). В настоящее время ядро употребляется только при практических стрельбах.

ЯДРО СЕЧЕНИЯ

— центрально расположенная часть площади сечения бруса, за которую не должны выходить силы, сжимающие брус, чтобы не вызвать в материале растягивающих напряжений.

ЯЗЫК

(арх.) — подводный ледяной риф.

ЯКОРНАЯ БОЧКА

— см. Бочка.

ЯКОРНАЯ МАШИНКА

— специальное приспособление, служащее для одновременной отдачи пертулина и рустова.

Якорная машинка.

ЯКОРНАЯ ПОДУШКА

(Anchor lining) — выступ у борта судна, на котором якорь (не втягивающийся в клюз) лежит своей лапой, когда он убран.

ЯКОРНАЯ СКОБА

(Joining shackle) — скоба, с помощью которой якорная цепь соединяется с якорем. Не путать этот термин с термином скоба якоря (см.).

Якорная скоба.

ЯКОРНАЯ ЦЕПЬ

(Anchor cable, anchor chain, chain cable) — цепи, служащие для соединения якоря с судном. Для станových якорей длина якорной цепи от 100 (184 м) до 150 саж. (276 м), для запасных 100 саж. (184 м). На некоторых судах (миноносцах, подводных лодках и др.) в целях уменьшения веса вместо цепей применяются тросы (канаты), и в этом случае они именуются якорными канатами. Якорные цепи бывают двух родов: с контрафорсами (распорками) (Open link) и без контрафорсов (Bar link). Последние делятся в свою очередь на якорные цепи с удлиненными и с короткими звеньями: якорные цепи с удлиненными звеньями употребляются иногда на плавучих маяках и для бочек, с короткими — на малых судах. На боевых кораблях якорные цепи применяются только с контрафорсами. Якорные цепи на военных кораблях состоят из смычек. Длина смычки стандартом определена в 23 м. Смычки состоят из звеньев овальной формы сварочного железа или из мягкой литой прокатной мартеновской стали. Концевые звенья на каждой смычке делаются без контрафорсов. Эти звенья выковываются с параллельными сторонами для удобства закладывания соединительных скоб; соседние звенья с концевыми делаются несколько увеличенного диаметра в целях постепенного перехода к звеньям с контрафорсами.

Якорная цепь.

Чтобы избежать утолщений якорной цепи в местах соединений смычек, выделяются особые патентованные соединительные скобы. Толщиной якорной цепи (ее калибром) считается диаметр круглого железа нормального звена. Диаметр нормального звена цепи d зависит от веса якоря и может быть получен из специально рассчитанных для этой цели таблиц. Приблизительные размеры дает французская эмпирическая формула: $d = 2,853\sqrt{P}$, где: P — водоизмещение судна в метрических тоннах, а d — диаметр звена в мм. Для приближенных подсчетов вес 100 пог. м цепи можно определять по формуле $P = 2d^2$, где: P вес в кг, а d — диаметр в мм. Красится якорная цепь нагретой газовой смолой или кузбасским лаком. Чтобы знать количество вытравленной цепи, якорная цепь разбивается на участки по 20 м; на контрафорсе звена каждого участка кладутся марки из отожженной проволоки. Звенья, имеющие марки, окрашиваются вместе с контрафорсами до 100 м включительно в красный цвет,

от 120 до 200 м включительно – в белый цвет и от 220 м – опять в красный цвет. Чтобы легче можно было видеть звенья с марками, их окрашивают следующим образом:

на конце 20 м

1 красное звено

" " 40 м

2 красных звена

" " 60 м

3 " "

" " 80 м

4 " "

" " 100 м

5 " звеньев

" " 120 м

1 белое звено

" " 140 м

2 белых звена

" " 160 м

3 " "

" " 180 м

4 " "

" " 200 м

5 " звеньев

" " 220 м

1 красное звено и т. д.

Якорной цепи выделка.

Каждая якорная цепь имеет свой формуляр; он передается на корабль вместе с якорной цепью и содержит в себе данные о толщине, длине, весе и пробе цепи.

"ЯКОРНАЯ ЦЕПЬ ПОЛЗЕТ"

– так говорят, когда якорная цепь травится сама, но не очень быстро, а стопором Легофа и машинкой (подпалубным стопором) ее задержать по какой-либо причине не могут.

ЯКОРНАЯ ЦЕПЬ СУЧИТ

– см. Сучить.

ЯКОРНОЕ МЕСТО

(Anchoring place, anchorage) – см. Место.

ЯКОРНОЕ УСТРОЙСТВО

(Anchor gear) – судовое устройство, служащее для удержания судна на месте во время стоянки в стороне от берега. Оно состоит из якоря, якорной цепи и приспособлений для отдачи, подъема и хранения якоря.

ЯКОРЬ (электрич.)

(Armature) – та часть электрической машины, в которой возбуждается электрическое напряжение благодаря вращению в магнитном поле индукторов. В машинах переменного тока в зависимости от типа машины и ее конструкции Я. может быть и статор, и ротор.

ЯКОРЬ

(Anchor) – приспособление для удержания судна на месте при стоянке на свободной воде. Вес Я. находится в определенной зависимости от величины судна. Пользуясь нижеследующими эмпирическими формулами, можно приблизительно определить вес того Я., который должен быть выбран для данного судна: а) вес Я. в кг $P = 44W$, где: W – площадь погруженной части мидель-шпангоута, выраженная в м²; б) из практики французского флота вес Я. в зависимости от водоизмещения судна определяется

следующими соотношениями: D от 85 до 2700 т, $P = 1,25D - 0,00015D$, D от 2700 до 11000 т, $P = 0,9D - 0,0002D$, где: P – вес якоря в кг, D – водоизмещение судна в т. Рабочее напряжение, выдерживаемое якорем и его цепью, приблизительно соответствует сопротивлению воды при двенадцатиузловой скорости хода. На кораблях ВМФ вес якорей и их количество определяется специальными нормами.

Якорь, втянутый в клюз.

Бросить Я. – встать на Я. Взять Я. на кат – поднять из воды посредством ката. Взять Я. на фиш – поднять фишем за лапу. Встал Я. – отделился от грунта во время подъема. Вышел Я. – показался над водой во время подъема. Забрал Я. – одной лапой вошел в грунт. Завалить Я. по-походному – уложить на подушки и закрепить по-походному.

Якоря крепление.

Завести Я. – завести с помощью шлюпки или другого судна. Закрепить Я. – укрепить по-походному. Изготовить Я. к отдаче – сделать все необходимые приготовления для немедленной отдачи. Идти на Я. – идти на якорное место. Кинуть Я. – стать на Я. Набежать на свой Я. – напороться днищем судна на свой же Я. Возможный случай при отдаче Я. на мелководье с переднего хода. На месте Я. – поднят и убран на надлежащем месте. Не держит Я. – не забрал за грунт. Не чист Я. – при подъеме якорная цепь обернулась вокруг штока Я. Отдать Я. – бросить в воду на якорной цепи. Остаться на Я. – не сниматься. Отвалить Я. – снять с подушек, вывести наружу и перевести всю его тяжесть на рустов и пертулинь. Отстаиваться на Я. – стоять на Я. в ожидании благоприятной погоды для выхода в море. Очистить Я. – снять со штока веретена или лап намотавшуюся на них якорную цепь или снять с него предмет, поднятый им с грунта. Переложить Я. – поднять и снова отдать. Поднять Я. – сняться с Я. Положить Я. – стать на Я. Потерять Я. – оставить Я. в грунте в случае обрыва якорной цепи. Приготовить Я. к отдаче – сделать все необходимые приготовления для немедленной отдачи. Сдрейфовало с Я. – под влиянием ветра или течения судно потащило вместе с Я. Сниматься с Я. – поднимать Я. Стоять для отдачи Я. – приказание лицам, обслуживающим якорное устройство, занять свои места по расписанию. Стоять на Я. – стоять, имея Я. отданным. Убрать Я. – закрепить по-походному. Чист Я. – якорная цепь не задела за шток, веретено или лапы. "Чист ли якорь?" – запрос с мостика старшего из стоящих у уборки якоря, не зацепился ли Я., поднятый из воды, за какой-либо предмет. Я. крадет (волж.) – якорь ползет. Я. панер (опанер) – якорная цепь подтянута настолько, что не имеет слабину, но Я. еще не отделился от грунта.

ЯКОРЬ АДМИРАЛТЕЙСКИЙ

(Common anchor, anchor of the Admiralty, pattern, stock anchor) – состоит из следующих основных частей: основного прямого бруса, называемого веретеном, кончающегося снизу утолщенной частью – трендом. Нижняя грань тренда называется пяткой. От тренда в стороны отходят два рога, кончающиеся лапами, острие которых называется носком. На утолщение в верхней части веретена, называемое заплечиком, насажен шток в плоскости, перпендикулярной плоскости лап. Выше штока веретено соединяется со скобой якоря при помощи болта, проходящего через специально сделанное в нем отверстие. Штоки у Я. А. прежнего типа весом менее 3 т делались железными, у якорей же свыше этого веса – для легкости деревянными. В настоящее время согласно общесоюзному стандарту (ОСТ) штоки должны быть из ковanej стали. Штоки вставляются в круглое отверстие в веретене и закрепляются чекой. Действие якоря следующее: по отдаче он вследствие большой тяжести своей нижней части и сопротивления якорной цепи, которая удерживает верхнюю часть, коснется дна сначала пяткой или лапой. Когда некоторая часть якорной цепи вытравится на дно, якорь ложится обыкновенно плашмя на обе лапы, а шток упирается одним концом в дно. Когда судно придет на якорную цепь и лежащая на дне часть последней натянется, она потянет за собой скобу якоря книзу; якорь перекантуется на штоке, шток ляжет горизонтально, а лапы станут вертикально. Шток при этом будет действовать как рычаг. Благодаря продолжающемуся натяжению якорной цепи нижняя лапа, как плуг, начнет входить в грунт до тех пор, пока веретено всей своей длиной не ляжет на дно, при этом нижняя лапа войдет в грунт целиком. Благодаря трудной и долгой уборке, а равно креплению по-походному якорей этого типа, они в настоящее время совершенно выводятся из употребления и сохранились на кораблях в

виде стоп-анкеров и верпов. Что же касается их держащей силы, то она признается выше держащей силы новых патентованных якорей того же веса.

ЯКОРЬ БОЛДТА

— патентованный двухлапый якорь, применяемый на морских судах.

Якорь Болдта.

ЯКОРЬ ГАУКИНСА

— первый бесштоковый якорь с поворотными лапами, предложенный Гаукинсом в 1852 г.

ЯКОРЬ ДЕННА

(Denni's anchor) — употребляется в американском флоте. Веретено его упирается утолщенным концом в лапы, вследствие чего надежность якоря не зависит от крепости соединительного болта; если последний сломается, то якорь будет продолжать держать так же надежно, как раньше.

Якорь Денна.

ЯКОРЬ ИНГЛЕФИЛЬДА

(Inglefield's anchor) — употребляется в германском флоте в качестве станового якоря и как верп. Он состоит из следующих частей: веретена с двумя скобами, двух лап, скрепляющихся с веретеном сквозным болтом, вкладыша и скобы якоря. Веретено железное, четырехгранного сечения; имеет одно отверстие сверху, в более тонкой части, для болта скобы якоря, другое внизу, в более толстой части, — для болта, скрепляющего веретено с лапами. Приливы на веретене ограничивают поворот лап. Обе скобы на веретене, служащие для закладывания ката, посажены на общий болт; положение их так рассчитано, чтобы якорь, взятый на кат, висел вертикально.

Якорь Инглефильда.

В лапах по два круглых отверстия: через одну пару проходит болт, соединяющий лапы с веретеном, через другую пару — болт, соединяющий лапы с вкладышем. Болт скрепляется с лапами гайками; он имеет в середине цилиндрическое утолщение, несколько выступающее за края веретена, к концам болт сужен. С обеих сторон болта на него насажены гайки, которыми лапы нажимаются на утолщение на болте. Отверстие в веретене несколько больше диаметра болта; сделано все это для того, чтобы лапы могли совершенно свободно вращаться. В веретене имеются каналы, идущие к болту для его смазки. Толщина вкладыша равна расстоянию между лапами. Он имеет вырез соответственно закругленной части веретена и снабжен двумя приливами. Назначение вкладыша — заставить лапы углубиться в грунт и ограничить их угол поворота. Первое достигается тем, что якорь, упав на дно, ложится на нижний прилив вкладыша; когда якорная цепь потянет якорь по дну, нижний прилив вкладыша начнет задевать за грунт и заставит нижнюю лапу войти в него. Второе достигается тем, что при повороте лап на 45° вкладыш упирается в прилив веретена и удерживает лапу в таком положении. Оба края вкладыша имеют по скобе для буйрепа. Чтобы скоба для буйрепа не могла преждевременно ограничить поворота вкладыша, упершись верхним краем в вырезы веретена, последние сделаны округленной формы. Чтобы якорь надежно забрал, необходимо его отдавать с хода.

ЯКОРЬ МАРРЕЛЯ

(Marrel's anchor) — употребляется во французском флоте. По своей конструкции очень похож на якорь Инглефильда. Лапы Я. М. выделаны каждая отдельно и скреплены с толстым болтом, пропущенным через нижнюю утолщенную часть веретена. Чтобы обеспечить забирание лап, имеются особые приливы. Действие этих приливов аналогично действию вкладыша якоря Инглефильда.

Якорь Марреля.

ЯКОРЬ МАРТИНА

(Martin's anchor) — делается всегда со штоком; веретено четырехгранное, имеющее сверху отверстие для болта скобы якоря, а внизу утолщение, через которое пропущены лапы. Обе лапы выделаны из одного куска; середина их цилиндрической формы, вследствие чего лапы могут свободно вращаться в нижней, также цилиндрической, части веретена. Лапы с веретеном скрепляются болтом, проходящим в желобе через веретено и входящим в желоб на цилиндрической части лап; желоб охватывает лапы лишь в верхней части, благодаря чему ограничивается угол их поворота. В некоторых видоизменениях якорей Мартина ограничение угла поворота лап достигается приливом, которым снабжены лапы. Шток делается широким, плоским и коротким; он лежит на заплечиках веретена и скреплен с последним сквозным болтом с чекой. В т. наз. усовершенствованном Я. М. на лапы наделана особая коробка. Когда якорь падает на дно, нижняя грань коробки ложится на грунт и, когда якорь под действием натяжения якорной цепи поползет, заставляет лапы развернуться книзу и войти в грунт.

Якорь Мартина.

ЯКОРЬ МИЧЕЛЬСА

— см. Якоря мертвые.

Якорь Мичельса.

ЯКОРЬ ПОДПУСКНОЙ

(речн.) — левый становой якорь.

ЯКОРЬ ПОРТЕРА

— впоследствии усовершенствованный Тротманом, сохранил фамилию последнего.

Якорь Портера.

Обыкновенно он называется якорем Тротмана (см.).

ЯКОРЬ РОДЖЕРСА

— якорь адмиралтейского типа; рога у него очень толстые, лапы маленькие и заострены к носкам; шток сделан из полосового железа и заканчивается обухами на каждой ветви, служащими для уборки якоря. В тренде сделано сквозное отверстие для буйрепа. Этот якорь прекрасен для твердого грунта, но в мягком его держащая сила очень мала.

ЯКОРЬ РЫСКОВОЙ

— четырехрогий адмиралтейский якорь.

ЯКОРЬ САЙКСА

(Sykes' anchor) — применяется по преимуществу в английском флоте. В этом якорю болт, который служит для соединения лап с веретеном, заменен особым шаровидным шарниром, что позволяет лапам двигаться в любом направлении

ЯКОРЬ СЕГМЕНТОВИДНЫЙ

— см. Якоря мертвые.

ЯКОРЬ СМИТА, ЯКОРЬ ВЕСТЕНЕЙ-СМИТА

(Wasteneys-Smith's stockless anchor) — употребляется в английском флоте. Якорь Смита без штока. Особенность его заключается в том, что веретено вылито из одного куска с перпендикулярным к нему трендом; обе лапы прикреплены к концам сквозного болта, свободно вращающегося в тренде. Каждая лапа имеет с внутренней

стороны по приливу, который, вращаясь вместе с лапами и упираясь в тренд, ограничивает угол поворота лап.

Якорь Смита.

ЯКОРЬ СТАНОВОЙ

(Bower anchor) – 1. Якорь, на который судно обычно становится. Вес Я. С. определяется по следующей приближенной формуле:

$$G = CD^2/3$$

где: G – вес якоря в кг, D – водоизмещение судна в т, C – коэффициент, колеблющийся от 0,8 до 10,5. 2. На реках – правый носовой якорь.

ЯКОРЬ ТАЙЗАКА

(Tuzack's anchor) – существенно отличается от всех существующих типов якорей тем, что имеет четыре лапы. Две лапы (средние) служат для первоначального разворота лап, а также для увеличения задерживающей силы якоря.

Якорь Тайзака.

ЯКОРЬ ТРОТМАНА, точнее якорь ПОРТЕРА-ТРОТМАНА

– имеет шток из кованой стали, вставляемый в веретено, как у адмиралтейского якоря. Лапы выделаны из одного куска и пропущены через вилкообразное расширение на конце веретена, имеющего два сквозных отверстия. Через эти отверстия и через отверстие в середине лап пропущен болт для их соединения с веретеном. Вокруг этого болта лапы вращаются перпендикулярно плоскости, проходящей через веретено и шток. Якорь может забирать только одной лапой. Сравнительно небольшие и острые лапы внизу снабжены приливами. Цель их – заставить, когда якорная цепь потащит якорь по грунту, нижнюю лапу откинуться, если она прижата к веретену вплотную, и ее забрать. Нижняя лапа будет отходить книзу до тех пор, пока верхняя не упрется в веретено. Преимущество якоря Тротмана перед адмиралтейским заключается в том, что якорная цепь отданного якоря не может запутаться за верхнюю лапу (он не может быть нечистым на лапу), т. к. верхняя лапа прижата к веретену. Он легко разбирается и может храниться по частям как запасный якорь. К недостаткам якоря надо отнести: а) он не так хорошо забирает, как адмиралтейский, б) соединение лап с веретеном на одном болту не может быть признано достаточно прочным.

ЯКОРЬ ФЕЛЛОУ

– характерен шариками, находящимися между трущимися частями веретена и лап. Этот якорь не привился из-за дороговизны и сложности конструкции.

ЯКОРЬ ФИАТ

– такой же, как адмиралтейский, но со штоком и складными лапами. Хранить такой якорь очень удобно, но готовить и убирать его гораздо труднее, чем адмиралтейский.

ЯКОРЬ ХОЛЛА

(Hall's anchor) – наиболее употребителен в настоящее время. На всех наших новых кораблях якорь Холла употребляется без штока, на более старых имеются еще эти якоря со штоком.

Якорь Холла без штока.

Веретено у якорей Холла четырехгранное; на тонком его конце имеется отверстие для болта скобы якоря, на более толстом закругленном конце – отверстие для болта, который служит для соединения веретена с лапами. Лапы выделаны из одного целого; в середине их имеется отверстие, в которое вставляется закругленный конец веретена и два ложа для концов соединительного болта. Последний цилиндрической формы; на него передается натяжение якорной цепи лапами. Соединительный болт закладывается при сборке якоря на место после того, как лапы

надеты на веретено. Чтобы лапы не могли сдвинуться кверху, имеются еще два болта, проходящие перпендикулярно соединительному болту через круглые отверстия в лапах. Приливы на лапах служат для того, чтобы заставить их повернуться и углубиться в грунт. Для увеличения держащей силы лап приливы их снабжены лопатообразным утолщением. Ограничение в повороте лап достигается тем, что средняя часть прилива упирается в веретено при повороте в 40–45° и не позволяет лапам больше разворачиваться. Действие якоря следующее: упав на дно, якорь ложится плашмя; когда якорная цепь потянет его по дну, нижний прилив лап войдет в грунт, заставит лапы повернуться книзу и забрать. Чтобы якорь надежно забрал, необходимо его отдавать с хода.

ЯКОРЬ ЦЮБЛИНА

(Zublin's anchor) – якорь с лопатообразными приливами, служащими для поворота лап.

ЯКОРЯ БЕЗ ШТОКА

– якоря, обычно патентованные, не имеющие штока. Они легче убираются, ибо втягиваются целиком в клюз.

Якорь Холла, втянутый в клюз.

Быстрота уборки и отсутствие кат- и фиш-балок есть их главнейшее преимущество. Якоря с вращающимися лапами без штока имеют тот недостаток, что при разворачивании судна, если натяжение якорной цепи происходит в сторону от направления веретена, они выворачиваются одной лапой из грунта, что очень ослабляет их держащую силу. Даже и при прямой тяге якорной цепи обе лапы могут в грунте встретить неодинаковое сопротивление и якорь начнет разворачиваться на лапе, испытывающей большее сопротивление, а лапа, испытывающая меньшее сопротивление, вывернется из грунта.

ЯКОРЯ МЕРТВЫЕ

(Mooring anchors) – якоря различных систем, употребляющиеся для установки бочек, бриделей, плавучих маяков и т. п. Наиболее употребительные из этих систем следующие.

1. Обыкновенный адмиралтейский со срезанной одной лапой, чтобы корабли на мелководье не могли бы за нее зацепиться.
2. Сегментовидный якорь с выемкой в нижней части. Такие якоря особенно хороши в мягком грунте.
3. Грибовидный якорь – нижняя часть его представляет собою сегмент, которым якорь зарывается в грунт. Веретено имеет массивное утолщение, сделанное для того, чтобы своим весом оно заставляло веретено лежать горизонтально.
4. Якорь Мичельса винтовой.

Якорь однорогий адмиралтейский.

Якорь сегментовидный.

Якорь грибовидный.

Держащая сила его особенно велика, но годен он только для мягкого грунта, в который ввинчивается при помощи рычага, соединенного с несколькими стержнями, вставленными друг в друга и в отверстие в голове якоря. Я. М. укладываются на место краном или килектором. В некоторых случаях для увеличения держащей силы Я. М. при укладке его размывают грунт. Недостаток всех Я. М. заключается в том, что их нельзя периодически осматривать вследствие невозможности их подъема со дна.

ЯКОРЯ ПЛАВУЧИЕ

(Sea anchors, drift anchors, floating anchors) – приспособления, которые подобно прежним деревянным лагам представляют большое сопротивление воде; поэтому их можно рассматривать как тела, плавающие в воде неподвижно.

Якорь плавучий.

Я. П. очень полезны, чтобы замедлить движение потерпевшего аварии и потерявшего способность двигаться судна, когда его начинает дрейфовать; это особенно существенно, если авария произошла вблизи берегов или на водном пути с большим движением судов, от которого нежелательно удалиться. Я. П. обычно сооружаются судовыми средствами.

Якорь плавучий.

Для этого берут два толстых бревна длиной с половину ширины судна и снайтовливают их вместе накрест. К кресту крепится брезент, за нижний конец вертикального бревна вяжется конец, на котором висит верп, за верхний конец того же бревна крепится оттяжка. При посредстве последней якорь поворачивается плашмя и выбирается к судну. Насколько Я. П. хороши и испытаны практикой на небольших (особенно парусных) судах, настолько для больших судов их польза сомнительна и совершенно не проверена опытом. Если готового Я. П. на судне нет и нет времени для его сооружения, то приблизительно тех же результатов можно достичь, вытравив оба или один становой якорь и якорные цепи, — машина стопорится. Якоря и якорные цепи, действуя как Я. П., удерживают нос судна против волны; понятно, что все это возможно лишь на небольших глубинах.

Якорь плавучий.

На сравнительно мелкой воде можно отклепать одну или обе якорные цепи от якорей и вытравить их настолько, чтобы концы волочили по грунту. На малых судах с легкими якорными цепями советуют брать их за тренд якорей и отдать — тогда якоря будут ползти по грунту, не забирая. Перечисленные способы были хороши во времена парусного флота и как наследие перешли в наше время. Для современных судов их полезность оспаривается.

ЯКОРЯ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК ПОДВОДНЫЕ

— специальные якоря, применяющиеся для стоянки подводных лодок под водой. Среди различных видов таких якорей наиболее употребительным является якорь стального литья грибовидной формы. Вместо якорной цепи у подводных якорей применяется стальной трос. Вес якоря рассчитывается по формуле

$$P = (1,50 \cdot 1,70) D,$$

где: P — вес якоря в кг, D — водоизмещение подводной лодки в т. Разрывное усилие троса должно быть в 5 раз более веса якоря.

Якоря подводных лодок.

ЯКУШИ

— под этим названием на Волге известны плотники (из деревни Якуши Горьковской области), занимающиеся в деревянном судостроении отделкой разных предметов, требующих чистой работы.

ЯЛ

(Yawl) — короткая и широкая шлюпка с полными обводами. Бывают от 2- до 8-весельных. Называются по числу весел. Полное название — восьмивесельный Я., шестивесельный Я. и т. д. Чаще применяется сокращенное название — "восьмерка", "шестерка", "четверка", "двойка". Я. представляют собой наиболее нужные на кораблях рабочие и грузовые шлюпки. Служат для посылок, работ у борта, перевозок легких грузов и т. д. Восьмерки и шестерки в мореходности уступают только барказам. Четверки бывают распашными. См. также Иол.

ЯЛИК

(Skiff) — небольшая шлюпка, имеющая пару или две пары весел и служащая для переезда людей через реку или небольшие закрытые водные пространства.

ЯМА УГОЛЬНАЯ

(Coal bunker) — специальное помещение на судне, в котором хранятся запасы каменного угля для котлов. У основания переборок угольных ям в котельном

отделении делаются отверстия, закрываемые подъемными щитами, через которые кочегары входят для разгребания расходуемого угля. Чтобы отверстие не завалило углем, внутри угольной ямы над отверстием приделывается наклонный лист. Для определения количества угля, могущего вместиться в угольные ямы, обыкновенно полагают, что 1 т угля требует 1,3 м³, считая объем угольной ямы до нижней кромки бимса палубы. На торговых судах угольные ямы обычно называют бункерами. Угольная яма запасная (Gross bunker) — небольшой трюм впереди котельного отделения на судах, совершающих длинные переходы, используемый в случае надобности для запасов топлива. В задней переборке этого трюма имеются плотно задраниваемые двери, через которые уголь подается в кочегарку.

ЯНКИ-ХАШШ

— матросское блюдо, представляющее собой толченый картофель с мелко изрубленной солониной.

ЯПОНСКАЯ МОРСКАЯ КОРПОРАЦИЯ

— см. Классификационные общества.

ЯПОНСКИЕ ВАРКИ

— однопалубные суда, похожие на джонки, длиной в 24,4–27,4 м (80–90 фут.); имеют одну мачту с одним четырехугольным парусом и двумя кливерами.

ЯПОНСКОЕ ТЕЧЕНИЕ, или КУРОСИВО

(синее течение) — образуется из Северного экваториального течения Тихого океана, которое, повернув к N вследствие встречи с Филиппинскими островами, подходит к острову Формоза и, начиная отсюда, называется Я. Т. У Формозы это течение шириною всего около 100 мор. миль, далее оно уклоняется вправо и идет западнее Лиу-Киузских островов к Японским островам. Восточная окраина течения менее определенная, нежели западная. Скорость Я. Т. вначале около 35–40 мор. миль, у Лиу-Киузских островов доходит до 70–80 мор. миль. Летом северного полушария скорость Я. Т. бывает больше, доходя иногда даже до 100 мор. миль. Температура воды Я. Т. в его начале в августе около 28°. Подходя к Японии, течение проходит проливом Ван-Димена между островом Нипоном и Лиу-Киузскими островами, расширяется и достигает ширины в 300 мор. миль, причем скорость его уменьшается. У северных берегов Нипона, между последним и отшедшим вправо в океан Я. Т. появляется холодное течение — Оя-Сиео, идущее от Курильской гряды островов; его температура на несколько градусов ниже, нежели Я. Т. Пройдя параллель северной оконечности Нипона, Я. Т. постепенно теряет свою силу, уклоняется вправо в открытый океан и, начиная отсюда, называется западным дрейфом Я. Т. Оно идет на восток поперек океана между параллелями 40–50° с. ш. со скоростью 10–20 мор. миль. Подойдя к Америке, течение разделяется, часть его заворачивает на N вдоль берега Канады и Аляски, образуя теплое Алеутское течение. Скорость этого течения незначительная. Другая часть дрейфа Я. Т. заворачивает на юг и идет под именем Калифорнского течения вдоль берега Америки. Средняя скорость Калифорнского течения 15 мор. миль. Пройдя параллель южной оконечности полуострова Калифорния (тропик), течение постепенно уклоняется к SW и W и вливается в Северное экваториальное течение. Я. Т. во многих отношениях подобно Гольфстриму.

ЯР (сев.)

— крутой песчаный берег.

ЯР (речн.)

— невысокий, обрывистый, пойменный берег различной высоты, состоящий из рыхлых наносов, расположенных слоями, легко размывающихся водой. Очертания яра большей частью вогнутые.

ЯРД

(Yard) – мера длины, принятая на английском флоте. Ярд = 3 фут. Выражая в ярдах дистанции при использовании оружия и считая в морской миле 2027 ярдов, англичане тем самым допускают ошибку в 1 фут на одну милю, т. е. на величину, не имеющую никакого практического значения.

ЯРКОСТЬ источника света

– количество световой энергии, испускаемой 1 см² источника света; выражается в свечах на 1 см². Я. сильно падает в зависимости от понижения температуры источника света.

ЯРОВОДЬЕ

(арх.) – 1. Сильный разлив реки, поем после ледохода. 2. Сильный морской прилив, который совпадает с высокою водою Сев. Двины.

ЯРУС

(сев.) – рыболовная снасть. Представляет собою очень длинный тонкий (ок. 2–2,5 см в окружности) лить, составленный из ряда стоянок, в который через каждый 1,5–2 м вплетены короткие (ок. 1/2 м) тонкие концы – оростиги, имеющие на своих других концах рыболовные крючки. Перед постановкой Я. на крючки наживляется наживка. Я. укладывается на дно, для чего имеет на своих концах, а иногда и посередине самодельные якоря (обязанные тросом камни). К якорям на специальных линиях привязываются буйки (кубасы), указывающие место Я. и служащие для его подъема. Я. ставятся обычно нормально к берегу. Я. имеют длину от 5 до 10 и даже до 15 км.

ЯРУСНАЯ СЕТЬ

– применяется для лова донных и придонных пород рыб. Очень распространена в рыбном промысле. Служит главным образом для лова с небольших лодок и разных типов ботов, а на крупных металлических промысловых судах имеет большей частью вспомогательное значение. Я. С. состоит из линия, к которому на определенных расстояниях подвязываются поводцы (форшни) с крючками, несущими наживку. На каждый конец линия (стоянку), который имеет обычно в длину 100–120 м, приходится 50–60 крючков. Три стоянки образуют тук. Соединение тюков образует в свою очередь Я. С. В каспийском промысле применяется т. наз. английская снасть, или калада, принципиально не отличающаяся от описанного выше мурманского яруса.

ЯРУСНЫЕ ЛЕБЕДКИ

– лебедки с двумя шкивами, расположенными в одной, обычно вертикальной, реже горизонтальной плоскости, в непосредственной близости один от другого. Применяются на промысловых судах для выбирания стоянки яруса. В зависимости от типа судна применяются паровые, приводные или ручные лебедки.

ЯРЬ

(волж.) – речной и морской ил, перетирающий сети и снасти.

ЯРЬ-МЕДЯНКА

– см. Зеленые краски.

ЯСЕНЬ

– крепкое, гибкое и удобное для обработки дерево; широко применяется в судостроении, особенно мелком.

ЯСНЕЦ

(арх.) – чистый, прозрачный синеватый лед без примеси снега.

"ЯСНО ВИЖУ"

— так иногда называют ответный вымпел (см.).

ЯСОН

— см. Условие Ясона.

ЯХТА

(Yacht) — точно установить значение этого термина не представляется возможным, т. к. Я. называют самые разнообразные суда, начиная от полупалубного бота и кончая большим трехмачтовым судном вроде Я. "Sunbeam", принадлежавшим Брассею. Вообще же говоря, Я. — это судно любого рода, размера и формы, служащее для морских прогулок или спорта. См. также Спортивные суда парусные.

ЯХТ-КЛУБ

(Yacht-club) — физкультурная организация, культивирующая виды водного спорта (парусный спорт, моторный и гребной).

ЯХТА-ГАЛЕОС

— небольшое парусное судно, имеющее большую и малую мачту (грот и бизань).

ЯХТСМЕН

(Yachtsman) — владелец яхты; любитель яхтенного и вообще парусного спорта.

ЯЩИК КАНАТНЫЙ

(Chain locker) — I помещение, в котором хранится на судне якорный канат (старое название якорной цепи).

ЯЩИК СИГНАЛЬНЫЙ

(Signal locker) — см. Сигнальные шкафы.

ЯЩИК УГОЛЬНЫЙ

(Coal bunker) — помещение на судне для хранения запасов каменного угля; угольная яма; бункер.

ЯЩИК ЦЕПНОЙ

(Chain locker) — отделение в носовой части судна, в котором помещается якорная цепь.

ЯЩИКИ ВОЗДУШНЫЕ

— см. Воздушные ящики.

ЯЩИЧНЫЕ СУДА

(Trunk deck vessels) — суда, служащие для перевозки сыпучих грузов; они имеют вдоль всей верхней палубы от средней надстройки до полубака и полюта возвышение в виде прямоугольного ящика. Ящичные суда иногда называют коффердамовыми судами. В последнее время Я. С. не строятся.

НАИБОЛЕЕ УПОТРЕБИТЕЛЬНЫЕ УСЛОВНЫЕ БУКВЕННЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ, ПРИНЯТЫЕ В ВМФ

АВ — авианосец.

АВ — арктический воздух.

кАВ — континентальный арктический воздух.
мАВ — морской воздух.
АВТР — авиатранспорт.
АГ — агентурная разведка.
АКС — английская кубическая сажень.
АМ — аэродром морской авиации.
АОМ — морской оперативный аэродром.
АПП — посадочная площадка.
АС — аэродром сухопутной авиации,
АЭР — аэростат.
Б — батарея (общее обозначение).
БА — автобатарея.
БВ — башенная батарея.
БЕПО — бронепоезд.
БЖ — железнодорожная батарея.
БЗ — зенитная батарея.
БК — противокатерная батарея.
БК — боевой курс.
БКА — бронированный катер.
БО — береговая оборона.
БОВ — боевые отравляющие вещества.
БОС — морской береговой отряд сопровождения.
БП — боковое перемещение.
БП — полевая батарея.
БПУ — боевой путевой угол.
БР — броненосец.
БС — открытая батарея (стационарная).
БТ — торпедная батарея.
БХВ — боевые химические вещества.
БЧ — боевая часть корабля.
ВВ — взрывчатое вещество.
ВВС — военно-воздушные силы.
ВЕСТ — ведомственный стандарт.
ВИП — величина изменения пеленга.
ВИР — величина изменения расстояния.
ВКР — вспомогательный крейсер.
ВНОС — воздушное наблюдение, оповещение и связь.
ВП — военный порт.
ВСОН — судно вспомогательного назначения (плавучая база, мастерская и т. п.).
ВСПС — вспомогательные силы.
ГВ — главная база.
ГВЛ — грузовая ватерлиния.
ГВП — главный военный порт.
ГИСУ — гидрографическое судно.
ГК — главное командование.
ГКП — главный командный пункт корабля. См. Командный пункт.
ГОЛС — голубиная станция.
ГС — главные силы.
ГСП — госпиталь.
ГУ — гидрографическое управление.
ДВ — дымообразующие вещества.
ДЕС — десант (войсковые части).
ДЗВ — дымовая завеса воздушная (горизонтальная).
ДЗЗ — дымовая завеса наземная (вертикальная).
ДЖ — дирижабль.
ДО — десантный отряд.
ДОЗ — дозорный отряд (дозор).
ДОЗВ — воздушный дозор.
ДОЗК — корабельный дозор.
ДОЗПЛ — дозор подводных лодок,
ДП — дальномерный пост.
ДПЛ — док плавучий.
ДС — док сухой.
ЗА — завод артиллерийский, минный и торпедный.

ЗВ — завод взрывчатых веществ.
ЗКП — запасной командный пункт корабля. См. Командный пункт.
ЗЛ — заливочная станция.
ЗМ — завод механический.
ЗМ — минный заградитель (надводный).
ЗМС — звукометрическая станция.
ЗНП — запасной наблюдательный пост.
ЗП — запасной командный пункт боевой части или службы корабля. См. Командный пункт.
ЗПС — станция звуковой подводной сигнализации.
ЗС — завод судостроительный.
ЗС — сетевой заградитель.
ЗХ — завод химический.
К — крепость (сухопутная).
КАГ — командир авиагруппы.
КАТС — корабельная автоматическая телефонная станция.
КАТЩ — тральщик-катер.
КБ — командир бригады кораблей.
КД — командир дивизиона.
КДИ — командир дивизии кораблей.
КЛ — канонерская лодка.
КМ — крепость морская.
К. Н. П. — броня — крупновская нецементированная броня.
КО — командир отряда.
КОВР — командир охраны водного района.
КОР — корабельный самолет.
КП — командный пункт боевой части или службы корабля. См. Командный пункт.
КПД — коэффициент полезного действия.
КР — тяжелый крейсер (около 10 000 т.).
КРА — плавучий кран.
КРЛ — легкий крейсер.
КТМ — Кодекс торгового мореплавания Союза ССР.
КУ — комбинированный удар.
К. У. — курсовой угол.
КУР — комендант укрепленного района.
КФ — командующий флотом.
К.Ц. — броня — крупновская цементованная броня.
КЭ — командующий эскадрой.
ЛД — лидер.
ЛЕД — ледокол.
ЛИВЫ — приливы и отливы.
ЛК — линейный корабль.
ЛКР — линейный крейсер,
ЛС — легкие силы.
М — миноносец.
МА — мастерская артиллерийская, торпедная и минная.
МАК — морская арбитражная комиссия.
МБ — маневренная база.
МЗ-Б — минные банки (заграждение).
МЗ-Г — минное заграждение глубинное (противолодочное).
МЗ-И — минное заграждение инженерное.
МЗ-М — минное заграждение морское (ударное и гальваноударное).
МЗ-Р — минное заграждение речное.
МЗ-Э — минное заграждение электромагнитное.
МН — монитор.
МР — мастерская ремонтная.
МС — санитарная служба корабля. См. Службы корабля.
МС — морские силы.
МЭ — мастерская электро и радио.
НиСМ — управление службы НиС флота.
НиСП — пост службы НиС.
НиСР — район службы НиС.
НиСС — отделение службы НиС.
НП — наблюдательный пост береговой обороны.

ОБ – операционная база.
ОВ – отравляющие вещества.
ОВР – охрана водного района.
ОГ – обеспечивающая группа.
ОЛС – отряд легких сил.
ОКП – отряд корабельной поддержки.
ООН – отряд особого назначения.
ОПР – отряд прикрытия.
ОР – опасный (подозрительный) район.
ОС – отряд сопровождения.
ОХР – охрана рейда.
ПБ – плавучая база.
ПВ – военный порт.
ПВ – подслушиватель воздушный.
ПВ – переходный воздух.
кПВ – континентальный переходный воздух.
МПВ – морской переходный воздух.
ПВО – противовоздушная оборона.
ПВС – пост воздушной связи.
ПЖГ – прожектор горизонтальный,
ПЖВ – прожектор вертикальный.
ПЖС – прожекторная станция.
ПЛ – подводная лодка.
ПЛБ – подводная лодка ближнего действия.
ПЛД – подводная лодка дальнего действия.
ПЛЗ – минный заградитель (подводный).
ПЛО – противолодочная оборона.
ПМ – плавучая мастерская.
ПМО – противоминная оборона.
ПМП – пост медицинской помощи.
ПО – передовой отряд.
ПОМС – политорган флота старший.
ПП – плавучий пост наблюдения и связи.
ПП – подслушиватель подводный.
ППЛ – позиция подводной лодки.
ППСС – "Правила для предупреждения столкновений судов в море".
ПС – почтовая станция.
ПСО – пост санитарной обработки.
ПСП – "Правила совместного плавания".
ПТО – противоторпедная оборона.
ПУАЗО – приборы управления артиллерийским зенитным огнем.
ПУАО – приборы управления артиллерийским огнем.
ПХЗ – противохимическая защита.
РО – разведывательный отряд.
РПС – радиопеленгаторная станция.
РТС – радиотелеграфная станция.
РФС – радиофонная станция.
СА – склад артиллерийский, минный и торпедный.
СЗ – сетевое (противолодочное) заграждение.
СКА – сторожевой катер.
СКР – сторожевой корабль.
СЛ – судно-ловушка.
СМИ – старший морской начальник.
СН – склад нефтяной и смазочных масел.
СПАВ – общество спасания на водах в СССР.
СНВО – штаб старшего начальника береговой обороны.
СНВВС – штаб старшего начальника ВВС.
СНиС – служба наблюдения и связи.
СПР – склад продовольственный.
СС – служба снабжения корабля. См. Службы корабля.
СУ – сосредоточенный удар.
СУ – склад угольный.
СШ – склад материального довольствия.
ТВ – тыловая база.

ТВ – тропический воздух;
кТВ – континентальный тропический воздух;
мТВ – морской тропический воздух.
ТВДЗХ – турбина высокого давления заднего хода.
ТВДПХ – турбина высокого давления переднего хода.
ТКА – торпедный катер.
ТМ – теплая масса воздуха.
ТНДЗХ – турбина низкого давления заднего хода.
ТНДПХ – турбина низкого давления переднего хода.
ТП – торговый порт.
ТПС – теплогенераторная станция.
ТР – транспорт.
ТСД – турбина среднего давления.
ТТС – телеграфно-телефонная станция.
ТФС – телефонная станция.
ТЩ – тральщик.
УВ – угол ветра.
УГ – ударная группа.
УР – укрепленный район.
УС – укрепленный сектор.
УЧСУ – учебное судно.
Ф – форт.
ФВК – военный фарватер контролируемый.
ФВО – военный фарватер опасный.
ФВС – военный фарватер сомнительный (неконтролируемый).
ФГ – фарватер гидрографический.
ХМ – холодная масса воздуха.
ХС – химическая служба корабля. См. Службы корабля.
ЦБС – центр бокового сопротивления.
ЦВ – центр величины.
ЦВД – цилиндр высокого давления.
ЦНД – цилиндр низкого давления.
ЦП – центр парусности.
ЦСД – цилиндр среднего давления.
ЦТ – центр тяжести.
ШПС – шумогенераторная станция.
ЭД – эллинг для дирижабля.
ЭДС – электродвижущая сила.
ЭЛС – электрическая станция.
ЭМ – эскадренный миноносец.
ЭПЛ – эскадренная подводная лодка,
ЭС – эскадрилья самолетов.
ЭСК – эскадра.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Акулов К. А. Судходные каналы и их устройство. Изд. Риккера. С.-Петербург, 1912.
2. Алекин В. и Быков П. Морская тактика. Воениздат. М., 1934.
3. Александров А. Полный русско-английский словарь. С.-Петербург, 1897.
4. Алексеевский Ф. Г. Такелажные работы. Гострансиздат. М., 1934.
5. Альбом ледовых образований. Изд. Г.У. Л., 1931.
6. Англо-русский словарь. ГТТИ. М. – Л., 1934.
7. Андреев В. А. Корабельная санитарная техника. Биомедиздат. Л. – М., 1934.
8. Артамонов Д. С. Окраска, осмолка и конопатка речных судов. Гострансиздат, 1931.
9. Артамонов Д. С. Судовая речная практика. Гострансиздат. М., 1934.
10. Башмаков П. И. Маячное дело и его историческое развитие. РИО МК. Л., 1925.
11. Везятов М. М. Учебник по навигации. Петроград, 1919.
12. Белецкий Л. А. Устройство подводных лодок. РИО МК. Петроград, 1923.
13. Велуа. К. М., Никитин М. В. Курс метеорологии для судоводителей. Гострансиздат. Л., 1933.
14. Биллевич В. Военно-морское дело. Осоавиахим СССР. Л., 1930.

15. Благодарев С. Словарь и руководство для пользования английскими морскими и воздушными справочниками. Изд. В.-М. академии. Л., 1927.
16. Боголюбов Н. История корабля. М., 1879.
17. Богославский П. О купеческом судостроении в России речном и прибрежном. Изд. Морского ученого комитета. С.-Петербург, 1859.
18. Болгаров Н. Современные классы военных кораблей. ОНТИ НКТИ СССР. Л. — М., 1935.
19. Большая советская энциклопедия. Гос. словарно-энц. изд. "Сов. энциклопедия". М., 1933.
20. Боянус С. К. и Мюллер В. К. Русско-английский словарь. Изд. "Сов. энциклопедия". М., 1932.
21. Бутаков А. Словарь морских слов и речений. С.-Петербург, 1837.
22. Васильев В. М. Устройство и краткая теория корабля. Гострансиздат. Л., 1934.
23. Васильев М. В. Морская судовая практика. Гострансиздат. Л., 1934.
24. Васильев М. В. Памятка судоводителя морского торгового флота. Гострансиздат. М., 1931.
25. Васильев М. В. Распределение и перевозка грузов на морских судах. Гострансиздат. Л., 1934.
26. Васильев М. В., Гавришев Л. Л., Кузнецов С. И., Панин Н. И. Справочник судоводителя морского торгового флота. Гострансиздат. Л., 1935.
27. Вахтин В. Лекции по морской практике. С.-Петербург, 1892 — 93 г.
28. Вахтин В. В. Объяснительный морской словарь. Изд. Н. Г. Мартынова. С.-Петербург, 18.94.
29. Викентьев А. Р. Речная судовая практика. Транспечать. М., 1931.
30. Виноградов П. П. Морское страхование. Госфиниздат. М., 1934.
31. "Военная энциклопедия". Изд. т-во И. Д. Сытина. Петроград, 1915.
32. Войнилович-Няньковский В. В. Англо-русский словарь военных, технических, политических и экономических терминов. Изд. "Война и техника", М., 1920.
33. Войнилович-Няньковский В. В. и Лазовский Д. Н. Военный англо-русский словарь. Изд. "Сов. энциклопедия". М., 1933.
34. Воробьев. Пароходная механика. С.-Петербург, 1914.
35. Воскресенский И. Н., проф. Технология судостроительных и машиностроительных материалов. ГНТИ. М. — Л, 1932.
36. Временный строевой устав авиации СССР. Изд. "Военный Вестник", 1928.
37. Гаврилов А. Морская справочная книга. Изд. Риккер. С.-Петербург, 1907.
38. Гейкинг А. А. Краткий морской словарь. Лейпциг.
39. Гельмерсен П. В. Морская практика. Л., 1924.
40. Глазов Н. Руководство для изучения английского морского языка. С.-Петербург, 1913.
41. Глотов Л. Изъяснение принадлежностей к вооружению корабля. С.-Петербург, 1816.
42. Голубев Н. П. Переговорная сигнализация на водном транспорте. Гострансиздат. М. — Л., 1932.
43. Горянский Ю. В. и Авотин П. Г. Архитектура корпуса морского судна. ГНТИ строит. индустрии и судостроения. Л. — М., 1932.
44. Григорьев В. Н. Набор стального судна. ГНТИ. М. — Л., 1932.
45. Даль В. И. Толковый словарь живого великорусского языка. М., 1863.
46. Де-Ливрон. Морской англо-русский и русско-английский словарь. С.-Петербург, 1914.
47. Деркаченко И. Судовые механизмы. Л., 1926.
48. Джемс А. Дюннедж. Морские коммерческие термины. Издательство Наркомторгов СССР и РСФСР. М., 1929.
49. Иконников Д. Н. Электронавигационные приборы. Гострансиздат. Л., 1933.
50. Казанский В. Связь и наблюдение на флоте, ч. 1. Радиотехника и радиотехнические средства связи. Упр. В.-М. сил РККА. Л., 1929.
51. Каменский С. Т., проф. Внутреннее устройство морских судов. ОНТИ НКТП. Л. — М., 1935.
52. Кольчев Н. И. Котлы и механизмы военных судов. ГВИ, 1933.
53. Командные слова. Приложение к Корабельному Уставу. Управление БП УВМС РККА. М., 1933.
54. Конюшков. Учебник лоции. С.-Петербург, 1913.
55. Корабельный Устав Рабоче-крестьянского Военно-Морского флота Союза ССР. М. — Л., 1939.
56. Корнилов Н. А. Лоция морей. Гострансиздат. Л., 1935.

57. Кошевой В. В. Паровые котлы. С.-Петербург, 1914.
58. Краткий словарь морских терминов – под редакцией лейт. Гельмерсена. С.-Петербург, 1908.
59. Краткий словарь наиболее употребительных речных терминов. Изд. Волжской военной флотилии. Н.-Новгород, 1918.
60. Краткий технический словарь. ГТТИ. Л. – М., 1934.
61. Крылов А. Н., акад. Теория корабля. УВМС РККА. Л., 1933.
62. Крылов А. Н. Учебник теории корабля. Изд. Морского корпуса. С.-Петербург, 1913.
63. Курс специальных наук для учеников строевых унтер-офицеров. П., 1916.
64. Кушелев Гр. Военный мореплаватель. Изд. Мор. шлях. кадет. корпуса, 1788.
65. Лемтюжников Д. С. Краткий курс дальномеров. ГВИ. М., 1933.
66. Лемтюжников Д. С. Морские оптические приборы. РИО ВМС РККА. Л., 1926.
67. Линдестрем В. В. О заделке пробоин на судах. С.-Петербург, 1908.
68. Лоция Баренцова моря. П. Мурманский берег. Изд. гидр. отд. УМС РККА. Л., 1935.
69. Ляхницкий В. Е., проф. Курс морских и речных портов. Гос. изд. М. – Л., 1926.
70. Ляхницкий В. Е., проф. Морские порты. Гострансиздат, 1932.
71. Малая советская энциклопедия. Акционерное общество "Сов. энциклопедия". М., 1930.
72. Мальшев Н. Карманный военно-морской словарь. Изд. т-ва "Образование". М., 1914.
73. Мартин В. Р. Очерк истории кораблевождения. Петроград, 1923.
74. Матвеева А. Спутник водника. ОГИЗ РСФСР. Саратов, 1932.
75. Матусевич Н. Н. Мореходная астрономия, Гос. изд. Петров град, 1922.
76. Маштаков П. Л. Материалы для областного водного словаря. Изд. Гос. гидрологического института. Л., 1931.
77. Миддендорф Ф. А. Рангоут и такелаж судов. Изд. Риккер. С.-Петербург, 1905.
78. Михельсон. Объяснительный словарь всех иностранных слов. М., 1897.
79. Морская практика. Изд. "Молодая гвардия". М. – Л., 1932.
80. Мюллер В. К. и Боянус С. К. Англо-русский словарь. Изд. "Сов. энциклопедия". М., 1931.
81. Неустроев. Словарь волжских судовых терминов.
82. Ногид Л. М. Промысловые суда. ОНТИ НКТП СССР, 1935.
83. Окорский Л. С. Судовые системы. ОНТИ НКТП СССР. Л. – М., 1935.
84. Оптика в военном деле. ГТТИ. Л. – М., 1933.
85. Павлинов В. Я. Элементарные сведения из теории девиации компаса и способы ее уничтожения. С.-Петербург, 1908.
86. Петрушевский В. Курс морского дела для учебного корабля. С.-Петербург, 1905.
87. Подвысоцкий. Словарь архангельского наречия.
88. Поздунин В. Л., проф. Судовые устройства. Гострансиздат, 1935.
89. Поздунин В. Л., проф. Энциклопедия судостроения, ч. 1. Общие сведения о судах. ОНТИ НКТП СССР. Глав. редакция судостроительной литературы. Л. – М., 1935.
90. Положение о знаменах, флагах, салютах и воинских торжествах на кораблях МС РККА. ГВИ НКО СССР. Л. – М., 1936.
91. Положинцев Г. Связь и наблюдение на флоте, ч. II. Служба НиС, ее средства и их использование. Упр. В.-М. сил РККА. Л., 1929.
92. Попков И. Ф. Речное землечерпание. Гострансиздат. М. – Л., 1935.
93. Правила службы корабельных нарядов. Приложение к Корабельному Уставу Рабоче-Крестьянского Военно-Морского флота Союза ССР. М.-Л., 1939.
94. Правила службы наблюдения и связи. (ПНС № 2 – 34 г). Отд. изд. Нар. ком. обороны СССР. Л. – М., 1934.
95. Россолимо А. П., проф. Основы гидрологии. Снабтехиздат. М. – Л., 1935.
96. Руководство для пользования морскими картами. Изд. Гидрогр. упр. Л., 1931.
97. Руководство для совместного плавания военных кораблей РККА. Военгиз, 1931.
98. Руководство для штурманов. Пер. с английского под ред. В. В. Ахматова. Л., 1924.
99. Руководство по взаимоотношениям с иностранными военными кораблями и властями. Гос. изд. 1929.
100. Рыбалтовский Н. Ю. Практическая девиация. Изд. гидрогр. упр. Л., 1932.
101. Сакеллари Н. А. Навигация. Военгиз. М., 1933.
102. Сакеллари Н. А. Описание мореходных инструментов. Гострансиздат. Л., 1933.

103. Сакеллари Н. А. Сущность кораблевождения. Военгиз. М., 1932.
104. Селецкий Г. Г. Справочная книжка для вахтенных начальников флота. Николаев, 1887.
105. Словарь иностранных слов, вошедших в русский язык, под ред. Гос. словарно-энц. изд. "Советская энциклопедия" ОГИЗ РСФСР. М., 1933.
106. Сморгонский И. Кораблестроительные и некоторые морские термины нерусского происхождения. Издательство Академии наук СССР. М. — Л., 1936.
107. Советская военная энциклопедия. Гос. словарно-энц. изд. "Советская энциклопедия". М., 1932.
108. Сорохтин. Механический кораблестроительно-технический словарь с английского на русский язык. С.-Петербург, 1870.
109. Справочная книжка для морских офицеров под ред. Смирнова. С.-Петербург, 1884.
110. Справочник водника, под общей ред. проф. Е. В. Близняка. Транспечать НКПС. М., 1929.
111. Ставинский П. Г. Морское дело для стивидоров. Гострансиздат. М., 1934.
112. Стриж К. А. Кораблеустройство и трюмное дело, ч. III. Трюмное дело. УВМС РККА, Л., 1929.
113. Техническая энциклопедия. Изд. "Советская энциклопедия".
114. Тимонов В. Е., проф. Морской транспорт. Гострудиздат 1930.
115. Титов И. С., Морозовский Н. Г. и Бонспоровский А. А. Справочник для штурманов морского торгового флота. Гострансиздат. М. — Л., 1932.
116. Толстопятов А. М. Курс такелажных работ. С.-Петербург, 1909.
117. Транспортный "Н?tte". Справочник по транспорту. Транспечать. М., 1926.
118. Тучков. Военный словарь. М., 1818.
119. Унковский В. Теория стрельбы на море. ГВИ. М., 1935.
120. Ферстер Э. Стальное судостроение, пер. с нем. ОНТИ. Гл. ред. судостроительной литературы. Л. — М., 1935.
121. Филиппов Н. М. Объяснительный словарь по морской практике. Баку, 1887.
122. Хлюстин В. П. Девиация магнитного компаса. Гострансиздат. Л., 1933.
123. Хлюстин В. П. Мореходная астрономия. Гострансиздат. Л., 1933.
124. Черкасский. Курс морской практики для учеников строевых унтер-офицеров. Петроград, 1916.
125. Чернышев В. Ф. Маневрирование. Изд. В.-М. академии, 1930.
126. Шейковский А. Навигация. С.-Петербург, 1914.
127. Шершов А. Военное кораблестроение (корабельная архитектура). Военгиз. М., 1935.
128. Шершов А. П. Устройство и теория корабля. Изд. Судопроверфи. Л., 1930.
129. Шишков А. С. Морской словарь, содержащий объяснение всех названий, употребляемых в морском искусстве. Словарь по артиллерии. С.-Петербург, 1840.
130. Шишков А. С., адм. Морской словарь, содержащий объяснение всех названий, употребляемых в морском искусстве. Словарь по кораблестроению. С.-Петербург, 1832.
131. Шишков А. С., адм. Морской словарь, содержащий объяснение всех названий, употребляемых в морском искусстве. Словарь по наукам, до мореплавания относящимся. С.-Петербург, 1835.
132. Шокальский Ю. М. Физическая океанография. Гострансиздат. Л., 1933.
133. Шульгин Г. И. Мореходная астрономия. Петроград, 1914.
134. Щеглов А. Н. История военно-морского искусства. С.-Петербург, 1908.
135. Эверс Г. Военное кораблестроение. ОНТИ НКТО СССР. Глав. редакция судостроительной литературы. Л. — М., 1935.
136. Энциклопедия военных и морских наук под редакцией Леера. С.-Петербург, 1889.
137. Яковлев С. Т. Кораблеустройство и трюмное дело, ч. 1. Теория корабля, ч. II. Корабельная архитектура. Упр. В.-М. сил РККА. Л., 1928 — 1929.
138. Яковлев С. Т. Устройство и теория корабля. Гос. Воен. изд., 1932.
139. Ямпольский И. В. Судовая практика. Гос. изд. Сев. Краевое отд. Архангельск, 1931.
140. Яцына И. А. Курс морской артиллерии. Петроград, 1915.
141. A Complete Epitome of Practical Navigation and Nautical Astronomy. London, 1917.
142. Ansted A. A Dictionary of Sea Terms. Brown Son and Terguson, Ltd. Glasgow, 1928.
143. Austin M. Knight. Modern Seamanship. New York, 1930.

144. Charles H. Brown. Nicholls's Seamanship and Nautical Knowledge. Glasgow, 1931.
145. Manuel of Seamanship. Vol. I and II. London, 1925, 1923.
146. Paash H. Vom Kiel zum Flaggenknopf. Hamburg, 1885.
147. Shipping Terms and Phrases. Isaac Pitman and Sons. Ltd, 1925.
148. Webster's International Dictionary.

РАНГОУТ И ТАКЕЛАЖ СОВРЕМЕННОГО ТРЕХМАЧТОВОГО ПАРУСНОГО СУДНА

1. Фок-мачта (Fore mast). 2. Фор-стеньга (Fore topmast). 3. Фор-брам-стеньга (Fore topgallant mast). 4. Фор-бом-брам-стеньга (Fore royal mast). 5. Фор-трюм-стеньга (Fore sky-sail mast). 6. Флагшток (Ensign-staff). 7. Грот-мачта (Main mast). 8. Грот-стеньга (Main topmast). 9. Грот-брам-стеньга (Main topgallant mast). 10. Грот-бом-брам-стеньга (Main royal mast). 11. Грот-трюм-стеньга (Main sky-sail mast). 12. Флагшток (Ensign-staff). 13. Бизань-мачта (Mizen mast). 14. Крюйс-стеньга (Mizen topmast). 15. Крюйс-брам-стеньга (Mizen topgallant mast). 16. Крюйс-бом-брам-стеньга (Mizen royal mast). 17. Крюйс-трюм-стеньга (Mizen sky-sail mast). 18. Флагшток (Ensign-staff). 19. Бушприт (Bowsprit). 20. Утлегарь (Jib-boom). 21. Бом-утлегарь (Flying jib-boom). 22. Мартин-гик (Martingale boom). 23. Фока-рей (Fore yard). 24. Нижний фор-марса-рей (Lower fore topsail yard). 25. Верхний фор-марса-рей (Upper fore topsail yard). 26. Нижний фор-брам-рей (Lower fore topgallant yard). 27. Верхний фор-брам-рей (Upper fore topgallant yard). 28. Фор-бом-брам-рей (Fore royal yard). 29. Фор-трюм-рей (Fore sky-sail yard). 30. Грота-рей (Main yard). 31. Нижний грот-марса-рей (Lower main topsail yard). 32. Верхний грот-марса-рей (Upper main topsail yard). 33. Нижний грот-брам-рей (Lower main topgallant yard). 34. Верхний грот-брам-рей (Upper main topgallant yard). 35. Грот-бом-брам-рей (Main royal yard). 36. Грот-трюм-рей (Main sky-sail yard). 37. Бегин-рей (Gross jack-yard). 38. Нижний крюйс-марса-рей (Lower mizen topsail yard). 39. Верхний крюйс-марса-рей (Upper mizen topsail yard). 40. Нижний крюйс-брам-рей (Lower mizen topgallant yard). 41. Верхний крюйс-брам-рей (Upper mizen topgallant yard). 42. Крюйс-бом-брам-рей (Mizen royal yard). 43. Крюйс-трюм-рей (Mizen sky-sail yard). 44. Рожки салингов (Outriggers). 45. Фор-гафель (Fore trysail gaff). 46. Грота-гафель (Main trysail gaff). 47. Бизань-гафель (Spanker gaff). 48. Бизань-гик (Spanker boom). 49. Верхний-бизань-гафель (Monkey-gaff). 50. Фок-ванты (Fore rigging). 51. Фор-стень-ванты (Fore topmast rigging). 52. Фор-брам-ванты (Fore topgallant rigging). 53. Грот-ванты (Main rigging). 54. Грот-стень-ванты (Main topmast rigging). 55. Грот-брам-ванты (Main topgallant rigging). 56. Бизань-ванты (Mizen rigging). 57. Крюйс-стень-ванты (Mizen topmast rigging). 58. Крюйс-брам-ванты (Mizen topgallant rigging). 59. Фор-стень-фордуны (Fore topmast back-stays). 60. Фор-брам-бакштаги (Fore topgallant back stays). 61. Фор-бом-брам-бакштаги (Fore royal backstays). 62. Фор-трюм-бакштаги (Fore sky-sail backstays). 63. Грот-стень-бакштаги (Main topmast back-stays). 64. Грот-брам-бакштаги (Main topgallant backstays). 65. Грот-бом-брам-бакштаги (Main royal backstays). 66. Грот-трюм-бакштаги (Main sky-sail back-stays). 67. Крюйс-стень-бакштаги (Mizen topmast back-stays). 68. Крюйс-брам-бакштаги (Mizen topgallant back-stays). 69. Крюйс-бом-брам-бакштаги (Mizen royal backstays). 70. Крюйс-трюм-бакштаги (Mizen sky-sail backstays). 71. Фока-штаги (Fore preventer stay and fore-stay). 72. Фор-стень-штаги (Fore topmast stays). 73. Кливер-леер (Jib-stay). 74. Фор-брам-штаги (Fore topgallant stays). 75. Бом-кливер-леер (Flying jib-stay). 76. Фор-бом-брам-штаг (Fore royal stay). 77. Фор-трюм-штаг (Fore sky-sail stay). 78. Бом-утлегарь-штаг (Flying jib-boom martingale stay). 79. Мартин-штаг (Jib-boom martingale stay). 80. Мартин-бакштаги (Martingale guys or back ropes). 81. Ватер-штаги (Bob-stays). 82. Грота-штаги (Mainstays). 83. Грота-стень-штаги (Main topmast stays). 84. Грот-брам-штаг (Main topgallant stay). 85. Грот-бом-брам-штаг (Main royal stay). 86. Грот-трюм-штаг (Main sky-sail stay). 87. Бизань-штаги (Mizen stays). 88. Крюйс-стень-штаг (Mizen topmast stay). 89. Крюйс-брам-штаг (Mizen topgallant stay). 90. Крюйс-бом-брам-штаг (Mizen royal stay). 91. Крюйс-трюм-штаг (Mizen sky-sail stay). 92. Фока-топенанты (Forelifts). 93. Фор-марса-топенанты (Fore topsail lifts). 94. Фор-брам-топенанты (Fore topgallant lifts). 95. Фор-бом-брам-топенанты (Royal lifts). 96. Фор-трюм-топенанты (Sky-sail lifts). 97. Грота-топенанты (Main lifts). 98. Грот-

марса-топенанты (Main topsail lifts). 99. Грот-брам-топенанты (Main topgallant lifts). 100. Грот-бом-брам-топенанты (Main royal lifts). 101. Грот-трюм-топенанты (Main sky-sail lifts). 102. Бегин-топенанты (Cross-jack lifts). 103. Крюйс-марса-топенанты (Mizen topsail lifts). 104. Крюйс-брам-топенанты (Mizen topgallant lifts). 105. Крюйс-бом-брам-топенанты (Mizen royal lifts). 106. Крюйс-трюм-топенанты (Mizen sky-sail lifts). 107. Фор-трисель-эрнс-бакштаги (Fore trysail vang). 108. Грот-трисель-эрнс-бакштаги (Main trysail vang). 109. Бизань-эрнс-бакштаги (Mizen trysail vang). 110–124. Перты (Foot-horses or foot-ropes). 125. Фока-брасы (Fore braces). 126. Нижние фор-марса-брасы (Lower fore topsail braces). 127. Верхние фор-марса-брасы (Upper fore topsail braces). 128. Нижние и верхние фор-брам-брасы (Lower and upper fore topgallant braces). 129. Фор-бом-брам-брасы (Fore royal braces). 130. Фор-трюм-брасы (Fore sky-sail braces). 131. Грота-брасы (Main braces). 132. Нижние грот-марса-брасы (Lower main topsail braces). 133. Верхние грот-марса-брасы (Upper main topsail braces). 134. Нижние грот-брам-брасы (Lower main topgallant braces). 135. Верхние грот-брам-брасы (Upper main topgallant braces). 136. Грот-бом-брам-брасы (Main royal braces). 137. Грот-трюм-брасы (Main sky-sail braces). 138. Бегин-брасы (Cross-jack braces). 139. Нижние крюйс-марса-брасы (Lower mizen topsail braces). 140. Верхние крюйс-марса-брасы (Upper mizen topsail braces). 141. Нижние крюйс-брам-брасы (Lower mizen topgallant braces). 142. Верхние крюйс-брам-брасы (Upper mizen topgallant braces). 143. Крюйс-бом-брам-брасы (Mizen royal braces). 144. Крюйс-трюм-брасы (Mizen sky-sail braces). 145. Шкентеля брасов (Brace-pendants).

ПАРУСНОСТЬ, РАНГОУТ И ТАКЕЛАЖ СОВРЕМЕННОГО ТРЕХМАЧТОВОГО ПАРУСНОГО СУДНА

1. Бом-кливер (Flying jib). 2. Кливер (Standing jib or outer jib). 3. Средний кливер или кливер № 2 (Inner or middle jib). 4. Фор-стеньги-стаксель (Fore topmast stay-sail). 5. Унтер-лисель (Lower studding-sail). 6. Фор-марса-лисель (Topmast studding-sail). 7. Фор-брам-лисель (Topgallant studding-sail). 8. Фор-бом-брам-лисель (Royal studding-sail). 9. Фок (Fore-sailor fore course). 10. Нижний фор-марсель (Lower fore topsail). 11. Верхний фор-марсель (Upper fore topsail). 12. Нижний фор-брамсель (Lower fore topgallant sail). 13. Верхний фор-брамсель (Upper fore topgallant sail). 14. Фор-бом-брамсель (Fore royal). 15. Фор-трюмсель (Fore skysail). 16. Грот (Main sail or main course). 17. Нижний грот-марсель (Lower main topsail). 18. Верхний грот-марсель (Upper main topsail). 19. Нижний грот-брамсель (Lower main topgallant-sail). 20. Верхний грот-брамсель (Upper main topgallant-sail). 21. Грот-бом-брамсель (Main royal). 22. Грот-трюмсель (Main sky-sail). 23. Грот-мунсель (Moon-sail). 24. Бизань (Cross-jack). 25. Нижний крюйсель (Lower mizen topsail). 26. Верхний крюйсель (Upper mizen topsail). 27. Нижний крюйс-брамсель (Lower mizen topgallant sail). 28. Верхний крюйс-брамсель (Upper mizen topgallant sail). 29. Крюйс-бом-брамсель (Mizen royal). 30. Крюйс-трюмсель (Mizen sky-sail). 31. Контра-бизань (Spanker). 32. Бом-кливер-шкот (Flying jib sheet). 33. Кливер-шкот (Jib sheet). 34. Шкот кливера № 2. (Middle jib sheet). 35. Фока-шкот (Fore sheet). 36. Грота-шкот (Main sheet). 37. Бизань-шкот (Cross-jack sheet). 38. Контр-бизань-шкот (Spanker sheet). 39. Грота-галс (Main tack). 40. Бизань-галс (Cross-jack tack). 41. Фоковые бык-гордени (Fore buntlines). 42. Фоковые нок-гордени (Fore leech-lines). 43. Гротовые бык-гордени (Main buntlines). 44. Гротовые нок-гордени (Main leech-line). 45. Бизань-бык-гордени (Cross-jack buntlines). 46. Фор-марса-бык-гордени (Fore topsail buntlines). 47. Гротмарса-бык-гордени (Main topsail buntlines). 48. Крюйс-марса-бык-гордени (Mizen topsail buntlines). А. Фор-марса-лисель-спирт (Topmast studding-sail boom). В. Фор-брам-лисель-спирт (Topgallant studding-sail boom). С. Фор-бом-брам-лисель-спирт (Royal studding-sail boom).

КОСЫЕ ПАРУСА И ТАКЕЛАЖ ТРЕХМАЧТОВОГО ПАРУСНОГО СУДНА

1. Бом-утлегарь (Flying jib-boom). 2. Утлегарь (Jib-boom). 3. Бушприт (Bowsprit). 4. Мартин-гик (Martingale boom). 5. Бом-утлегарь-штаг (Flying jib-boom martingale stay). 6. Мартин-штаг (Jib-boom martingale stay). 7. Мартин-бакштаги (Martingale guys or back ropes). 8. Фор-трюм-штаг (Fore sky-sail stay).

9. Фор-бом-брам-штаг (Fore royal stay). 10. Бом-кливер-леер (Flying jib stay). 11. Фор-брам-штаг (Fore topgallant stay). 12. Кливер-леер (Jib stay). 13. Фор-стень-штаги (Fore topmast stay). 14. Фока-штаги (Fore stay). 15. Фок-мачта (Fore mast). 16. Фор-марс (Fore top). 17. Фор-стень-эзельгофт (Fore topmast cap). 18. Фор-стеньга (Fore topmast). 19. Фор-салинг (Fore topmast cross-tree). 20. Фор-брам-эзельгофт (Fore topgallant mast cap). 21. Фор-брам-стеньга (Fore topgallant mast). 22. Фор-бом-салинг (Fore royal mast cross-tree). 23. Фор-бомбрам-эзельгофт (Fore royal mast cap). 24. Фор-бом-брам-стеньга (Fore royal mast). 25. Фор-трюм-стеньга (Fore sky-sail mast). 26. Флагшток (Ensign-staff). 27. Фок-ванты (Fore rigging). 28. Фор-стень-ванты (Fore topmast rigging). 29. Фор-стень-фордуны (Fore topmast backstays). 30. Фор-брам-бакштаги (Fore topgallant backstays). 31. Фор-бом-брам-бакштаги (Fore royal backstays). 32. Фор-трюм-бакштаги (Fore sky-sail backstays), 33. Грота-стаксель (Main stay-sail). 34. Грота-штаги. (Mat stays). 35. Грот-стень-стаксель (Main topmast stay-sail). 36. Грот-стень-штаги (Main topmast stays). 37. Мидель-стаксель (Middle stay-sail). 38. Мидель-стаксель-леер (Middle stay-sail stay). 39. Грот-брам-стаксель (Main topgallant stay-sail). 40. Грот-брам-штаг (Main topgallant stay). 41. Грот-бом-брам-стаксель (Main royal stay-sail). 42. Грот-бом-брам-штаг (Main royal stay). 43. Грот-трюм-штаг (Main sky-sail stay). 44. Стаксель-шкоты (Stay-sail sheets). 45. Грот-мачта (Main mast). 46. Грот-марс (Main top). 47. Грот-стень-эзельгофт (Main topmast cap). 48. Грот-стеньга (Main topmast). 49. Грот-салинг (Main topmast cross-tree). 50. Грот-брам-эзельгофт (Main topgallant mast cap). 51. Грот-брам-стеньга (Main topgallant mast). 52. Грот-бом-салинг (Main royal mast cross-tree). 53. Грот-бом-брам-эзельгофт (Main royal mast cap). 54. Грот-бом-брам-стеньга (Main royal mast). 55. Грот-трюм-стеньга (Main stay-sail mast). 56. Флагшток (Ensignstaff). 57. Грот-ванты (Main rigging). 58. Грот-стень-ванты (Main topmast rigging). 59. Грот-стень-фордуны (Main topmast backstays). 60. Грот-брам-бакштаги (Main topgallant back-stays). 61. Грот-бом-брам-бакштаги (Main royal back-stays). 62. Грот-трюм-бакштаги (Main sky-sail back-stays). 63. Апсель (Mizen stay-sail). 64. Бизань-штаги (Mizen stays). 65. Крюйс-стень-стаксель (Mizen topmast stay-sail). 66. Крюйс-стень-штаг (Mizen topmast stay). 67. Крюйс-брам-стаксель (Mizen topgallant stay-sail). 68. Крюйс-брам-штаг (Mizen topgallant stay). 69. Крюйс-бом-брам-стаксель (Mizen royal stay-sail). 70. Крюйс-бом-брам-штаг (Mizen royal stay). 71. Крюйс-трюм-штаг (Mizen sky-sail stay). 72. Бизань-мачта (Mizen mast). 73. Крюйс-марс (Mizen mast cap.) 74. Крюйс-стень-эзельгофт. 75. Крюйс-стеньга (Mizen topmast). 76. Крюйс-салинг (Mizen topmast cross-tree). 77. Крюйс-брам-эзельгофт (Mizen topgallant mast cap). 78. Крюйс-брам-стеньга (Mizen topgallant mast). 79. Крюйс-бом-салинг (Mizen royal mast cross-tree). 80. Крюйс-бом-брам-эзельгофт (Mizen royal mast cap) 81. Крюйс-бом-брам-стеньга (Mizen royal mast). 82. Крюйс-трюм-стеньга (Mizen sky-sail mast). 83. Флагшток (Ensign-staff). 84. Бизань-ванты (Mizen rigging). 85. Крюйс-стень-ванты (Mizen topmast rigging). 86. Крюйс-стень-фордуны (Mizen topmast back-stays). 87. Крюйс-брам-бакштаги (Mizen topgallant back-stays). 88. Крюйс-бом-брам-бакштаги (Mizen royal backstays). 89. Крюйс-трюм-бакштаги (Mizen sky-sail back-stays). 90. Талрепа (Lanyard of the shrouds).

ПАРУСНОСТЬ, РАНГОУТ И ТАКЕЛАЖ ЧЕТЫРЕХМАЧТОВОГО ПАРУСНОГО СУДНА

1. Фок-мачта (Fore mast). 2. Передняя грот-мачта (Main mast). 3. Задняя грот-мачта (Main mast). 4. Бизань-мачта (Mizen mast). 5. Фор-стеньга (Fore topmast). 6 и 7. Грот-стеньги (Main topmasts). 8. Крюйс-стеньга (Mizen topmast). 9. Фор-брам-стеньга (Fore topgallant mast). 10 и 11. Грот-брам-стеньги (Main topgallant masts). 12. Крюйс-брам-стеньга (Mizen topgallant mast). 13. Фор-бом-брам-стеньга (Fore royal mast). 14 и 15. Грот-бом-брам-стеньги (Main royal roasts). 16. Крюйс-бом-брам-стеньга (Mizen royal mast). 17. Фока-рей (Fore yard). 18 и 19. Грота-реи (Main yards). 20. Бегин-рей (Cross-jack yard). 21. Нижний фор-марса-рей (Lower fore topsail yard). 22 и 23. Нижние грот-марса-реи (Lower main topsail yards). 24. Нижний крюйс-марса-рей (Lower mizen topsail yard). 25. Верхний фор-марса-рей (Upper fore topsail yard). 26 и 27. Верхние грот-марса-реи (Upper main topsail yards). 28. Верхний крюйс-марса-рей (Upper mizen topsail yard). 29. Фор-брам-рей (Fore topgallant yard). 30 и 31. Грот брам-реи (Main topgallant yards). 32. Крюйс-брам-рей (Mizen topgallant yard). 33. Фор-бом-брам-

рей (Fore royal yard). 34 и 35. Грот-бом-брам-рей (Main royal yards). 36. Крюйс-бом-брам-рей (Mizen royal yard). 37. Фор-трюм-рей (Fore sky-sail yard). 38 и 39. Грот-трюм-рей (Main sky-sail yards). 40. Крюйс-трюм-рей (Mizen sky-sail yard). 41. Бом-утлегарь (Flying-jib boom). 42. Утлегарь (Jib-boom). 43. Бушприт (Bowsprit). 44. Мартин-гик (Martingale boom) 45. Бизань-гик (Spanker boom). 46. Бизань-гафель (Spanker gaff). 47. Фок (Fore-sail or fore course). 48 и 49. Гроты (Mainsails or main course). 50. Бизань (Cross-jack). 51. Нижний фор-марсель (Lower fore topsail). 52 и 53. Нижние грот-марсели (Lower main topsails). 54. Нижний крюйсель (Lower mizen topsail). 55. Верхний фор-марсель (Upper fore topsail). 56 и 57. Верхние грот-марсели (Upper main topsails). 55. Верхний крюйсель (Upper mizen topsail). 59. Фор-брамсель (Fore topgallant sail). 60 и 61. Грот-брамсели (Main topgallant sails). 62. Крюйс-брамсель (Mizen topgallant sail). 63. Фор-бом-брамсель (Fore royal). 64 и 65. Грот-бом-брамсели (Main royals). 66. Крюйс-бом-брамсель (Mizen royals). 67. Фор-трюмсель (Fore sky-sail). 68 и 69. Грот-трюмсели (Main sky-sail). 70. Крюйс-трюмсель (Mizen sky-sail). 71. Бом-кливер (Flying-jib). 72. Кливер (Outer-jib). 73. Мидель-стаксель (Jib.) 74. Фор-стеньги-стаксель (Fore topmast stay-sail). 75. Контра-бизань (Spanker). 76. Бом-утлегарь-штаг (Flying-jib boom martingale stay). 77. Мартин-штаг (Jib-boom martingale stay). 78. Мартин-бакштаги (Martingale guys or back ropes). 79. Ватер-штаг (Bob-stay). 80. Фока-штаг (Fore stay). 81 и 82. Грота-штаги (Main stays). 83. Бизань-штаг (Mizen stay). 84. Фор-стень-штаг (Fore topmast stay). 84 и 56. Грот-стень-штаги (Main topmast stays). 87. Крюйс-стень-штаг (Mizen topmast stay). 88. Мидель-стаксель-леер (Middle staysail stay). 89. Кливер-леер (Jib-stay). 90. Фор-брам-штаг (Fore topgallant stay). 91. Бом-кливер-леер (Flying-jib stay). 92 а 93. Грот-брам-штаги (Main topgallant stays). 94. Крюйс-брам-штаг (Mizen topgallant stay). 95. Фор-бом-брам-штаг (Fore royal stay). 96 и 97. Грот-бом-брам-штаги (Main royal stays). 98. Крюйс-бом-брам-штаг (Mizen royal stay). 99. Фор-трюм-штаг (Fore sky-sail stay). 100 и 101. Грот-трюм-штаги (Main sky-sail stays). 102. Крюйс-трюм-штаг (Mizen sky-sail stay). 103. Бом-кливер-шкот и кливер-шкот (Flying jib-sheet and outer jib-sheet). 104. Мидель-стаксель-шкот (Jib-sheet). 105. Фор-стеньги-стаксель-шкот (Fore topmast staysail sheets). 106. Фока-шкот (Fore sheet). 107 и 108. Грота-шкоты (Main sheets). 109. Бизань-шкот (Cross-jack sheet). 110. Гика-шкот (Sheet of the boom). 111. Фока-брасы (Fore braces). 112 и 113. Грота-брасы (Main braces). 114. Бегин-брасы (Cross-jack braces). 115. Нижние фор-марса-брасы (Lower fore topsail braces). 116 и 117. Нижние грот-марса-брасы (Lower main topsail braces). 118. Нижние крюйс-марса-брасы (Lower mizen topsail braces). 119. Верхние фор-марса-брасы (Upper fore topsail braces). 120 и 121. Верхние грот-марса-брасы (Upper main topsail braces). 122. Верхние крюйс-марса-брасы (Upper mizen topsail braces). 123. Фор-брам-брасы (Fore topgallant braces). 124 и 125. Грот-брам-брасы (Main topgallant braces). 126. Крюйс-брам-брасы (Mizen topgallant braces). 127. Фор-бом-брам-брасы (Fore royal braces). 128 и 129. Грот-бом-брам-брасы (Main royal braces). 130. Крюйс-бом-брам-брасы (Mizen royal braces). 131. Фор-трюм-брасы (Fore sky-sail braces). 132 и 133. Грот-трюм-брасы (Main sky-sail braces). 134. Крюйс-трюм-брасы (Mizen sky-sail braces). 135. Фоковые бык-гордени (Fore buntlines). 136 и 137. Гротовые бык-гордени (Main buntlines). 138. Бизань-бык-гордени (Cross-jack bunt-lines). 139. Фор-марса-бык-гордени (Fore topsail buntlines). 140 и 141. Грот-марса-бык-гордени (Main topsail buntlines). 142. Крюйс-марса-бык-гордени (Mizen topsail buntlines). 143. Фор-брам-бычки (Fore topgallant buntlines). 144 и 145. Грот-брам-бычки (Main topgallant buntlines). 146. Крюйс-брам-бычки (Mizen topgallant buntlines). 147. Фор-бом-брам-бычки (Fore royal buntlines). 148 и 149. Грот-бом-брам-бычки (Main royal buntlines). 150. Крюйс-бом-брам-бычки (Mizen royal buntlines). 151. Фоковые нок-гордени (Fore leech lines). 152 и 153. Гротовые нок-гордени (Main leech lines). 154. Бизань-нок-гордени (Cross-jack leech lines). 155. Фор-брам-нок-гордени (Fore topgallant leech lines). 156 и 157. Грот-брам-нок-гордени (Main topgallant leech lines). 158. Крюйс-брам-нок-гордени (Mizen topgallant leech lines). 159. Эрнс-бакштаги (Spanker gaff vangs). 160. Фалы для флага (Signal halyards). 161. Перо руля (Back piece of rudder). 162. Рулевые цепи (Rudder chains).